

Indsigelse mod havneudvidelsen

Dette er en indsigelse mod "forslag til lokalplan 1163 udvidelse af Aarhus Havn" og samtidig indsigelse mod den bagvedliggende "Miljøkonsekvensvurdering - Udvidelse af Aarhus Havn" (landdel såvel som del på søterritoriet) rettet til myndighederne: Aarhus Kommune, Trafikstyrelsen (Jour.nr. 2021-000267) og supplerende Miljøstyrelsen samt rettet til beslutningstagerne i Aarhus Byråd.

Konklusion og resumé

Projektet med udvidelsen af Aarhus Havn skal stoppes, da konsekvenserne bliver en væsentlig indvirkning på miljø, natur, landskab, klima, dyre- og planteliv i havet samt menneskers sundhed på en vedvarende, indgribende måde af høj intensitet for både anlægsperioden på 30 år såvel som for den permanente tilstand (efter anlæg). Der er tale om Irreversible effekter på en bred front og i stor skala. Særligt påvirkes de geografiske områder som: Aarhus Bugten, Hjelm Dyb, Fløjstrup Skov, Aarhus by samt hele det østjyske trafiknet. Det er væsentligt at fremhæve at der er mange kumulative sammenfald med flere andre større bygge- og anlægsprojekter, som forstærker de mange negative konsekvenser af udvidelsen. Dette er den indlysende konklusion med baggrund i gennemgangen af hovedmaterialet og ved 23 nedslag på flere særligt følsomme emner:

- At havneudvidelsen hviler på et ikke-tilstrækkeligt begrundet behov for udvidelse og hviler heller ej på et fuldstændigt, objektivt sagligt- og tilstrækkeligt veldokumenteret grundlag.
- Kapaciteten af havnen er, set ud fra de nuværende arealers belægning, potentiale for omlægninger og fremtidige projektioner, fuldt tilstrækkeligt til at imødegå evt. stigende pladsbehov.
- Der planlægges for en del ikke-havnerelaterede virksomheder og aktiviteter hvilket er i strid med lovbundne formål for at arealerne er møntet på at drive havn. Man inddæmmer så at sige havarealer på søterritoriet for at få plads til en bred vifte af erhverv og boliger.
- Miljøkonsekvensrapporten har flere væsentlige mangler og konkluderer flere steder at undersøgelser ikke er tilstrækkeligt belyste, for usikre eller beror på skøn og antagelser. Man har fx ved emissioner af CO₂ og NO_x lagt forskellige projektioner og forudsætninger til grund, på et overordnet generelt niveau, for ingen eller mindre påvirkning uden at dette er sandsynliggjort vha detailberegninger. Man kan ikke udelukke væsentlig miljøpåvirkning med denne metodetilgang.
- Væsentlige trafikale gener, væsentlige luftforureningsgener samt væsentlige støjgener som følge af anvendelse af omfattende, vedvarende lastbiltrafik og anlægsmaskiner (30 års anlægsfase). Dertil må lægges meget ekstra vedligeholdelse af vejnettet for at servicere den tunge slidsomme trafik – en enorm udgift i sig selv både for byens borgere og for klimaet. Ifølge Vejdirektoratet svarer sliddet på en vej fra 1 lastbil til sliddet fra 10.000 personbiler.
- Støjberegninger fra selve anlægsarbejderne alene til havs har en forudsætning på beregning i 1,5 m højde – Det virker ikke tilstrækkeligt til at belyse lydpåvirkningen - Lyden fra en "anlægskilde" bevæger sig mest som en kugleformet udbredelse og er afhængig af terræn, vindretning, tryk, lave skyer, lyd giverens type mm., dvs. alle høje bygninger (boliger og kontorer) er der ikke beregnet for. Uklart hvilke forudsætninger der er medtaget og undtaget i støjpåvirkningen.
- Der er ligeledes en mangelfuld støjvurdering i forhold undervandsstøj og herunder påvirkning af marine pattedyr (Bilag IV arter).

