



Det Fælles Bedste NYHEDSBREV 32



**Trafikstyrelsens høring om Havneudvidelsen
har deadline 31. maj 2024 - Her får du
inspirationer til høringssvar – alle kan være med**



Vi står foran en endelig afgørelse om havneudvidelsen i Aarhus. - Skal vi bygge en 1 km bred og 3 km lang mole ud i bugten til skade for havmiljøet, klimaet og Aarhus' herlighedsværdi med ekstra 84 ha havnearealer inde bag?

Vi kan stadig nå at standse det. Planerne om en havneudvidelse er indtil videre kun et forslag fra byrådet i Aarhus. Forslaget afventer en eventuel godkendelse fra Miljøstyrelsen og Trafikstyrelsen.

Lige nu er forslaget til høring i 8 uger frem til 31. maj. Det giver os tid til at skrive mange hørings svar og protestere mod planerne. For det er nu, den endelige afgørelse skal træffes.

Her er en række hørings svar som handler om konsekvenserne af Havneudvidelsen i Aarhus Havn. Brug dem som inspiration for dine egne hørings svar

PRAKTISK VEJLEDNING

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

Høringsperioden hos Trafikstyrelsen: 4. april til 31. maj 2024 (deadline). Hørings svar indsendes til vvm@trafikstyrelsen.dk inden 31. maj

I emnefeltet skal der stå journal nr. 2021-000267

Hørings svar kan være korte eller lange. Det kan være din politiske mening om projektet. Det kan være fejl i proces og indhold, fx at man ikke har undersøgt klimakonsekvenserne af driftsfasen. Det kan være faglige argumenter om havmiljø, klima, bymiljø, støj, forurening. Antal svar betyder noget. Argumenter betyder noget.

Du er altid velkommen til at kontakte os med spørgsmål på 4018 9019 eller niels@detfaellesbedste.dk

Du kan støtte Det Fælles Bedstes indsamling til den næste klage.

Den næste klage vil handle om Trafikstyrelsens afgørelse.

Støt på mobile pay 881282, eller på bankkonto reg.nr. 1687 konto 3233752761

Hørings svarene er opdelt i følgende emner:

1. Konsekvenser for Havmiljø, side 3 - 10
2. Konsekvenser for Biodiversitet, side 11-15
3. Konsekvenser for Klima, side 16 - 23
4. Er der overhovedet behov for en havneudvidelse? side 24 - 27
5. Hørings svar på tværs af emner, side 28 - 30
6. Borgernes mulighed for indflydelse, side 31-33

Besøg også Beskyt Havmiljøets hjemmeside

[Høring ved Trafikstyrelsen – Beskyt Havmiljøet i Danmark \(beskythavmiljoet.dk\)](https://beskythavmiljoet.dk)

Se Borgermødets oplæg <https://beskythavmiljoet.dk/index.php/2024/04/29/borgermoede-paa-dokk1-den-29-04-2024/>



Død havbund så langt øjet rækker. Sådan ser havbunden i Danmarks farvande ud alt for mange steder - uden hverken liv, planter eller fisk. Ålegræsset er forsvundet. Torskene er væk. Det er ikke i orden. Og det skal ikke forøges.

1. KONSEKVENSER FOR HAVMILJØ

Høringssvar fra Østjyske Lyst- og Fritidsfiskere/Danmarks Sportsfiskerforbund v/ Arne Bager

Beskyt havmiljøet – Nej til klapping

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

- Klapping vælges af kortsigtede økonomiske hensyn. Systematisk undervurdering af økonomisk og samfundsmæssig værdi af en velfungerende havnatur i balance.
- Betyder spredning af sediment til større havområde. Naturlig bundflora og fauna forstyrres og levesteder ødelægges. Kan kvæle og reducere vækst af ålegræs og havtang.
- Næringsalte (N og P) og evt. MFS frigives og genaktiveres. Fremmer algeproduktion med risiko for iltsvind. Organisk indhold fører også til algevækst, bortskygning af planter og iltsvind.
- Algevækst, iltsvind og uklart vand betyder at fisk flygter. Det samme med den beskyttede art, marsvin. Økologisk tilstand og fiskebestanden er presset nok i forvejen. Fiskerne finder, at havområderne omkring Yderflak 2 er blandt de få og vigtigste leveområder for fisk i indre farvande.
- Langtidseffekterne kendes ikke. Erfaringsmæssigt ligger havbunden død hen. Miljøkonsekvensrapporten, MKR er præget af sparsom vidensgrundlag, bagatellisering af effekterne, mangelfulde data og oplysninger. Ikke i tråd med nødvendig økosystembaseret analyse og vurdering.
- Miljømyndigheder har identificeret MFS som største presfaktor i Kattegat, der har dårlig kemisk tilstand. Udledninger med MFS må ikke modvirke fortsatte bestræbelser på at opnå god tilstand. Det vil være i strid med EU's Vandrammedirektiv og dets "ikke-forureningsprincip".
- Myndigheden er forpligtet til ikke at træffe afgørelser som forringer den eksisterende miljøtilstand – eller som kan være til hinder for opfyldelse af de fastsatte miljømål.

Aarhus Havn har nu også fremsendt ansøgning om nyttiggørelse af al uddybningsmateriale, i alt 1.500.000 m³ (inkl. de 400.000 m³ til klapping på Yderflak 2). Den 24. april d.å. har Miljøstyrelsen meddelt tilladelse til denne nyttiggørelse.

Dette dokumenterer, at havnens hidtidige argumentation for klappning falder til jorden, og at det er muligt som alternativ at indbygge alt uddybningsmateriale i et havneprojekt. Så HVIS Trafikstyrelsen godkender forslaget til den ny Yderhavn må og skal det ske ved samtidigt krav om indbygning/nyttiggørelse af al uddybningsmateriale i projektet.

MEN: - I takt med at Aarhus Havns og Aarhus Byråds argumenter om behov for den ny Yderhavn er smuldret mere og mere må alternativet være at frafalde eller udskyde beslutning om havneprojektet – og i stedet gennemføre en effektivisering og modernisering af den eksisterende Østhavn.

Høringssvar fra Østjyske Lyst- og Fritidsfiskere/Danmarks Sportsfiskerforbund v/ Arne Bager

Råstofindvinding til havs betyder risiko for forarmet havmiljø

Aarhus Havn og Aarhus Vand har søgt om råstofindvinding på Moselgrund beliggende mellem Hjelm og Samsø. 6.000.000 m³ til brug for ny Yderhavn og 2.000.000 m³ til ReWater projektet. Det svarer til mindst 200.000 vogntog (store lastbiler med anhænger).

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

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

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

Sandindvindingen påregnes at stå på i en periode på mindst 10 år. Rambøll, rådgiver, vurderer, at påvirkningen af bundflora og fauna er "ubetydelig" eller "begrænset". Det er biologisk fakta, at de fleste fiskearter har en levetid på maks. 5-6 år i gennemsnit. Det betyder, at aktiviteten påvirker fiskene over flere generationer, ynglen og rekrutteringen af nye fiskebestande. Da de kystnære fiskebestande i forvejen generelt er meget pressede er der stor risiko for, at Moselgrund fjører sig til lokaliteterne, hvor fiskebestandene, særligt de bundlevende må give tabt.

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

Aarhus Kommune sammen med en række østjyske kommuner har på positiv vis og med perspektiver 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 når rådgiver frem til, når vidensgrundlaget for havmiljøet generelt er meget sparsomt, data og oplysninger er mangelfulde og effekterne bagatelliseres. Det betyder, at der åbnes op for meget subjektiv tilgang til væsentlighedskriteriet. Dette er ikke i tråd med nødvendig økosystembaseret analyse og vurdering.

Lad os nævne 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 taler mod bedre vidende.

Vi mener: - Aarhus Havns og Aarhus Byråds argumenter om behov for den ny Yderhavn smuldrer mere og mere. Alternativet må være at frafalde eller udskyde beslutning om havneprojektet – og i stedet gennemføre en effektivisering og modernisering af den eksisterende Østhavn. Og et nyt argument kan tilføjes: Den skadelige påvirkning på havmiljøet kan undgås, og Moselgrund kan bevares med sine værdifulde ressourcer for økosystemet og fiskebestandene.

Råstofindvinding og Dumpning af slam - Det Fælles Bedste

Havneudvidelsen vil resultere i en betydelig råstofindvinding ved Moselgrund i Kattegat af samlet 8 mio. m³ sand til opfyldning i området over en periode på 10 år, med et årligt maksimum på 3 mio. m³. Der skal samtidig ske dumpning af 400.000 m³ slam fra udgravninger til havnen. Disse skal dumpes ved Yderflak 2, midt mellem Odden og Hjelm Dyb i Kattegat.

1. Nej tak til Råstofindvinding

Aarhus Havn og Aarhus Vand har søgt om råstofindvinding på Moselgrund beliggende mellem Hjelm og Samsø. 6.000.000 m³ til brug for ny Yderhavn og 2.000.000 m³ til ReWater projektet.

Råstofindvindingen vil medføre fysiske skader på havbunden som forårsager stærkt forringede økosystemer, der forbliver uden liv i årtier. Ålegræs og tang forsvinder, fisk, krabber og andet dyreliv ligeså.

Flak og grunde i de kystnære farvande har ligesom stenrev været udsat for kraftige indvindingsaktiviteter gennem de sidste 100 år. Indvindingen på Moselgrund er særlig problematisk, da denne lokalitet er en blandt få fungerende levesteder, der er tilbage i eller i nærheden af Aarhus Bugt.

Aktiviteten vil betyde frigivelse af store mængder næringsstoffer, især kvælstof. Miljøkonsekvensrapporten beregner ikke den totale frigivelse af kvælstof. Næringsstofferne genaktiveres ved udvindingen og bidrager 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 stenrev og grusbund, der er så vigtige for velfungerende økosystemer.

Sandindvindingen påregnes at stå på i en periode på mindst 10 år. Rambøll, der er rådgiver for projektet, vurderer, at påvirkningen af bundflora og fauna er "ubetydelig" eller "begrænset".

Det er et 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, både ynglen og rekrutteringen af nye fiskebestande. Da de kystnære fiskebestande i forvejen generelt er meget pressede er der stor risiko for, at Moselgrund føjer sig til lokaliteterne, hvor fiskebestandene, særligt de bundlevende må give tabt.

Indvindingen har betydning for marsvin (særlig beskyttet art). Rambøll finder igen, at påvirkningen er "kortvarig og midlertidig". Når aktiviteterne varer mindst 10 år, med undervandsstøj, uklart vand, iltsvind og reduceret fødegrundlag 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 når rådgiver frem til, på en baggrund, hvor 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.

Sammen med Sportsfiskerforbundet, Beskyt Havmiljøet, DN Aarhus, og Det Fælles Bedstes eget netværk og Tænketank tager vi del i et fagligt netværk af bl.a. marinbiologer, hydrologer, sedimentologer, fiskebiologer, miljøteknikere og dykkere, hvoraf flere kender Aarhusbugten som deres egen bukselomme. Ikke en eneste er i tvivl om, at den vedtagne udvidelse ud i bugten vil have en negativ effekt på natur, biodiversitet og vandmiljø i Aarhus Bugt og i de farvande, der lægger bund til dumpning og råstofindvinding.

Professor Stiig Markager, AU, og medlem af Det Fælles Bedstes Tænketank, har i en mail af 27. april skrevet følgende til os:

- *Opgravning af 6 mill. m³. vil sprede 5.400 tons kvælstof og 1.500 tons fosfor ud i vandet. Ikke alarmerende, i forhold til de årlige tilførsler, men dog noget. Desuden vil der frigives CO₂ som antagelig ikke er taget med i beregningerne.*
- *Så er der den fysiske skade på havbunden, som vil stå der i hundrede vis af år (hvis man laver et stort hul) eller dækker et meget stort område, hvis man indvinder ved slæbesugning.”*

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.

