

Efter at have læst det meget omfattende materiale, og deltaget i høring arrangeret af kommunen, der var godt arrangeret til at give et overblik, vil jeg gerne komme med følgende bemærkninger til projektet:

Jf. redegørelsen fra havnens repræsentant:

Kim Meilstrup (Århus Havn)

- Havnen lukker ikke såfremt udvidelsen ikke kommer
- Hele projektet er en dårlig investering (2,5 - 3 mia. med ROI på 50-100 år - hvis de er heldige)
- Ydermolens størrelse påvirkes af, at der er 100 meter fra molen ud til den krævede vanddybde – kunne man evt. forestille sig en anden konstruktion af molen, der reducerer denne afstand????
- 90 % af arealet er udlejet i dag, dvs. man bruger i dag ikke hele arealet samtidig med, at man anvender dele af området til ikke havnerelaterede aktiviteter jf. nedenstående
- tomme containere har det med at "strande" i Århus – kunne man ved en yderligere fokus og optimering af den daglige drift undgå dette og derved frigøre ledige arealer?

Jf. redegørelsen fra Kommunens repræsentant:

Repræsentanten oplyste at der på "havareal" kun må drives virksomhed, der udelukkende kan drives der. Altså kan der frigøres væsentlige arealer på den nuværende havn ved at leve op til denne bestemmelse.

Århus havn

Århus Havn gør gældende, at en havn drives bedst ved 70 % udnyttelse. Hvad er der gjort af undersøgelser omkring container-tårne og anden teknologi, der kan give en bedre udnyttelsesgrad af de forhåndenværende arealer ??

Hele behovsberegningen bygger jf. Århus Havns direktør på en lidt vag "*alle vi der sidder i salen bidrager til overforbruget*" betragtning

Spørgsmål der i denne forbindelse ønskes besvaret, er dog hvorvidt det giver mening at bygge en havn til et overforbrug, som alle er enige om at begrænse?

Danmark har en erklæret målsætning om at være foregangsland på den grønne omstilling (se også punkt længere nede), herunder lokal sourcing, cirkulær økonomi, kortere forsyningskæder. Set i dette lys virker begrundelsen for hele projektet særdeles tvivlsom, og i modstrid med Danmarks ambitiøse klimaplan. Endelig virker miljøpåvirkningen meget voldsom, både først i selve anlægsfasen med 170.000+ ton CO₂. Ligeledes vil det være interessant at få efterprøvet:

- den løbende CO₂ påvirkning ved driften, og er der ved sammenligninger med dry-port data for "el-drevne" lastbiler?
- er CO₂ beregningerne lavet ud fra FN's model for areal påvirkning?

Begge spørgsmål blev besvaret noget uldent af COWI

- Hvad er undersøgt omkring teknologi til opmagasinering/optimering med de givne arealer?

Det er Aarhus Havns erfaring, at ved en kapacitetsudnyttelse på 70% og derover, vil det være økonomisk ufordelagtigt at øge godsomsætningen yderligere. Med den forventede udvikling i godsmængderne, forventes denne kapacitetsudnyttelse at være tæt på opnået i ca. 2027.

- Er der kapacitet i andre havne - er der nogen ide i at underbygge Aalborg, hvis kapaciteten findes der ?
- Co2 påvirkning af øget skibsaktivitet - hvor er den beskrevet?
- Co2 påvirkning af 260 lastbiler i snit pr. dag i hele anlægsperioden + 4250 daglig ved drift
- Hvortil kommer reduceret fremkommelighed = tomgang havnen selv forudser

af overskudsjord til Yderhavnen vil som gennemsnit hen over anlægsperioden medføre en tung trafik på ca. 260 lastbiler pr. døgn. Tilførslen kan variere med bygge- og anlægsaktivi-

I driftsfasen, når Yderhavnen er taget i brug, beregner trafikmodellen en samlet forøgelse af trafikken med omkring 4.250 køretøjer pr. døgn, hvoraf 2/3 vil være tung trafik. En del af

Havmiljø og Århusbugten mm. – havneudvidelsen er ikke en bæredygtig aktivitet – hverken i egen ret eller ift. påvirkning af miljøet.

Marsvin + vel en del andre fisk forventes ligefrem at trække væk fra Århusbugten

Miljøpåvirkningen beskrives først i afsnit om miljø, og der forventes moderat påvirkning - der dog ved klappning øges til væsentlig !!

Dog er det vurderet, at der kan opstå væsentlige påvirkninger på marin flora og fauna i Hjelm Dyb, hvis al materialet fra både havneprojektet og ReWater projektet klappes ved Hjelm Dyb (vurderet som option til klappplads Fløjstrup Skov). Fiskeriet efter bundfisk og jomfruhummer i Hjelm Dyb kan derfor påvirkes væsentligt.

Fløjstrup strand er unik natur og Østjyllands reneste badestrand – Hjelms Dyb havressourcer - hvordan kan kommunen overhovedet overveje at dumpe forurenede jord i havet noget som helst sted?

Havneudvidelsen er en skændsel for Danmarks ambitiøse klimaprofil

EU's "Green Deal", som Danmark som EU land er en del af, sigter imod 55 % CO2E reduktion i 2030 ift. 1990, og definerer i [EU taksonomien 6 områder der klassificeres som bæredygtige aktiviteter](#) der støtter op om at nå i mål med den grønne omstilling.

Punkt 3 er "The sustainable use and protection of water and marine resources" dvs. *bæredygtig anvendelse og beskyttelse af vand- og havressourcer.*

Punkt 6 er "The protection and restoration of biodiversity and ecosystems", dvs. *beskyttelse og genopretning af biodiversitet og økosystemer.*

Ønsker Århus virkelig at igangsætte en aktivitet, der går lodret imod den massive indsats der er i EU – ift. beskyttelse af havmiljø – biodiversitet og bevaring af økosystemer – områder hvor Danmark generelt ønsker at fremstå som foregangsland?

Nedenstående argumentation – om en mere bæredygtig løsning af transportbehov (som det dog jf. nedenstående udklip konstateres er umuligt at opgøre ???) kan ikke på nogen måde defineres som en bæredygtig aktivitet, da den ikke overholder kravet om ”do no significant harm” som er kernen i EU’s taksonomi. Dvs. bæredygtige aktiviteter er en 360 graders betragtning – og må ikke have modsatte effekter på nogen af de 6 områder i taksonomien. Havneudvidelsen vil netop have en signifikant negativ påvirkning af både punkt 3 og punkt 6.

Etableringen af Yderhavnen vil medføre et stort klimaaftryk, men det er et aftryk, som er knyttet til ønsket om at sikre muligheden for at løse de langsigtede transportbehov på en mere bæredygtig måde. Derfor er det i praksis ikke muligt at opgøre en nettovirkning af den klimabelastning, som projektet vil medføre.

10.1.1 Potentielle effekter

Anlægsfasen

I anlægsfasen kan projektet potentielt påvirke vand- og sedimentkvalitet som følge af sedimentspild, frigivelse og spredning af miljøfremmede stoffer, næringssalte og iltforbrugende stoffer fra sedimentet i forbindelse med uddybning og klappning.

Logistik og sammenfald omkring de 2 store anlægsprojekter

Marselistunnelen (2,1 Mia) :

Det fremgik af høringen, at der i værste fald kan være et yderst uheldigt sammenfald mellem byggeriet af Marselistunnelen og havneudvidelsen

Marselistunnelen er i bedst fald først færdig om 9 år - dvs. de 2 projekter kommer til at kolliderer i stedet for at aflaste hinanden ??

Arne Ort Novak

Århus 28/02/2022