- Væsentlige CO2 emissioner ved materialeforbrug (bl.a. beton) samt fra de mange lastbiler, anlægsmaskiner, skibe (skibe med klappning/dumpning og sandsugning) vejvedligehold og øvrige maskiner. Det er væsentligt kritisabelt at beregningen af CO2 emissionerne (2017), ikke hviler på nyeste viden og ser ud til at være beregnet meget groft og uden direkte brug af internationale standarder fx fra EU.
- En lastbil udleder mellem 700-900 g-CO₂/Km ifølge emissionsfaktorer for vejtransporten for perioden 2017-2030, beregnet af DCE med deres interne model bygget på samme princip som den europæiske emissionsmodel COPERT, hvilket følger Energistyrelsens seneste basisfremskrivning 2019. Aarhus Kommunes klimanotat oplister at emissionen for en lastbil er 45 g CO₂/km – Hvilket står i kontrast til de 700 g CO₂/km fra basisfremskrivningen – Dvs. en faktor 15 i negativ retning for emissionerne. I miljøkonsekvensrapporten fremgår forskellige referencerne til beregningerne, hvilket fremstår uklart hvad beregningsgrundlaget egentlig lægges på for de samlede 170.000 t/CO₂ og at det kan være tale om et voldsomt stort underestimat på CO₂ udledningen.
- Omfattende forurening af havmiljøet ved Hjelm Dyb og ud for Fløj Skov ved dumpning af havneslam. Strandene syd for Aarhus (Moesgaard, Fløjstrup Ajstrup) vil risikere særlig påvirkning og ødelægge muligheder for bade- og strandliv med lugtgener, urent og uklart vand evt ledsaget af opskyllede døde fisk og bunddyr. De blå badeflag kan ikke hejse der. Lystfiskere vil ligeledes få indskrænket deres områder og muligheder for at fiske.
- Man kan betragte slammet i havnen som en egentlig punktkilde for svær forurening som man så forsøger flytte til et andet sted. Man eksporterer sine affaldsprodukter via dumpning i havmiljøet. Princippet om af dumpe og fortynde sig ud af en forurening er jo for længst opgivet til fordel for forebyggelse af miljøforurening – og skade. De stærkt giftige miljøfremmede stoffer og tungmetaller som bl.a. kviksølv, cadmium, kobber og bundmaling Tributyltin (TBT) samt tungt organisk stof vil føre til svære, langvarige og potentielt permanente miljøskader. Dette er i klar strid med havkonventionerne og Vandrammedirektivet. Forsigtighedsprincippet og ikke-spredningsprincippet bør anvendes her.
 - TBT er meget giftigt for havlevende organismer, så det har fra 1960-erne og frem til 2008 været tilsat bundmaling af skibe, for at holde dem fri for begroning. Effekten af bundmaling med TBT var at bl.a. store containerskibe kunne sejle i meget længere tid før de skulle renses og males igen - en besparelse både i brændstof, tid og i maling. Skibe, der er malet med TBT-maling kan frigive ca. 20 mg TBT pr m² pr. døgn fra bundmalingen.
 - Et stort containerskib, der er 300 m langt, 50 m bredt og har en dybgang på 15 m, har et areal under vandet på ca. 20.000 m². Hvis det var malet med TBT ville det frigive ca. 20 mg TBT pr. m² pr. døgn fra bundmalingen. Det betyder at skibet dagligt kan forurene 400.000.000 liter havvand - eller 0,4 km³ af havet - til en koncentration på 0,1 ng TBT / liter havvand. Denne koncentration har vist sig at kunne give kønsændringer hos havsnegle.
 - De nyere stoffer som forsøges at erstatte TBT er lige så toksiske og afgives som TBT - og dermed intet alternativ.

Havbeskyttelseskonventioner

- har Danmark ratificeret en i Paris den 4. juni 1974 udfærdiget konvention om forhindring af landbaseret havforurening.
- Bekendtgørelse af konvention af 15. februar 1972 til forhindring af havforurening ved dumpning fra skibe og luftfartøjer.