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 jævnligt iltsvind.

Konklusionen må nødvendigvis være, at Rambøll taler mod 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! Vel at mærke skader som er både væsentlige og permanente.

Hertil kommer, at råstofressourcerne i Danmark efterhånden er mere og mere sparsomme.

Vi skal som samfund holde en hensigtsmæssig husholdning med vore ressourcer, der skal strække til mange andre 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 sløjffes, har en værdi, som koster et beløb på bundlinjen. Desuden er der tab og skader ved udvidelsen på rekreative værdier, herlighedsværdier, friluftslivet, fiskeri og andre forhold. Der vil også ske en negativ påvirkning af vandkvaliteten i bugten ved re-suspension af næringsstoffer og tungmetaller – et tidligere dumpningsområde for havneslam skal bl.a. opgraves og flyttes!

Om tre år skal miljøtilstanden i Aarhus Bugt være ”god økologisk tilstand”. Det har vi sagt ja til som en del af EU’s vandrammedirektiv. Vi har som samfund flere gange fået udsættelse af tidsfristen, for det er stor og tung opgave, der involverer erhverv herunder landbrug, spildevandsforsyninger, myndigheder og borgere. Bugten lever ikke på nogen måde 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.

2. Nej tak til klappning af 400.000 m³

Aarhus Byråd vedtog 21. juni 2023 en 1 km bred og 3 km lang udvidelse af havnen ud i bugten for at muliggøre dette. Det skete trods voldsomme borgerprotester, hvor en af hovedkerne fra borgerne angik dumpningen af slam kystnært i en Aarhus Bugt, der er tæt på at dø.

Det strider ikke alene mod al fornuft, men også mod fx EU’s Vandrammedirektiv, som kræver god økologisk tilstand i alle kystnære farvande senest 2027.

Byrådet har nu besluttet at dumpe uden for de kystnære områder som Vandrammedirektivet omfatter og har ansøgt Miljøstyrelsen om tilladelse til dette. Som om det at dumpe lidt længere ude skulle fjerne problemet: At dumpningen bidrager til at slå farvandet ihjel.

Miljøkonsekvenserne for biodiversiteten af råstofudvinding af sand på 8 mio. m³ sand ved Moselgrund skal vurderes samlet og sammen med miljøkonsekvenserne af klappning af 400.000 m³ slam og sedimenter ved Yderflak2, hvor man vil dumpe 70 cm slam i et jævnt lag ved Yderflak 2 området i et areal på 721.000 m².

Aarhus Havn har ansøgt Miljøstyrelsen om tilladelse til dumpning af 400.000 m³ slam ved Yderflak2, midt mellem Odden og Hjelm Dyb i Kattegat, i et område med stærk strøm.

Konsekvenserne af dumpning er mangfoldige, fx

- **Dumpning af slam.** Vi dumper miljøfarlige stoffer, - tungmetaller som fx kviksølv, kobber, arsen, zink, eller miljøgifte som pesticider, samt PFAS, PFOS. Det har en giftig påvirkning af dyr, fisk og planter og forgifter vores fødevarer. Det forringer ubestrideligt biodiversiteten i havområdet.
- **Flow af sedimenter.** Yderflak 2 er et strømfyldt sted. Det medfører, at sedimenterne spreder sig i havet og til kysterne, hvor det skaber alger, slam, brakvand - og turistflugt.
- **Iltsvind.** Det dumpede slam indeholder næringsstoffer som kvælstof, der forårsager eutrofiering og dermed iltsvind og havdød. Det ødelægger livet i havet, det hav som omgiver Danmark og vores mange øer og er med til at give os livskvalitet. Det ødelægger også muligheden for at fiske for landets mange sports- og lystfisker. Og så det ødelægger et helt erhverv, fiskeriet.
- **Mørke ved havbunden.** Klappning skaber sedimentspredning som forhindrer sollyset i at komme til havbunden. Det medfører, at fiskebestandene forsvinder og plantelivet dør. Hermed forsvinder også de opvækstmuligheder og levesteder, som skal give de næste generationer af fisk og dyr mulighed for at vokse op. Det betyder at livet ophører i vores farvande.
- **Råstofudvinding af sand.** Det efterlader et stort dødt havområde uden liv, der står dødt i årtier. Dermed fjerner man et af Kattegats vigtige levesteder.

Professor *Stiig Markager*, AU, medlem af det Fælles Bedstes Tænketank som ressourceperson, har sendt os disse korte stikord som en kommentar til dumpning og råstofudvinding:

- *"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. De tungmetaller ender på vores tallerken"*
- *Havet og havbunden er meget ødelagt, nu vil man så lægge 70 cm forurenede slam på et område hvor der både er natur og fugleinteresser, der fiskes og der er beskyttet havnatur i nærheden.*
- *Jeg tror ikke på COWI/DHIs beregninger af at det ikke spreder sig.*
- *Opgravning af 6 mill m³. vil sprede 5.400 tons kvælstof og 1.500 tons fosfor ud i vandet. Ikke alarmerende, i forhold til de årlige tilførsler men dog noget. Desuden vil der frigives CO₂ som antagelig ikke er taget med i beregningerne.*
- *Så er der den fysiske skade på havbunden, som vil stå der i hundrede vis af år (hvis man laver et stort hul)*

Det politiske flertal bag beslutningen om havneudvidelsen lovede ifm. vedtagelsen på byrådsmødet den 21. juni 2023 at man ville "gøre alt" for at undgå at dumpe de 400.000 m³ slam og sedimenter.

Tilbage i 1997 og igen i 1998 fik kommunen os bekendt tilladelse til at gemme opgravet slam ind i nye anlæg, så man undgik dumpning - Det Fælles Bedste ligger inde med en kopi af den ene tilladelse, som vi har modtaget fra en dengang aktiv erhvervsfisker, som siden har måttet opgive erhvervet, fordi fiskene forsvandt.

Hvorfor har man ikke valgt en sådan løsning denne gang? Er det fordi det er billigst bare at dumpe? Og hvad mener man så med, at man vil gøre 'alt'? - Skal Miljøstyrelsen ikke tage stilling til, hvorvidt andre løsninger, der er klart bedre for miljøet, er forsøgt realiseret?

I en situation hvor verden og Aarhus er midt i den sjette masseudryddelse af arter er det en katastrofe, at vi foretager os ting som råstofudbinding i et truet habitat.

Rent samfundsøkonomisk set er det også absurd. Hvert år ødelægger vores økonomiske aktiviteter i Danmark for 250 mia. kr. naturressourcer, fortæller det grønne nationalregnskab, bl.a. uerstattelige arter udryddes. Og vi opbruger vigtige, endelige ressourcer.

Alligevel fortsætter vi bare. Vi slår et helt erhverv, fiskeriet, ihjel for at skabe en vækst, der i dette tilfælde overhovedet ikke er behov for.

Politiken skriver meget rammende i sin leder fra den 26. april 2024:

"Målt på materiel velstand ligger vi helt i front i forhold til de fleste andre lande, men velstandens bagside er beskæmmende og skræmmende tydelig: Den er ravende gal med vandmiljøet, biodiversiteten og CO₂-udslippet. Tallene er uimodsigelige: Vores berømmede danske velstand er ikke bæredygtig."

I forhold til denne udgangssituation virker konklusionerne i Rambøll rapportens samlede *Miljøkonsekvensvurdering* side 142 af Råstofindvinding som værende helt ude af proportioner. Mere som en politisk baseret miljøfrikendelse, der er som bestilt af ordregiver og projektejer dvs. Aarhus Havn og Aarhus Kommune, fremfor en nøgtern faktabaseret analyse baseret på videnskabelig evidens om havmiljøets status og konsekvensen af yderligere forureninger.

KONSEKVENSER AF RÅSTOFINDVINDING - citeret fra Rambølls ansøgning

Tabel 9-1 Samlet vurdering af potentiel påvirkning.

Parameter	Samlet vurdering af potentiel påvirkning
Dybdeforhold	Moderat
Bundtypeforhold	Ubetydelig
Kystforhold	Ubetydelig
Vandkvalitet	Begrænset positivt for iltforhold og begrænset negativt for øvrige
Bundflora og -fauna	Moderat
Fisk & fiskeri	Begrænset positivt for iltforhold og begrænset negativt for øvrige
Marine pattedyr	Begrænset
Fugle	Begrænset

Øvrige planmæssige forhold:

Havplan, skaldyrvande, NOVANA stationer	Ingen
Marin arkæologi og kulturarv	Ingen
Emissioner	Ubetydelig
Skibstrafik	Begrænset
Materielle goder	Ingen
Rekreative forhold	Ingen
U-eksploderet ammunition	Ingen
Kumulative virkninger	Begrænset
Grænseoverskridende effekter	Ingen

Rambølls vurderinger af konsekvenser med enten "Moderat", "Ubetydelige" eller "Begrænsede" miljømæssige skadevirkninger - i forhold til hvad, skal de forstås?

I forhold til de skader, vi allerede har forvoldt?

I forhold til yderligere skadelige konsekvenser?

Eller i forhold til den krisesituation havmiljøet, fiskeriet og biodiversiteten aktuelt står i?

I forhold til det sidste må man vel konkludere, at det haster mere en nogensinde at gå den rigtige vej, erkende den krise, vi befinder os i og handle derefter. I stedet for konsekvent at nedtone og bagatellisere yderligere forringelser.

ANSØGNINGEN OM KLAPNING - ET EKSEMPEL PÅ KONSULENTHUSES VURDERINGER

Aarhus Havn har ansøgt Miljøstyrelsen om tilladelse til dumpning af 400.000 m³ slam ved Yederflak2, midt mellem Odden og Hjelm Dyb i Kattegat, i et område med stærk strøm.

Det er konsulenthuset COWI, der står for udarbejdelsen af den supplerende miljøkonsekvensrapport

<https://www.trafikstyrelsen.dk/Media/638477467854410418/Supplerende%20milj%c3%b8konsekvensrapportv21.03.2024.pdf>

- Aarhus Byråd besluttede 21. juni 2023 at dumpe uden for de kystnære områder som Vandrammedirektivet omfatter og har ansøgt Miljøstyrelsen om tilladelse til dette. Der er intet som tyder på, at dette at dumpe lidt længere ude skulle fjerne problemet: At dumpning bidrager til at slå farvandet ihjel.

Det handler om dumpning på et havområde beliggende midt mellem Sjællands Odde og Aarhus, cirka midt i Molslinjens sejlroute, et område med stærk strøm og et vigtigt levested.

Som underbygning af ansøgningen har konsulentfirmaet COWI lavet en 130 sider lang rapport, der konkluderer, at dumpning af slam på dette sted ikke vil ødelægge miljøet. Man søger om tilladelse til at klappe 400.000 m³ slam.

Rapporten konkluderer videre, at CO₂-udledningerne fra de pramskibe, der skal transportere disse mængder af slam til dumpning, er 'begrænset'.

Samlet lægger dét op til grønt lys for eller en tilladelse til mere dumpning af slam i stil med dumpningen af slam fra Lynetteholmen, der kun blev standset i Køge Bugt pga. omfattende borgerprotester, ledsaget af syv borgmestres protester mod forureningsfaren og fordi den svenske regering ikke ville acceptere det.

COWI's konklusioner dækkes ind bag et hav af grafer og analyser. Det er svært ikke at sidde tilbage med følelsen af, at konklusionerne er skrevet på forhånd, og at alle grafer og tabeller blot skal give det hele et videnskabeligt præg.

For lige meget hvad virksomheder som Aarhus Havn gør, lige meget hvor dødt havet er i forvejen, så har det ifølge konsulenthuserne nærmest aldrig nogen konsekvenser, at vi fortsætter forureningen.

BAGATELLISERING

Dumpning af slam. Under kapiteloverskriften "*Effekter af tildækning af havbund med klapmateriale*", side 78 i ansøgningen, skriver COWI først dét, vi allesammen ved er den indlysende konsekvens af at dumpe slam i havet:

"Bundfaunaorganismer, der lever i og på overfladen af sedimentet på klappladsen kan blive begravet under tykke lag af klapmateriale, hvilket de fleste organismer ikke vil overleve, med faldende artsrigdom og biomasse af bundfaunaen til følge (...)"

Det er rigtigt: - Mange borgere frygter konsekvenserne af at dumpe 70 cm slam ved Yderflak 2 området i et areal på 721.000 m².

En halv side senere i ansøgningen konkluderer COWI imidlertid, at frygten for ændringer af biodiversiteten, dvs. frygten for livet på havbunden, for ålegræs der forsvinder, fiskeyngel og havplanter der dør pga. dumpning af slam, der lægger sig henover havbunden som et livløst lag, - at denne frygt er ganske ubegrundet. Man siger:

"Som nævnt i afsnit 5.3.1, vil sedimentsammensætningen på klappladsen ikke ændre sig væsentligt som følge af klappingen. Det vurderes derfor, at artssammensætningen af det genetablerede bundfaunasamfund vil blive meget lig den, der fandtes før klappingen."

Helt uden argumenter, blot med en henvisning til, at *"...en række undersøgelser har vist, at bundfaunasamfund, der påvirkes af tildækning med klapmateriale, vil blive genetableret efter klappingens ophør"* (s. 78) fjerner man den bekymring. Det betyder med andre ord ikke rigtig noget at dumpe slam - havbunden kommer sig !.

Miljøfarlige stoffer. Den frygt, som miljøorganisationer har for at slammet vil indeholde tungmetaller og andet miljøskadeligt, der ødelægger livet i havet, klarer COWI på tilsvarende vis ved bare én enkelt sætning:

"Bundfaunaen vil ikke blive påvirket af forhøjede koncentrationer af miljøfremmede stoffer, idet klappingen, som nævnt i afsnit 5.3.1 ikke vil forårsage målelige ændringer i sedimentets indhold af sådanne stoffer".

- Tungmetaller, rester af skibsmaling, næringssalte, PFOS, PFAS osv. bliver her bagatelliseret til ikke at være noget problem.

Iltsvind forårsaget af udsivning af næringsstoffer, herunder kvælstof, fra det slam, der dumpes, forårsager iltsvind og dermed havdød. Det skriver COWI igen i en enkel sætning:

"Det vurderes desuden, at frigivelse af iltforbrugende stoffer under klapping ikke vil give anledning til iltsænkninger, der vil påvirke bundfaunaen (jf. afsnit 5.3.5)."

...*"Det vurderes"* ..? - Er det de af Aarhus Havn betalte konsulenter, der her vurderer? - kan det tænkes, at de har skelet til pengepungen snarere end miljøhensynet, da de vurderede?

Dumpningssted ude i Kattegat. Man kan tænke, om det nu skulle være så meget bedre for miljøet at dumppe slam indeholdende næringsstoffer, der giver iltsvind og rummer tungmetaller samt gifte der giver plante- og fiskedød midt ude i Kattegat med stærk strøm og bølger fra Molslinjen, der passerer tæt forbi, frem for tæt ved inde mod Aarhus?

Men COWI A/S er ikke bekymret. Og så er Miljøstyrelsen det sikkert heller ikke, for Aarhus Havn COWI og Miljøstyrelsen har nemlig talt sammen inden denne ansøgning blev fremsendt. Så mon ikke den går igennem?

CO2 ER HELLER IKKE NOGET PROBLEM

I kapitel 14 om "Klimapåvirkninger" konkluderer COWI-ansøgningen, at al den CO2, som forårsages af transporten med slam fragtet på pramskibe fra Aarhus Havn til Yderflak 2, den er slet ikke noget problem i virkeligheden:

"Udledningen for transport af klapmateriale vurderes til at være ca. 3.650 tons CO2 ækvivalenter. Påvirkningen vurderes derfor som værende begrænset"(s.118) - Så kort kan det gøres. Mere står der ikke omkring klimapåvirkning i hele rapporten, der henviser til tidligere MKR-rapporter og supplerende analyser fra 2023 omkring Klima fra COWI.

Politiken har siden november 2023 kørt en podcast serie med den sigende titel "Hvert ton tæller". I seriens første podcast fortæller klimaredaktør på Politiken, Magnus Bredsdorff, at ikke bare hvert ton tæller, men også at hver lille del af hver grad klodens temperatur stiger vil forårsage katastrofer kloden rundt. Og at vi derfor har forrygende travlt med at mindske vores CO2-udledninger til nærmest ingenting på meget kort tid.

Men i Aarhus er konsulenthuset COWI ikke nær så bekymret for alt det her med at hver tons. COWI synes ikke det er så slemt.

Hvad er 3.600 tons mellem venner? - bare tænk på, at ét containerskib udleder fra 65.000 til 155.000 tons CO2 om året og dem vurderer COWI A/S i den oprindelige Miljøkonsekvensrapport, at der vil komme 400 ekstra af årligt som følge af havneudvidelsen.

Så i forhold til driftsfasen af havnen, hvor det virkelig går galt med CO2-udledningerne primært pga. af containerskibstransporten, er udledningerne fra sejladsen med udgravet slam det rene ingenting - peanuts.

Tanke: Så var det måske derfor - pga. de voldsomme CO2-udledninger fra driftsfasen - , at COWI udelod analysen af driftsfasens klimapåvirkninger i den oprindelige MKR-rapport fra 2021?

OG en diskret eftertanke:

Måske kunne selv konsulenthuse begynde at tage det med "Hvert ton tæller" - og dermed vores fælles fremtid - alvorligt?

Niels Aagaard

Formand

Landsforeningen Det Fælles Bedste



2.KONSEKVENSER FOR BIODIVERSITET

Hørings svar fra Det Fælles Bedste

Havneudvidelsens konsekvenser for biodiversiteten i Kattegat og Aarhus Bugten

Verdens videnskab fortæller, at vi er midt i den sjette masseødelæggelse af arter. FN's biodiversitetspanel IPBES sagde i den mest omfattende rapport nogensinde fra maj 2019, udarbejdet af klodens 150 ledende biodiversitetsforskere fra 50 lande, at vi er ved at slå naturen ihjel:

"Naturen er globalt i tilbagegang med hastigheder uden fortilfælde i menneskehedens historie – og hastigheden af udryddelsen af arter accelererer med alvorlige konsekvenser for mennesker verden over"¹
En mio. arter er truet. Vi udrydder arternes levesteder og ødelægger de økosystemer, der er deres forudsætninger.

Danmark / Aarhus: Hvert 7. år indberetter Danmark til EU om landjordens og havets tilstand. Sidste indberetning viste at kun 6% af landjorden har god biodiversitets status. I vores farvande er det 0%.

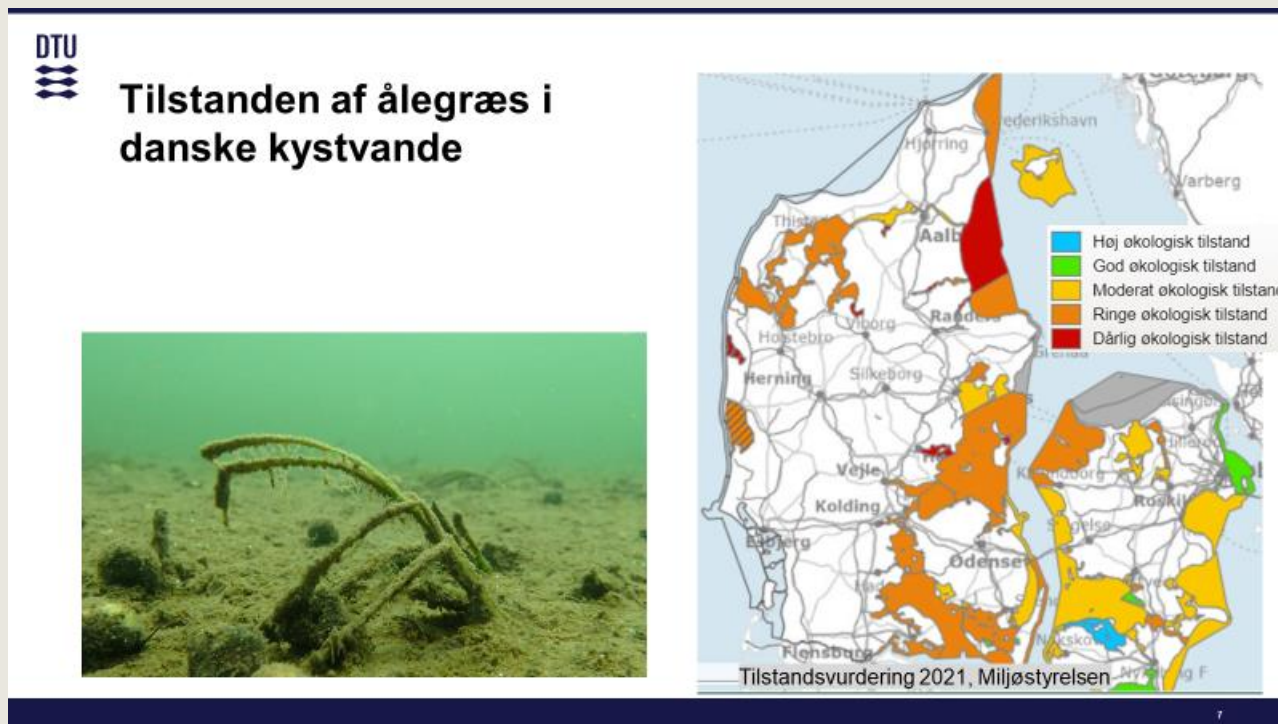
INGEN marine naturtyper er i god bevaringsstatus.

Danmark har ellers noget der er "virkelig i særklasse", som vi skal passe på, men som vi desværre er godt i gang med at ødelægge: Biodiversiteten i vores farvande og have.

Danmark har helt unikt store variationer i levesteder og dermed biodiversitet. Vi får vand ind fra Nordsøen med høj saltholdighed og det blandes med brakvand fra Østersøen med meget lavt saltindhold. På et relativt lille område skifter saltholdigheden derfor markant. Alene dét giver artsvariationer.

Vi er et lille land, men vi har 8.750 km kyststrækninger med lavvande og stor variation i dybder og arter. Det betyder ligeledes at vi har mange arter.

Variationen giver os betingelser for en stor biologisk og genetisk mangfoldighed, fordi hver art er tilpasset det enkelte sted. Midt i en global biodiversitetskrise er det unikt. Til gengæld kan ikke bare fx tilføre torsk fra Island, fordi hver art skal være genetisk tilpasset det specifikke sted, og det tager tid.



Kilde: Karen Timmermann, Biodiversitetsrådet og DTU Aqua. Det er samme kilde til de følgende figurer.

¹ FN-panelet hedder IPBES, Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services. Rapporten kan læses her: <https://www.ipbes.net/news/Media-Release-Global-Assessment>.

Ålegræsset er ved at forsvinde

Begrundet i vores mange kystnære lavvandede områder og store kystlinje har vi historisk haft usædvanlig store områder med ålegræs. Ålegræs der også kaldes for havets regnskov, fordi det

- øger biodiversiteten
- binder næringsstoffer
- binder CO2 og
- er et vigtigt opvækststed for mange fisk - blandt meget andet godt.

Ålegræs er blandt de 4 vigtigste levesteder, habitater, i danske farvande. Men som det fremgår af følgende figur er ålegræs i ringe økologisk tilstand i de områder hvor man har tænkt sig at udvinde råstoffer:

Ålegræsset i de kystnære områder har i igennem århundreder bidraget til biodiversiteten i Danmarks farvande. Ålegræs gik typisk 13-15 meter ud fra kystlinjen; nu går det max 7-8 m ud. Og alle ålegræsområder er truede.

Ålegræs er en af de mest pressede levesteder, både i Danmark og globalt set. Det kan ikke være rigtigt yderligere at presse disse enestående habitater ved at opgrave havbund som man ved vil skabe mere eutrofiering og iltsvind.

Fiskene er tæt på at være forsvundet

Hvis man tager et kig på fiskene, med torsk som eksempel og billede på en mere generel tilstand for fiskebestandene, så er vores torskebestande alvorligt truet. Torsken er nu under bæredygtighedsgrænsen ifølge Biodiversitetsrådet og Aqua DTU.

På blot 20 år er vores torsk blevet forvandlet fra store torsk til små torsk, med en længde der gør dem skrøbelige, jf. nedenstående billede. I 1960 var længden gennemsnitslængden på en torsk 35 cm, i 2020 20 cm.

Bornholm har lige lukket sin fiskeriforening, som udtryk for at der ikke er mere at fange, herunder bl.a. torsk. Vejle Fjord er lige blevet erklæret for død, og har gennemført et større begravelsesritual under stor mediebevågenhed.



Ikke blot færre torsk – de er også blevet mindre

Foto fra 1987

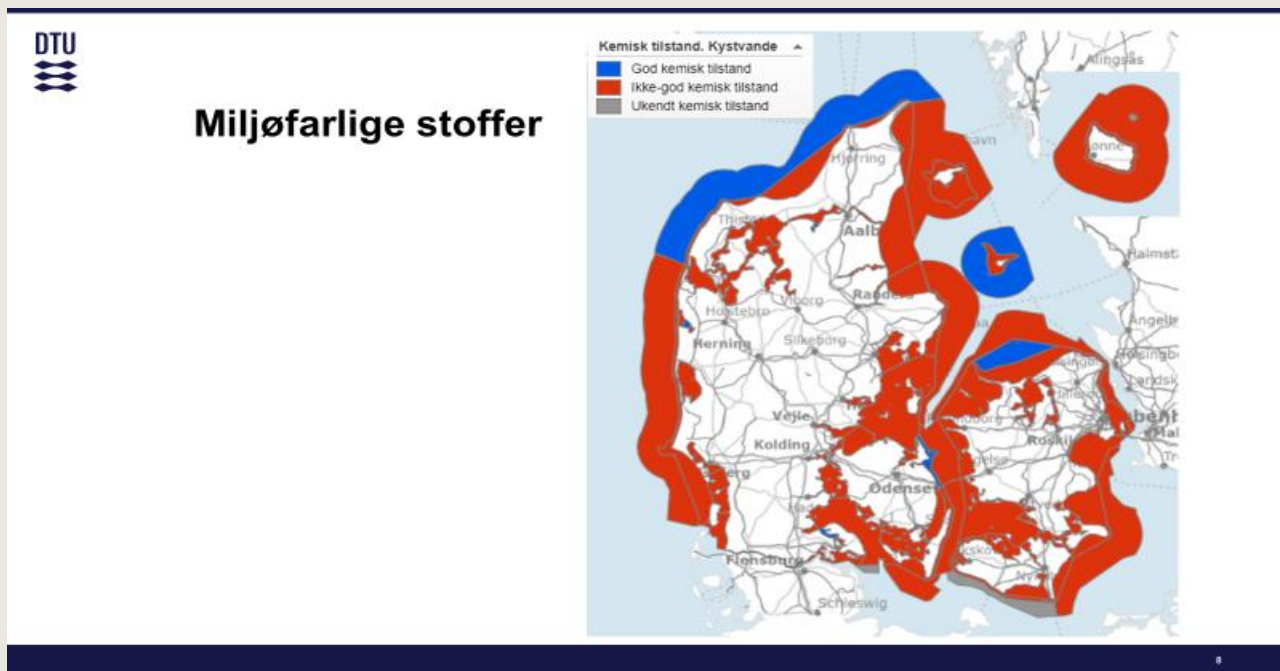


Foto fra 2018



Miljøfarlige stoffer

Det område, hvor man vil råstofindvinde, er i forvejen stærkt præget af langvarig forurening med skadelige Miljøgifte:



Overalt på Danmarks havkort møder vi miljøfarlige stoffer. Det dræber og hæmmer livet i havet. Råstofudvinding vil erfaringsmæssigt bringe mange flere miljøfarlige stoffer fra den opgravede havbund frem i vandsøjlen.

Der er brug for at myndighederne - lige her og nu Miljøstyrelsen - stiller sig på miljøets side, frem for igen at sætte erhvervsinteresser foran miljøet, som vi har set det i disse sidste stykke tid, hvor DR har afsløret at Miljøstyrelsen konsekvent har hjulpet storforurenende virksomheder som Cheminova med selv at kunne diktere udledningernes omfang og forureningsgrad.

Forklaringen på forringelsen af biodiversiteten i vore have og farvande er ifølge Karen Timmermann, professor ved DTU Aqua og medlem af Biodiversitetsrådet, at vi forurener rigtig meget.

Hovedårsagerne til det er:

- **støj fra skibstrafik** - det vil fortsætte, hvis der gives tilladelse til den ansøgte råstofindvinding og bag det: Havneudvidelsen.
- **dumpning af slam** - det indgår ikke i denne hørings område, men som enhver ved kan vi ikke vedblivende betragte miljøkonsekvenser ud fra enkelte siloers og -parametres perspektiv. Vi er nødt til at tænke holistisk - det gør naturen! - Stig Markager skrev til os angående dumpning af slam, som er en del af havneudvidelsens miljøkonsekvenser:

- *"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. De tungmetaller ender på vores tallerken.*

Havet og havbunden er meget ødelagt, nu vil man så lægge 70 cm forurenede slam på et område, hvor der både er natur og fugleinteresser, der fiskes og der er beskyttet havnatur i nærheden. Jeg tror ikke på COWI/DHIs beregninger af at det ikke spreder sig."

- **landbrugets udledninger af kvælstof** - de fortsætter efter alt at dømme uhindret, trods sidste sommer illustrationer af konsekvenserne: Iltsvind og havdød.
- **stenrevsfiskeri** - det skal standses og vendes, så vi genskaber stenrev
- **klimaforandring** - havet bliver varmere, men fisk og dyr kan ikke tilpasse sig lige så hurtigt.

Årsagerne til den *unaturligt* lave biodiversitet (og funktion) skyldes menneskets forurening og brug af havet



- Nu vil vi med havneudvidelsen gøre mere af det hele! Og man beder om Miljøstyrelsens tilladelse til dette!

Miljøkonsekvenserne for biodiversiteten af råstofudvinding af sand på 8 mio. m³ sand ved Moselgrund skal vurderes samlet og sammen med miljøkonsekvenserne af klapping af 400.000 m³ slam og sedimenter ved Yderflak 2 - med 70 cm slam, som man vil dumpe jævnt ved Flak 2 området i et areal på 721.000 m². Konsekvenserne er bl.a.

- **Dumping af slam.** Vi dumper miljøfarlige stoffer, - tungmetaller som fx kviksølv, kobber, arsen, zink, eller miljøgifte som pesticider, samt PFAS, PFOS. Det har en giftig påvirkning af dyr, fisk og planter og forgifter vores fødevarer. Det forringer ubestrideligt biodiversiteten i havområdet.
- **Flow af sedimenter.** Yderflak 2 er et strømfyldt sted. Det medfører, at sedimenterne spreder sig i havet og til kysterne, hvor det skaber alger, slam, brakvand - og turistflugt.
- **Iltsvind.** Det dumpede slam indeholder næringsstoffer som kvælstof, der forårsager eutrofiering og dermed iltsvind og havdød. Det ødelægger livet i havet, det hav som omgiver Danmark og vores mange øer og er med til at give os livskvalitet. Det ødelægger også muligheden for at fiske for landets mange sports- og lystfisker. Og så det ødelægger et helt erhverv, fiskeriet.
- **Mørke ved havbunden.** Klapping skaber sedimentspredning som forhindrer sollyset i at komme til havbunden. Det medfører, at fiskebestandene forsvinder og plantelivet dør. Hermed forsvinder også de opvækstmuligheder og levesteder, som skal give de næste generationer af fisk og dyr mulighed for at vokse op. Det betyder at livet ophører i vores farvande.
- **Råstofudvinding af sand.** Det efterlader et stort dødt havområde uden liv, der står dødt i årtier. Dermed fjerner man et af Kattegats vigtige levesteder.

Professor Stiig Markager, AAU, har sendt os disse korte stikord som en kommentar til dumping og råstofudvinding:

- *"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. De tungmetaller ender på vores tallerken"*
- *Havet og havbunden er meget ødelagt, nu vil man så lægge 70 cm forurenet slam på et område hvor der både er natur og fugleinteresser, der fiskes og der er beskyttet havnatur i nærheden.*
- *Jeg tror ikke på COWI/DHIs beregninger af at det ikke spreder sig.*
- *Opgravning af 6 mill m³. vil sprede 5.400 tons kvælstof og 1.500 tons fosfor ud i vandet. Ikke alarmerende, i forhold til de årlige tilførsler men dog noget. Desuden vil der frigives CO₂ som antagelig ikke er taget med i beregningerne.*
- *Så er der den fysiske skade på havbunden, som vil stå der i hundrede vis af år (hvis man laver et stort hul)*

Det politiske flertal bag beslutningen om havneudvidelsen lovede ifm. vedtagelsen på byrådsmødet den 21. juni 2023 at man ville gøre alt for at undgå at dumpe de 400.000 m³ slam og sedimenter.

Men tilbage i 1997 og igen i 1998 fik kommunen os bekendt tilladelse til at gemme opgravet slam ind i nye anlæg, så undgik dumpning - vi ligger inde med en kopi af den ene tilladelse, som vi har modtaget fra en dengang aktiv erhvervsfisker, som siden har måttet opgive erhvervet.

Hvorfor har man ikke valgt en sådan løsning denne gang? Er det fordi det er billigst bare at dumpe? Og hvad mener man så med, at man vil gøre 'alt'? - Skal Miljøstyrelsen ikke tage stilling til, hvorvidt andre løsninger, der er klart bedre for miljøet, er forsøgt realiseret?

I en situation hvor verden og Aarhus er midt i den sjette masseudryddelse af arter er det en katastrofe, at vi foretager os ting som råstofudbinding i et truet habitat.

Rent samfundsøkonomisk set er det også absurd. Hvert år ødelægger vores økonomiske aktiviteter i Danmark for 250 mia. kr. naturressourcer, fortæller det grønne nationalregnskab, bl.a. uerstattelige arter udryddes. Og vi opbruger vigtige, endelige ressourcer. Men vi fortsætter bare. Vi slår et helt erhverv, fiskeriet, ihjel for at skabe en vækst, der i dette tilfælde overhovedet ikke er behov for.

Politiken skriver meget rammende i sin leder 26. april 2024:

"Målt på materiel velstand ligger vi helt i front i forhold til de fleste andre lande, men velstandens bagside er beskæmmende og skræmmende tydelig: Den er ravende gal med vandmiljøet, biodiversiteten og CO₂-udslippet. Tallene er uimodsigelige: Vores berømmede danske velstand er ikke bæredygtig."



Den 21. juni 2023 begravede Havnegruppens 14 organisationer Demokratiet og Aarhus Bugten sammen med Aarhus' borgere. Der blev holdt begravelsestale og sunget passende sange foran det Rådhus, hvori Byrådet samme aften var i gang med sin historiske aftale.

3. HAVNEUDVIDELSENS KONSEKVENSER FOR KLIMA

Høringssvar fra Det Fælles Bedste, indsendt til Trafikstyrelsens høring, journalnummer 2021-000267



Klimakrisen skaber oversvømmelser grundet stadig voldsommere regnmængder, der regner langvarigt og vedholdende samme sted, fordi den såkaldte jetstrøm bevæger sig langsommere som en følge af global opvarmning. Her er et foto fra oversvømmelser i Norge 2023.

KLIMAKONSEKVENSER - HVERT TON TÆLLER

Der er to kriser, som mere end noget andet vil afgøre vores fremtid og som allerede nu påvirker vores hverdag fx i form af oversvømmelser og havdød. Det er klimakrisen og biodiversitetskrisen. Vi omtaler havneudvidelsens konsekvenser for biodiversiteten i et separat høringssvar.

Her vil vi fokusere på klimakonsekvenserne.

I den aktuelle MKR-rapport fra Rambøll om Råstofudvinding, april 2024, som ligger til grund for Aarhus Havns ansøgning om Råstofudvinding til Miljøstyrelsen, er der ingen - *ingen* - undersøgelse af råstofudvindings konsekvenser for klima.

Det samme gør sig gældende i Trafikstyrelsens høringsgrundlag, hvor grundlaget er den supplerende Miljøkonsekvensrapport udarbejdet af COWI, 2024, og altså den MKR-rapport der ligger til grund for denne høring.

Det forekommer os fuldstændig urimeligt og uacceptabelt, at man i en *miljøkonsekvensrapport* undlader at analysere konsekvenserne for den vigtigste og mest kritiske enkelt-parameter i al miljø: Klima.

Med dét er sagt, så *bør* konsekvenserne for klima altid forstås i to sammenhænge for at redegøre retvisende for de reelle klimakonsekvenser:

1. Som en helhed

Det betyder at man ikke kan analysere og konkludere på klimakonsekvenser alene ud fra kun anlægsfasen, eller kun råstofindvindingen, kun ud fra dumpning af slam, eller driftsfasen, eller kun Rewater processens konsekvenser osv.

Disse er indlysende en del af den større helhed, som havneudvidelsen udgør med dens samlede udledninger fra mange delprocesser. Alle udledninger fra samtlige delprocesser skal gengives, så helheden fremstår klart. Ellers gør man sig skyld i 'slicing' - dvs. i **salami-metoden**, hvor man deler konsekvenserne af et givent projekt for miljøet op i mindre projekter og dermed mindre bidder i håb om at gøre de enkelte bidders miljøkonsekvenser tilstrækkeligt acceptable og tilladelige. Det er hverken juridisk, fagligt eller politisk acceptabelt. Og det strider mod EU-lov.

2. I kontekst af klimaudledningernes aktuelle omfang og vores klimasituation:

Hvis vi var tilbage til fx år 1960 ville klimakonsekvenserne af anlægsfasen eller en råstofudvinding som den aktuelle formentlig forekomme begrænsede og dermed tilladelige. Det er imidlertid ikke situationen i dag.

Der er en ny kontekst. Vi står i en anden historisk situation med et ganske andet udgangspunkt, som man i enhver vurdering af ethvert anlægsprojekt er nødt til at tage stilling ud fra. Situationen kan kort beskrives som følger:

Verden og Danmark/Aarhus befinder sig i en situation, hvor vi - hvis vi fortsætter som hidtil - overskrider Parisaftalens 1,5 graders mål i starten af 2030'erne (IPCC), hvorved vi begynder at overskride afgørende *Tipping Points* (IPCC). Aarhus har ikke et særligt 'Aarhus-klima'. Vi er en del af den globale klimaudvikling og vores klimaudfordringer kan kun forstås i den sammenhæng. Aldrig som et løstrevet 'Aarhus-problem' i et forsøg på at være 'konkret' og specifik.

Dét sagt, så er situationen - som vi er nødt til at tage udgangspunkt i - følgende:

Hvis vi fortsætter blot nogle få år mere som nu, så er vi på vej mod en ubeboelig planet. I dag er 6 af 9 planetære grænser overtrådt ². Vi er tæt på at overskride klodens vigtigste *Tipping Points* ³. Danmark opbruger klodens resterende CO2-budget omkring 2027 ⁴ og overskrider Parisaftalens mål om 1,5 grader i første halvdel af 2030'erne ⁵.

Vi skal reducere vores globale udledninger med 43% inden 2030 ⁶, men lige nu stiger udledningerne globalt (og i Danmark) og har aldrig været højere ⁷.

Det sidste fortalte FN's UNEP i deres seneste rapport fra dec. 2023, hvis forside viser en plade, der er gået itu, med titlen "*Broken Record, Temperatures hit new highs, yet world, fails to cut emissions (again)*"

Efter præsentationen af IPCC's synteserapport i marts 2023 kommenterede EU's daværende klimachef, Frans Timmermans: "*Vores børn og børnebørn vil udkæmpe krige om vand og mad*"⁸

Rapporten beskriver, hvordan det går med bestræbelserne på at holde den globale temperaturstigning på kloden under 1,5 grader i år 2100. - Det går rigtigt skidt, men det er stadig muligt, lyder konklusionen.

- *Den tidsindstillede klimabombe tikker*, sagde FN's generalsekretær, António Guterres. - *Men dagens rapport fra IPCC er en brugsanvisning til at uskadeliggøre klimabomben. Det er en overlevelsesguide for menneskeheden, da den viser, at det er muligt at holde os inden for 1,5 graders stigning, men det vil kræve et kvantespring i klimatiltag*, var generalsekretærens kommentar på vegne af FN (TV2).

Ved overskridelsen af *Tipping Points* vil nogle af klodens vigtigste økosystemer begynde at bryde sammen uden for menneskelig kontrol. Formentlig vil disse sammenbrud ske i '*kaskader*' af sammenbrud, som domino-brikker, jævnfør artikler fra en gruppe af internationalt anerkendte klimaforskere med Kathrine Richardson og Johan Rockstrøm i spidsen i det anerkendte franske videnskabelige tidsskrift, *Nature*, 2019.

² Richardson, Katherine et al. (2023): "Earth beyond six of nine planetary boundaries". Publiceret i *Science Advances*, 13. september 2023, vol 9, Issue 37.

³ Jf "Global Tipping Points" Rapporten udkom under COP28, dec. 2023, <https://global-tipping-points.org/summary-report/narrative-summary/> og blev omtalt i *The Guardian* 6. dec. <https://www.theguardian.com/environment/2023/dec/06/earth-on-verge-of-five-catastrophic-tipping-points-scientists-warn>

⁴ Baseret på IPCC's seneste rapport AR6, beregningernes gengives her <https://klimamonitor.dk/debat/art9626251/Vi-bliver-holdt-for-nar>

⁵ IPCC, *Climate Change 2023, Synthesis Report AR6*, https://www.ipcc.ch/report/ar6/syr/downloads/report/IPCC_AR6_SYR_SPM.pdf

⁶ Samme

⁷ UNEP "Emissions Gap Report 2023" som kan findes her <https://concito.dk/files/media/document/EGR2023.pdf>

⁸ <https://www.dr.dk/nyheder/indland/eus-klimachef-efter-dyster-rapport-vores-boern-og-boerneboern-vil-udkaempe-krige-om>

Danmark overskrider sit CO₂-budget i 2027. Verden overskrider sit CO₂-budget i 2030. Herefter kan vi ikke tillade os at udlede så meget som ét gram CO₂ yderligere, hvis vi vil overholde 1,5 graders målet.

Det betyder at man ikke kan fokusere på klimakonsekvenser alene fra én delproces, fx Anlægsfasen eller Råstofindvindingen. Disse er klart en del af helheden, Havneudvidelsen, og skal ses i lyset af andre udledninger, så helheden fremstår samlet og klart.

Sagt mere principielt:

Man kan ikke udtage ét delområde (Råstofindvinding eller Anlægsfasen) af et samlet projekt (Havneudvidelsen) og se isoleret på førstnævntes klimakonsekvenser. Man er nødt til at inddrage samtlige delprocessers samlede miljøkonsekvenser, betragtet som et helhedsbillede.

Det betyder at klimakonsekvenser af dumpning også skal inddrages. Det betyder endvidere at klimakonsekvenserne af *både* anlægs- og driftsfasen i havneudvidelsen skal inddrages. Først da har man det samlede billede, der kan danne baggrund for, hvorvidt delprojektet "Råstofudvinding" er hensigtsmæssigt og i orden ift. klimakonsekvenserne.

Det betyder at følgende forhold skal inddrages i vurderingerne af klimakonsekvenser:

- Konsekvenserne af en ti års periode med råstofudvindinger, hvor skibe drevet af fossile brændstoffer sejler til og fra Moselgrunden for at hente mængder af sand, der gør bådene tunge og dermed energikrævende at drive frem gennem vandet. I MKR-rapporten fremgår ingen konkrete tal for hvor meget dette udleder.

Men da fx *dumpning af slam ved Yderflak2*, som foregår over en langt kortere periode med langt mindre mængder (400.000 m³ i stedet for 8 mio. m³), forårsager udledninger af over 3.000 tons CO₂ ifølge den nye, supplerende MKR-rapport for havneudvidelsen, kan vi roligt antage at udledningerne fra råstofindvindingen bliver *mange* gange større end de anførte godt 3.000 tons. Mindst 20 gange vurderet ift. mængder, ganget med 4-5 gange større vurderet i forhold til tidsperiode. Det vil - blot som regneeksempel - blive til 80 x 3.000 tons CO₂ = 240.000 tons CO₂, altså dobbelt så meget som CO₂ udledt fra anlægsfasen.

- Havneudvidelsen er intet mindre end den største miljøkatastrofe nogensinde i Aarhus og vil forværre klima- og biodiversitetskriserne betragteligt. Seksogtyve anerkendte danske økonomier skrev forleden i et åbent brev i Politiken således:
*"Seks af de ni planetære grænser er i dag allerede overskredet⁹, og klimaforandringerne sker i et accelererende tempo. Overskridelse af grænserne fører til uoprettelige skader på vores økosystemer og samfund og underminerer muligheden for at sikre gode liv for både nulevende og fremtidige generationer"*¹⁰.

Ødelæggelserne må med andre ord ganske enkelt stoppe omgående for at undgå uoprettelige skader. Konkret må de standses ved at vurdere de samlede klimakonsekvenser fra den ovenikøbet unødvendige havneudvidelse i lyset af ovenstående citat, samt det, der er sagt tidligere. Det tillader for os at se kun én reel vurdering: Der skal ikke gives tilladelse til yderligere forringelser af klima og biodiversitet.

Havneudvidelsen vil medføre enorme CO₂-udledninger og vil i sig selv forhindre Aarhus som by og kommune i at nå Aarhus' - i forvejen ganske urealistiske - klimamål eller at kunne bidrage til regeringens klimamål endsige Danmarks forpligtelser i forhold til Parisaftalen.

I det følgende inddrager vi anlægs- og driftsfasens udledninger, fordi de begge er nødvendige for at forstå det samlede billede af CO₂-udledninger knyttet til havneudvidelsen.

Disse analyseres ikke i den *supplerende Miljøkonsekvensrapport*, hvilket vi behandler grundigere nedenfor.

⁹ Katherine Richardson et al. (2023): *Earth beyond six of nine planetary boundaries*. *Sci.Adv.*9, eadh2458.
<https://www.science.org/doi/10.1126/sciadv.adh2458>

¹⁰ Citeret fra "På vej mod en grøn økonomi", Politiken 27.04.2024, hvor 26 af landets fremtrædende 'grønne økonomer' i deres debatoplæg efterlyser en langt mere systematisk prissætning af vores natur og ressourcer. <https://politiken.dk/danmark/oekonomi/art9866679/26-fremtr%C3%A6dende-gr%C3%B8nne-%C3%B8konomer-l%C3%A6gger-op-til-skels%C3%A6ttende-%C3%A6ndring-af-dansk-%C3%B8konomi>



Billedet er fra Tyskland 2021, hvor vedvarende regn i et nordtysk bjergområde skabte rivende floder fra bjergtoppene og ned mod dalen. De voldsomme vandmasser banede sig vej gennem landsbyer og infrastruktur og skabte oversvømmelser og ødelæggelser, hvor de kom frem. Bl.a. som her 'mudderskred'

ANLÆGSFASEN - KLIMAØDELÆGGELSER KNYTTET TIL ANLÆGGET AF EN MEGAHAVN

Alene i anlægsfasens 25 år udleder projektet 170.000 tons CO₂, fortalte analysen i den første Miljøkonsekvensrapport (MKR) fra 2021, udarbejdet af COWI på bestilling af Aarhus Havn.

Det blev rettet til 160.000 tons efter borgernes massive kritik og fremkomsten af nogle nye beregninger lavet af Aarhus Havn; beregninger vi desværre ikke kunne få lov til at se. Året efter blev det yderligere rettet til 145.000 tons CO₂. I den nye, såkaldt supplerende MKR antyder man at tallet måske kan komme helt ned på 95.000 tons CO₂.

Det virker som en dybt problematisk praksis, at de, der skal lave de nøgterne naturvidenskabelige beregninger, nedjusterer antal tons efterhånden som kritikken vokser, og begynder at love fremtidige klima forbedringer, som man reelt intet aner om. Der er ikke analyser endsige videnskabelig evidens bag disse tal.

Til Trafikstyrelsens aktuelle høring er det tallet 145.000 tons CO₂, der er gældende - så meget udleder anlægsfasen, siger COWI i den supplerende MKR-rapport.

Det er ikke nogen stor påvirkning, hedder det i den supplerende MKR. Man vurderer udledningerne ved at sammenligne med Danmarks samlede udledninger på 44 mio. tons årligt. Lone Kørnøv, der er professor ved Aalborg Universitet og leder af AAU's Center for Miljøvurdering, siger at den vurdering er »helt i skoven«.

»Man holder det op imod de samlede udledninger i Danmark (...) Hvis man bruger den tankegang, når man laver infrastrukturprojekter, så vil meget få eller slet ingen af dem have en væsentlig betydning,« siger Lone Kørnøv.
»Vi står et sted i historien, hvor der er en meget stor sårbarhed i forhold til klimaet» siger hun *»Men det er bare ikke med i vurderingen af udledningerne.«*¹¹

¹¹ Citeret fra Information, 30. april 2022 <https://www.information.dk/moti/2022/04/danmarks-stoerste-havn-udvide-mangler-1000-containerskibe-beregningen-klimakonsekvenserne> Den bedste måde, at vurdere om 145.000 tons CO₂ er meget eller lidt, er at sammenholde

Vi er et sted i klimakrisens udvikling, hvor "hvert ton tæller". Sådan lyder det fra FN's klimapanel og verdens førende klimaforskere. **Alt** vi gør skal reducere udledningerne.

Endnu er det ikke lykkedes for Aarhus at reducere sine udledninger. Tværtimod fortsætter udledningerne med at stige, trods kommunens officielle mål om CO2-neutral Aarhus i 2030.

Dette misforhold skjuler kommunen ved i sine opgørelser kun at medtage 40% af CO2-udledningerne¹². Men det er ikke desto mindre virkeligheden.

Hvordan vil man så modvirke disse yderligere 145.000 tons udledninger fra anlægsfasen? Og hvis Råstofindvindingen yderligere bidrager med noget der ligner 240.000 tons CO2 (jf. Det Fælles Bedstes høringsvar til Miljøstyrelsen om Råstofindvinding á 13. maj 2024) , hvordan skal man så kunne neutralisere OGSÅ dette? Ved hvilke konkrete skridt?

De 4 forligspartiets bag aftalen fra feb. 2023 siger at CO2-neutralitet skal skabes med land strøm til krydstogtskibe, med en solenergi-ø og lidt andet. Det virker ganske absurd. Vi har spurgt de fire aftalepartier - S, K, V, SF - om at måtte se deres beregninger for CO2-neutralitet. Her 12 måneder efter har vi stadig ikke modtaget svar.

Men hvis lidt landstrøm i stedet for krydstogtskibenes egen oliebaseerede strøm og en ø med solpaneler kunne gøre det, så var vi godt nok noget bedre stillet i omstillingen, end man lige skulle tro. For det er peanuts.

I forhold til Trafikstyrelsens - og Miljøstyrelsens - vurderinger spørger vi på denne baggrund:

Vil Miljøstyrelsen acceptere, at klimakonsekvenser af råstofindvinding ikke er indregnet i Rambølls MKV-rapport vedrørende Råstofindvinding, jf. ansøgningen om tilladelse?

Giver det, ifølge Miljøstyrelsen, mening at vurdere Råstofindvindingen løsrevet fra det øvrige projekts miljøpåvirkninger, jf. ansøgningen om tilladelse til Råstofindvinding?

Vil Trafikstyrelsen acceptere, at klimakonsekvenserne af 25 års anlægsfase ikke indgår i jeres vurderingsgrundlag i den supplerende Miljøkonsekvensrapport?

Kan Trafikstyrelsen acceptere at hele driftsfasens udledninger, som det fremgår nedenfor, ikke indgår i den supplerende Miljøkonsekvensrapport fra 2024?



En mindre storm skabte en flodbølge, der januar 2022 sendte vand ind mod DOKK1 og Aarhus bymidte.

det med Danmarks resterende CO2-budget, som fortæller, hvor meget CO2, vi endnu kan tillade os at udlede, før vi overskrider Parisaftalens 1,5 grader. CO2-budgettet overskrides i 2027. Altså må vurderingen være, at vi ikke kan tillade os at udlede så store mængder.

¹² jf. https://detfaellesbedste.dk/wp-content/uploads/2023/11/Input_til_Aarhus_kommunes_Klimaplan2025.pdf

DRIFTSFASEN - ALENE AT UNDERSØGE ANLÆGSFASEN ER ABSURD

Man har ikke undersøgt klimapåvirkningen fra driftsfasen, selvom lovgivningen omkring Miljøkonsekvensrapporter siger, at "alle relevante miljøpåvirkninger af et givet projekt skal undersøges".

Enhver ved at lige så snart anlægget står færdigt og går i drift, så fører det en masse skibe, varer og lastbiler med sig. Det er jo selve formålet i første omgang med at bygge anlægget. Klimapåvirkningen herfra er derfor en indlysende del af de samlede klimakonsekvenser. Det har man imidlertid valgt IKKE at analysere. Meget forståeligt, for udledningerne fra driftsfasen viser sig at være voldsomme. Man kan lave et enkelt regnestykke for at belyse det.

Når havnen tages i brug vil det ifølge MKR-rapporten fra 2021 resultere i

- 1000 ekstra kommercielle skibe, heraf 400 containerskibe årligt
- 4.230 flere køretøjer heraf 2800 lastbilkørsler med varer hvert døgn, dvs. 500.000 lastbiler om året.
- 50% flere containere med en forøgelse af godsmængderne på 5,5 mio. varer, der alle indlejrer CO2

Eksempel

Et enkelt regnestykke kan *illustrere* omfanget af de enorme udledninger fra driftsfasen: Ét containerskib bruger ifølge Mærsk 200.000 liter råolie i døgnnet, og da hver liter fuelolie officielt udleder 3,17 kg CO2 svarer det til 634 tons CO2 i døgnnet.

Sejler skibet i 100 døgn årligt svarer det til 63.400 tons. Ved 250 døgn er det 155.000 tons CO2. **Altså lige så meget som hele anlægsfasen.**

Og det er vel at mærke for ét skib. Havnen forventer som sagt 400 ekstra containerskibe, ifølge oprindelig MKR-rapport. Plus alle de øvrige kommercielle skibe.

CO2 udledningerne alene fra containerskibstrafikken vil følgelig udgøre mellem 25 og 62 mio. tons, svarende til et sted mellem halvdelen og over 100% af DK's samlede udledninger på 44 mio. tons. Dét forstår vi godt, at man ikke vil have frem¹³.

Hertil kommer så bl.a. de ekstra 500.000 lastbiler årligt. Plus CO2 indlejret i varerne. Plus bygninger, maskiner, køretøjer etc.

Konklusionen ligger lige for: Havneudvidelsen vil i sig selv vil umuliggøre, at Aarhus når nuludledning. Hverken i 2030, i 2040, 2050 eller nogen af de følgende årtier. Den vil også betyde, at vi ikke kan overholde vores fair andel af Parisaftalen.

Med det som baggrund er det indlysende, at Miljøministeriet må afvise anmodningen om tilladelse til at indvinde råstof ved Moselgrunden. Og ikke kan acceptere at dumpe slam ved Yderflak 2. For konsekvenserne heraf er konsekvenser af et samlet projekt, der skader klima helt uholdbart meget. Og klima er selvsagt en af de vigtigste - hvis ikke *den* - vigtigste miljøkonsekvens af dette store anlægsprojekt.

BEGGE MKR-RAPPORTER OM HAVNEUDVIDELSEN - den oprindelige fra 2021 og den nye supplerende fra 2024 - ER I STRID MED MYNDIGHEDERNES KRAV OG I STRID MED LOVGIVNINGEN

Myndighederne (trafikstyrelsen, Aarhus Kommune m.fl.) i sagen sagde som udgangspunkt til bygherre, dvs. Aarhus Havn: Når I laver MKR (den oprindelige) så vil vi have undersøgt udledninger fra skibe og lastbiler. Det undlod bygherren, Aarhus Havn¹⁴.

I den rapport, som efterfølgende blev lavet af COWI, er udledningerne fra det øgede antal containerskibe og lastbiler ikke regnet med.

¹³ Containerskibstrafikken står officielt for 3 % af verdens CO2. I 2023 udledte Mærsk' containerflåde 82,6 mio. tons CO2 (Mobyliity Watch, 12.02.2024 <https://watchmedier.dk/nyheder/klima/article16838545.ece>) eller næsten det dobbelt af Danmarks samlede officielle udledninger. 2023 var første gang selskabet fik dets klimamål valideret af Science Based Target Initiative.

¹⁴ Myndighederne lavede et afgrænsningsnotat, som beskrev, hvad rapporten skulle indeholde. Blandt andet skulle det indeholde en beskrivelse af de direkte udledninger af CO₂ fra »drift af selve havnen«. Den skulle også beskrive de indirekte udledninger »som følge af ændring i transportarbejde« til og fra havnen med lastbiler og skibe, jf. Information, citeret ovenfor.

”Dermed lever rapporten ikke op til myndighedernes krav, vurderer professor ved Aalborg Universitet og leder universitetets Danske Center for Miljøvurdering (DCEA), som beskæftiger sig med miljøvurderinger i beslutningsprocesser, Lone Kørnøv.” citeret fra Information 30.4.22

»...der er ikke blevet lavet de vurderinger, som myndighederne har bedt om, hvilket skaber en situation, hvor det ser ud til, at bygherre selv kan vælge, hvad man vil undersøge« fortsætter Kørnøv.

»Vi står i en samfundsmæssig yderst kritisk situation i forhold til klima, så når vi skal tage stilling til byggeprojekter som dette, som vil udlede CO₂, så skal klima være med. Det er så væsentligt et miljøforhold, at vi ikke kan udelade det af miljørapporterne,« udtaler hun til Information 30. april 2022.

Det stigende antal lastbiler og containerskibe vil ifølge professor ved Institut for Miljøvidenskab ved Aarhus Universitet, Mikael Skou Andersen, medføre en betydelig udledning af CO₂, og derfor ville oplysningerne om dem ifølge ham være en »vigtig« del af beslutningsgrundlaget forud for udvidelsen ¹⁵.

Information skrev den 30. april 2022:

”Danmarks største havn vil udvide. Men der mangler 1.000 containerskibe i beregningen af klimakonsekvenserne

- Danmarks største havn har vokseværk, og det vil betyde langt flere lastbiler og containerskibe. De er imidlertid ikke blevet medregnet i projektets miljøkonsekvenser, selv om myndighederne krævede det”

Hvad gør man så? - man snyder! Og Trafikstyrelsen tager snyderiet for seriøs analyse

NGO'er og borgere Aarhus kritiserede den manglende undersøgelse af driftsfasens udledninger. Vi påviste, at det var i strid med gældende lovgivning, og vi var i lokal og landsdækkende presse og tv med det.

Måske var det i længden lovlig pinligt for bystyret. I al fald bestilte man konsulenthuset COWI til at lave en analyse af klimapåvirkningen i driftsfasen. Eller: Det skulle det forestille, at man gjorde.

Det ville ellers være en enkelt sag, skulle man tro, at lave en analyse af driftsfasen. Man skulle bare finde ud af: Hvor meget udleder de ekstra skibe, lastbiler og varer, som MKR påstod ville blive konsekvensen af udvidelsen?

Altså: Hvad udleder:

- De 1000 ekstra skibe heraf 400 containerskibe.
- 4.230 flere køretøjer, heraf 2800 ekstra lastbiler døgnet rundt - dvs. 500.000 lastbiler om året.
- 5,5 mio. tons mere gods

I stedet for dette relativt enkle regnestykke fandt man på at skabe et fantasifoster som et alternativ til havneudvidelsen og spurgte så sig selv:

Hvis vi **ikke** bygger havneudvidelse, så betyder det at skibene skal gå til Hamborg, sagde man. Så skal, sagde man, varerne herfra til Aarhus på lastbil. Og så regnede man på dét: Hvor meget vil alle disse lastbilsture udlede? Og fandt at det ville være meget mere klimabelastende end havneudvidelsen. Faktisk vil havneudvidelsen i dette regnestykke havde tjent sig klimamæssigt ind allerede i 2032.

Konklusion: Snip-snap - Pludselig var det en fordel for klimaet, at vi bygger denne klimaskadelige havn.

Med den tilgang vil alle fremtidige anlægsprojekter på forhånd kunne frifindes, for man kan bare finde på et virkeligt klimaskadeligt alternativt og så sige: Dét vi vil bygge er meget mindre skadeligt.

Smart var det, for så kunne man sige at man havde undersøgt klimakonsekvenserne i driftsfasen. Og Trafikstyrelsen kunne - som de gør i den nye supplerende MKR - henvise til denne 'undersøgelse'.

KONSEKVENSER AF FLERE KLIMAØDELÆGGELSER ER VELKENDTE. DET KAN MILJØSTYRELSEN VEL UMULIGT ACCEPTERE VED AT GIVE TILLADELSE I DENNE SAG?

Konsekvenserne af fortsat og eskalerende klimakrise er mange, fx:

¹⁵ Han tilføjer: »Skibstrafikken står for mellem to og tre procent af de samlede udledninger i verden og er stigende. Til sammenligning står EU for ti procent. Der er tale om en meget betydelig del, som er vigtig at have med«.

Oversvømmelser - hver tredje bolig i Aarhus og hele bykvarterer eller kommuneområder, fx Vejlbj Fed, er truet af vand fra oven, fra neden og fra siden - af vedholdende massivregn, af stigende grundvand og oversvømmelser fra hav der stiger og flodbølger, der bliver voldsommere

Vi mærker allerede nu hedebølger, tørke, vandmangel og misvækst

Vi mærker vildt vejr med kraftige storme og massiv regn

Konsekvenserne rammer vores boliger og vil medføre destruktion af vigtig infrastruktur. I dag er 29% af alle arealer i Danmark og i Aarhus truet af oversvømmelser fra regn, grundvand og havstigninger hhv. stormfloder og 600.000 boliger er truet (CONCITO). Vi må opgive hele byer og bygge diger og dæmninger langs kysterne, der hvor det er økonomisk muligt. Det vil gå stærkt ud over ressourcerne til de øvrige samfundsopgaver, bl.a. velfærdssamfundet.

Som vi viser i næste høringsvar under 4 om behov er det ovenikøbet ikke nødvendigt at udvide havnearealet og molen.

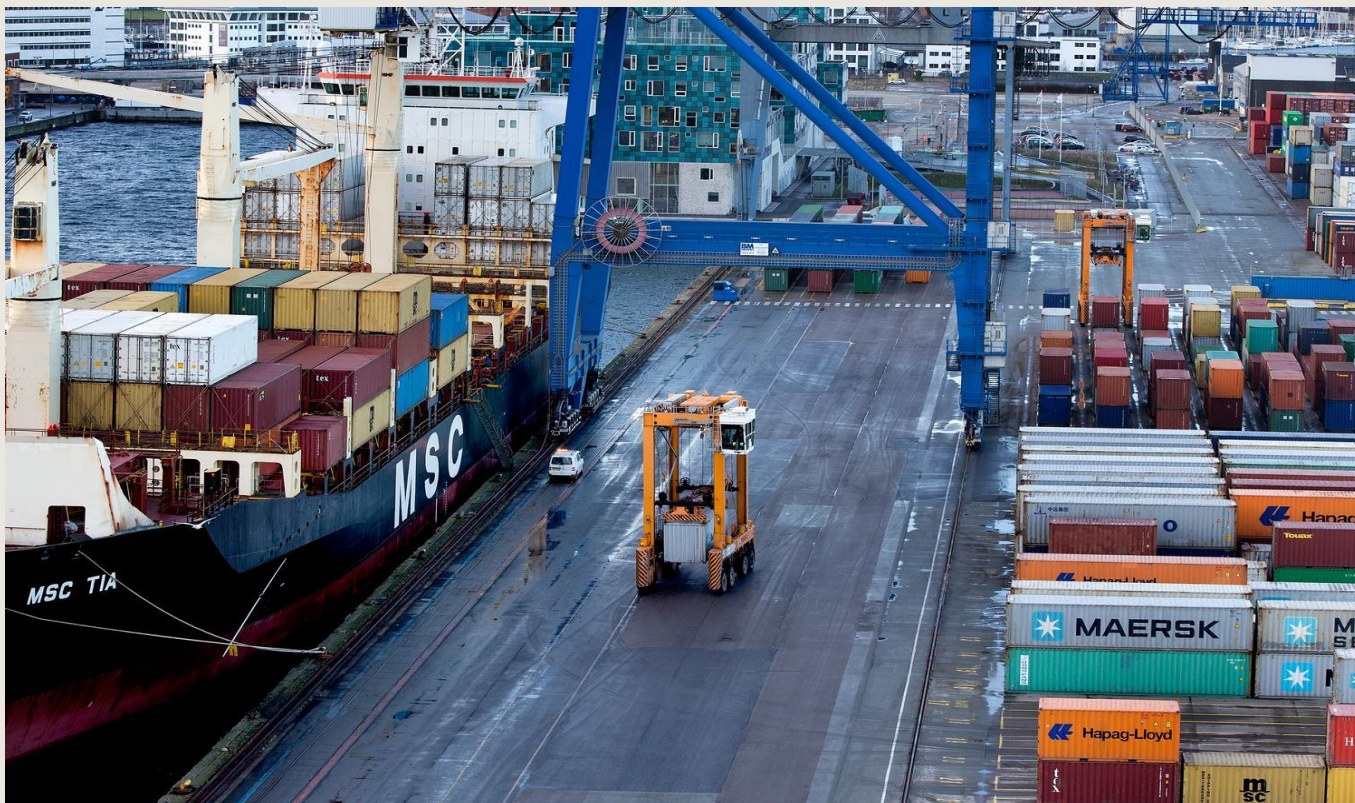


Global opvarmning skaber tørke og hedebølger, som igen skaber ideelle forudsætninger for skovbrande. Den globale opvarmning ledsages derfor hvert år af stadig kraftigere skovbrande, der kan strække sig over halve kontinenter og vare i månedesvis.

- Grækenland, Tyrkiet, Spanien, Portugal, Frankrig, Italien blev ramt i den varme sommer 2023. New York i det østlige USA lå indhyllet i orange smog fra skovbrande i den modsatte ende af landet: Fra Canadas udstrakte skove mod nordvest. Så kraftig var denne smog, at New York måtte indføre udgangsforbud.

Året inden var det de nordlige russiske skove der strækker sig milevidt og hvor indbyggerne måtte flygte til søer, floder og strande.

To år før da var det Australien, der blev ramt af omfattende brande, der i perioder kunne virke ustoppelige. Én milliard dyr omkom i disse brande.



4. **ER DER OVERHOVEDET BEHOV FOR EN HAVNEUDVIDELSE?**

Det Fælles Bedstes høringssvar til Trafikstyrelsens høring, journalnummer 2021-000267

BEHOVET FOR AT UDVIDE HAVNEKAPACITETEN EKSISTERER GANSKE ENKELT IKKE - HVORFOR SÅ ØDELÆGGE BIODIVERSITET, NATUR, KLIMA OG HAVMILJØ?

Dette høringssvar er skrevet på grundlag af høringssvar fra Svend Erik Kristensen, fmd. for Foreningen Beskyt Havmiljøet i Danmark

Aarhus Havn er vigtig for byen og for Danmark. Ca. 2/3 import og eksport i containere til og fra landet håndteres 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 1,7 % gennem de næste 33 år. 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

- De geopolitiske forudsætninger har ændret sig radikalt fx med den igangværende krig i Ukraine, de deraf følgende konsekvenser for verdenshandelen. Dette er efterfølgende blevet understreget af krigen i Gaza.
- Klimakrisen medfører ændringer: Vi kan ikke tillade os at fortsætte verdenshandelen i det hidtidige omfang. Det er en af konklusionerne på IPCCs synteserapport fra marts 2023. Der skal ske en 'lokalisering' hvor produktionen igen trækkes tilbage til lande og regioner. Samtidig skal der ske en reduktion i produktion og forbrug, så vi reducerer udledningerne med cirka halvdelen inden 2030 i gennemsnit; de rige lande skal gå forrest og reducere mest.
- Lokaliseringsbehovet understreges i EU af behovet for ikke at blive afhængig af Kina gennem handel der gør Europa u hensigtsmæssig sårbar i fx konfliktsituationer eller ved mangel på evne til at eje og styre vigtig infrastruktur henholdsvis kunne producere vitale dele til computere, mobilere, satellitter etc.

- 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 skal i den forbindelse 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. Men *hvis* man - som et flertal af de lokale politikere - accepterer præmissen om fortsat vækst på denne front, så er der noget endnu mere basalt i vejen med den politiske beslutning.

Det viser sig, at lokalplanen er ganske overflødig: Selv den fremskrevne (efter alt at dømme urealistiske) 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.

OPTIMERINGSPOTENTIALET ER STORT

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.

Firmaet Hamburg Port Consulting 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 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.

Aarhus Havn mener selv, at 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; det 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 med andre ord 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.

Den 27. januar 2023 offentliggjorde klima- og finansministeriet i SVM-regeringen et nyt, grønt bruttonationalprodukt (BNP), der i sin model inddrager de skader på natur, klima, biodiversitet og miljø, som vores årlige økonomiske aktiviteter forvolder uden at medregne disse i Nationalregnskabet hhv. BNP.

Det drejer sig ifølge disse beregninger om 251 mia. kr. årligt i 2022.

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 og dette projekt.

Aktuelt har finansminister Nicolai Wammen 15. april 2024 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!

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:

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, således at 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 Havn.

Som bekendt har Trafikstyrelsen netop den 3. april 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.

I enhver privat virksomhed, der stod med få aktører og en milliard investering foran sig ville man bede de største aktører om en ledelseserklæring vedrørende deres forventede behov i fremtiden.

Det er ikke sket – i stedet hører vi betalte konsulenthuse og borgmesteren udtale, at de henholdsvis han bestemt tror mængderne vil stige.

Det grænser til vanvid, at påbegynde en investering på 3 mia. kr. uden at have afstemt med de væsentligste kunder om der er kundegrundlag og behov. Vi behøver blot skæve til Frederikshavn for at se, hvor galt den kan gå.

Sammenfattende omkring behov – eller mangel på samme:

1. 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
2. Den eksisterende containerterminal på ca. 100 Ha kan sagtens effektiviseres blot ved udskiftning af kraner. Rundt i Europa ser vi et tocifret antal 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.
3. 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 mainlinere til AarhusDet er ikke realistisk, at sådanne skridt er kommet som hovsa beslutninger. Det er givetvis kendte skridt i en langsigtet plan, som man må forvente har været kendt af både Aarhus bystyre og af Aarhus Havn.
4. 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.
5. I takt med at main-linieren forsvinder, vil det formentlig også slutte med at Aarhus skal være opsamlingscentral for tomme containere, hvilket vil betyde en betydelig nedgang i arealer til disse tomme containere – det er stadig 30-40 % af alle containere i Aarhus, der er tomme.

6. 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.
7. Slutteligt kan nævnes, at Københavns Havn i 2025 får leveret nye kraner til containerhåndtering – af den type, Beskyt Havmiljøet i Danmark plus Havnegruppens øvrige foreninger og fællesråd mange gange har foreslået haven i Aarhus.

Samlet set er det mere end tvivlsomt, om der overhovedet er et legitimt og velbegrundet behov for en havneudvidelse i Aarhus.

Vi har set, at det er slut med at fiske spisefisk i Østersøen, da det er verdens 5. mest forurenede hav.

Vi har set, at Vejle Fjord er erklæret definitiv død.

Sidste år begravede vi Aarhusbugten, fordi dykkeroptagelse viste at den bestod af sort slam og enorme områder uden liv.

Vi ser klimakonsekvenserne blive stadig mere alvorlige og påtrængende.

Nu beder vi Miljøstyrelsen træde i karakter og være miljøets beskytter i stedet for erhvervslivets.

Moselgrund kan bevares med sine værdifulde ressourcer for økosystemet og fiskebestandene.

Med venlig hilsen

Niels Aagaard

Formand

Mobil 4018 9019

Mail niels@detfaellesbedste.dk

Landsforeningen Det Fælles Bedste



Symphonie Of The Seas, verdens største krydstogtskib med plads til knap 7.000 passagerer er et eksempel på den skibstype, der vil komme langt flere af til Aarhus i fremtiden. Hvert skib er som en mindre provinsby.

5.HØRING PÅ TVÆRS AF TEMAER

Følgende er skrevet af Jeppe Spure Nielsen på grundlag af input fra Beskyt Havmiljøet i Danmark, Østjyske Lyst- og Fritidsfiskere, Danmarks Sportsfiskerforbund, Det Fælles Bedste samt Mogens Bjørn privat. Det rummer praktiske instruktioner samt korte høringssvar på tværs af tematikker.

SÅDAN AFGIVER DU HØRINGSSVAR + TEMAER OG ARGUMENTER

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

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

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

Høringmaterialet hos Trafikstyrelsen: <https://www.trafikstyrelsen.dk/vvm-liste/2024/apr/hoering-af-supplerendemiljoekonsekvensrapport-for-udvidelse-af-aarhus-havn>

1. BEHOV for en havneudvidelse? Argumenter imod!

Havnen har IKKE gennemført nogen analyse af optimeringspotentiale.

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

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

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

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

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

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

2. KLAPNING og hvordan det skader havmiljøet og biodiversiteten

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

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

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

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

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

Langtidseffekterne kendes ikke. Erfaringsmæssigt ligger havbunden død hen. Miljøkonsekvensrapporten (MKR) er præget af sparsom vidensgrundlag, bagatellisering af effekterne, mangelfulde data og oplysninger. Den er ikke i tråd med økosystembaseret analyse og vurdering.

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

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

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

3. RÅSTOFINDVINDING - betyder risiko for et forarmet havmiljø

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

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

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

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

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

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

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

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

4. KLIMA – store CO2-udledninger og mangelfulde miljøkonsekvensrapporter

Havneudvidelsen vil betyde store CO2e-udledninger fra både anlægs- og driftsfase og vil i sig selv forhindre os i at nå Aarhus' klimamål eller bidrage til regeringens klimamål og Danmarks forpligtelser ift. Parisaftalen.

- a) Anlægsfasen vil udlede 145.000. COWI, der står bag MKR-rapporterne, siger at det ikke er så meget ved at sammenligne med DK's samlede udledninger. Men det er ikke en okay sammenligning, siger Professor i Bæredygtighed & Planlægning fra Aalborg Universitet, Lone Kørnøv. Og vi er der, hvor "hvert ton tæller", siger FN's klimapanel.
- b) Driftsfasen er der, hvor de helt store klimapåvirkningen kommer, men det er slet ikke undersøgt! Selvom lovgivningen omkring Miljøkonsekvensrapporter siger, at "alle relevante miljøpåvirkninger af et givet projekt skal undersøges". Klima-påvirkningen fra de 1000 ekstra skibe og de 500.000 ekstra lastbilskørsler årligt er selvsagt en del af de samlede klimakonsekvenser fra udvidelsen.

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

5. NATIONALE PERSPEKTIVER i forhold til havmiljøet og den foreslåede havneudvidelse

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

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

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

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



Louise Fabers oplæg ved "Samfundsdebat", arrangeret af Det Fælles Bedste 14. maj 2024. Præsentationen er oprindelig en 15 min. video lavet af advokat Louise Faber. Præsentationen gengives her ved sine grundige og informative slides, velvidende at det ikke er lige så informativt som videoen. Du kan se filmen her

<https://wetransfer.com/downloads/ece73736b3492ce1ff94774aaa2ac07e20240512180942/998de0c9685c8bb34627f9bc6e75bd3a20240512180942/bd2eff>

"Om de store anlægsprojekter og borgernes mulighed for at få indflydelse"

Louise Faber, Ph.d., Advokat (L)

Slide 1 - Miljøvurderingsprocessen – den ideelle

- **Procesopdeling:** Planprocessen adskilt fra projektproces
- **Politisk:** Borgerne kvalificere beslutningen og opnår indflydelse på den endelige beslutning om arealanvendelse
- **Miljø:** Borgernes samarbejde loyalt med myndigheden med konkret viden om lokale forhold af relevans i bred forstand.
- **Myndighed:** Respekterer saglige indvendinger og lader borgerne opnå indflydelse på den endelige beslutning.
- **Beslutning:** Den endelige beslutning er den, der skader miljøet mindst
- **Borgerne:** Anerkender den demokratiske proces. Accepterer planen, som en nødvendig og acceptabel udvikling.

I dag er situationen imidlertid ganske anderledes:

- **Den demokratiske dialog med borgerne om fremtidens arealanvendelse er helt ophørt**
- **Arealer vælges i samarbejde med developere i "soft spaces".**
- **Den langsigtede politiske planlægning er erstattet af kortsigtet politik baseret på ønske om at ville tilgodese "dem, der vil investere."**

Borgerne holdes reelt helt uden for det "rum" hvor beslutningerne reelt træffes

- **Slide 2 - Miljøvurderingsprocesserne skulle skabe bedre demokrati ...**

.. Men anvendes sådan at det modsatte sker

- Borgerne har ingen indflydelse i forhold til arealanvendelsen:
- Tilfældige developeres adgang til opkøb af tilfældige arealer
- typisk "billige"
- Typisk helt tilfældigt placeret

- Konverteres hurtigt til et politisk prestigeprojekt.

- **Borgerne inddrages for sent:**

- Projekterne er detailplanlagt

- Politisk flertal etableret

- **Slide 3 - Miljøvurderingsprocesserne skulle skabe bedre demokrati ...**

.. Men anvendes sådan at det modsatte sker

- Processen tilrettelægges for "effektivt" ...

- Planprocessen er slået sammen med projektprocessen

- Den politiske høring er erstattet af én stor teknisk høring

- Den tekniske høring angår ALLE miljøpåvirkninger på engang

- Der er INGEN formidling af indhold

- Der er INGEN formidling af politiske visioner

- Der er INGEN politisk dialog/debat – borgerne møder ofte en mur af tavshed

- Borgerhøringen "vinges af", når myndigheden holder ferie – hen over jule- eller sommerferie

- Igangsættes ofte pludseligt og uden varsel

- **Slide 4 - Borgernes høringssvar anvendes forkert**

- Borgerhøringen angår kun miljørapportens vurderinger – ikke den politiske beslutning.

- et spørgsmål om for/imod

- en teknisk høring om fejl og mangler

- Sjældent politiske behandling af høringssvar

- Anvendes højst af embedsværket til at trykteste rapporten for fejl og mangler

- Høringssvar affærdiges som Nimbyes.

- **Slide 5 - Borgere/miljøorganisationer kan kun anlægge retssag mod myndigheden, NÅR tilladelse er givet**

- **Slide 6 - VVM/MKV-proces skulle skabe bedre demokrati ...**

.. Men gør det modsatte

- Borgernes retlige indvendinger kan sjældent prøves: Lovgivningen vanskeliggør legalitetsprøvelse: Meget få har retlig interesse og søgsmålskompetence

- Borgerne kan ikke rejse finansieringen: Prøvelse er dyrt (nødvendig med professionel hjælp). Der gives sjældent – så godt som ikke – fri proces. Retshjælp dækker ikke sagen.

- Processen har ikke opsættende virkning: Byggerierne er opført inden sagen er afgjort

- Processen er for langsom: -II-

- Retlige fejl har ingen konsekvens: Selvom Borgerne vinder sagen har fejl sjældent konsekvenser for bygherre eller myndighed – de kan bare begynde forfra (retligt lovliggøre).

- Retssikkerheden er ubetyggende: Borgerne udmattes, mens den udøvende myndigheds beslutninger fremmes og beskyttes.

Processen er retssikkerhedsmæssigt ubetyggende

- **Slide 7 - FLERE OG FLERE KLAGE-OG RETSAGER ...**

- **Slide 8 - SKITSE - MULIGHEDER FOR AT FÅ INDFLYDELSE?**

- FORENINGER...FORENINGER ...
- Borgerne skal have mere indflydelse – stå sammen
- Processen skal forbedres – ikke effektiviseres
- Der skal være tid til demokrati – og til at gøre beslutningerne bedre
- Beslutningsprocesser i "soft spaces" skal afskaffes
- Politikere med ikke-demokratisk sindelag skal ikke have magt
- Funktionsadskillelse skal indføres effektivt
- Uvildig miljømyndighed skal udarbejde kontrol af miljøvurderinger
- Beslutningstagere skal have adgang til uvildig kontrol

- **Slide 9 - SKITSE - MULIGHEDER FOR AT FÅ INDFLYDELSE?**

- Myndighederne skal tilpligtes at holde politiske høringer - foruden høring om miljøvurderinger
- Projekter, hvor der væsentlig borgermodstand, skal ikke kunne fremmes
- Myndighederne skal have politisk ansvar for beslutningen
- Forvaltningsdomstole ..
- Fejl i Proces eller i Miljørapporter skal sanktioneres
- Nu: ingen standpunktsrisiko
- Opsættende virkning
- Sagsomkostninger til klager, til nævn, til bygherre
- Karensperiode
- Fysisk lovliggørelse
- SMV og MKV må ikke afholdes samtidig
- Der skal være passende tid imellem