Vandrammedirektivet

- EU's målsætning om god økologisk tilstand senest i 2027 – Forringelse som følge af udvidelsen, dumpning af forurenede sediment, undervands- og landstøjgener og øget skibstrafik med yderligere forurening til følge.
- Formålsbestemmelsen hedder det sig:
”forebygge yderligere forringelse og beskytte og forbedre vandøkosystemernes tilstand, fremme bæredygtig vandanvendelse og sikre en progressiv reduktion af forureningen af vandmiljøet”
- Væsentlig påvirkning af Bilag IV art (Marsvin) og dets leve-, raste - og ynglesteder, jf. EU Habitats direktivet, for både i Aarhusbugten (anlægslokalitet), Hjelm Dyb og ved Fløjstrup Skov (dumpningslokaliteter for forurenede havneslam).
- Væsentlige påvirkninger af landskabelige – og udsigtsmæssige værdier. Mange sigte- og udsynslinjer vil blive blokeret med kraner over 100m højde, tanke og bygninger i op over 30-50m højde samt alt det lys og blink der vil være forbundet hermed.
- Unødigt brug af råstofressourcer fra både søterritoriet og landjorden. Vi som samfund (og dermed også Aarhus Kommune og Havn) står på hastig vej ind i den grønne-omstilling og med en klimaagenda som tilskriver os alle at få nedbragt CO2 udslippet og ressourceforbruget markant. Dette bidrager havneudvidelsen på ingen måde til. At Aarhus Kommune påberåber sig at ville være ambitiøs, bæredygtig og ”klima-neutral-kommune pr. 2030 er indlysende, at man med en udledning af mindst 170.000 tons CO2” blot på anlægsdelen, ikke bidrager til dette – Tværtimod.
- En udvidelse af havnen (uddybning af ny sejlrende og ”blokerings-effekt” af forlænget havn) vil få betydning af vandstrømme i bugten og for erosion af kysterne – også med risiko for påvirkning af kyster og vandstrømme hos nabokommunerne Syddjurs, Samsø og Odder. Dette kan måske have en subtil effekt på opstuvning af vandmasser i særlige stormflod-situationer.
- Der anvises stort set ingen alternativer til at imødekomme det postulerede behov for havne- og erhvervsudvikling. Man kunne jo stoppe for den havværtsrettede byudvikling og omdannelse af havn til byzone - og så bruge den plads der allerede er der, før man overvejer at inddrage mere land – i en i forvejen meget landinddæmmede havn (nuværende yderhavnemole er ca. 2 km fra landlinjen i år 1950). Muligheder for at anvende eksisterende erhvervsarealer, gerne som ”dry-port”, i Aarhus Vest (Årslev/Brabrand/Hasselager/Harlev) er ikke med som alternativ. Det er ikke hensigtsmæssigt eller acceptabelt at inddæmme Aarhusbugten til både boliger og ikke-havnerelaterede arealer.
- Kumulation og samtidighed med andre store bygge- og anlægsprojekter vil væsentlig forstærke og samlet set medføre endnu mere alvorlige gener for alle parametre; forurening, støj, trafik, CO2, svækket natur, forværret fremkommelighed og menneskers sundhed. De mange andre projekter er: Marselisborg-tunnel, bygning og flytning af rensningsanlæg ved Marselisborg, Letbane etape II, byudviklingsprojekter med fx Kongelunden, Tangkrogen, Aarhus Sydhavn samt hele det østjyske vejnet.

- Hvis vest Danmarks største "jordtipe" etableres, så vil der "tilstrømme" en meget stor mængde af overskudsjord fra andre bygge- og anlægsprojekter i hele regionen og måske endnu længere væk fra, fordi det vil være let at tippe af i havnen. Dette billede så man jo også i 1990'erne da man udbyggede med en "havnearm" mere.
- Langtidskonsekvenserne af forøget skibstrafik med endnu større skibe og hyppigere ankomster er ikke belyst overhovedet. Men Ingeniøren (2008) beregnede fx at en liter tung bunkerolie driver verdens største containerskib, Emma Mærsk, 4,5 meter frem. Det er hovedårsagen til, at CO₂-udslippet fra Mærskes containerskibe og boreplatforme er lige så stort som Danmarks samlede CO₂ udslip på daværende tidspunkt. Et andet fakta er at forureningen fra den giftige bundmaling (TBT) og NO_x jo også bliver markant forøget som følge af flere supercontainerskibe i Aarhusbugten og havnen. Støj og flere transporter igennem havneområdet og Aarhus by er ligeledes en uundgåelig konsekvens.
- Inhabilitet i beslutningsprocessen om havneudvidelsen i byrådet for Jakob Bundsgaard, da han er formand havnebestyrelsen og samtidigt er borgmester i Aarhus Kommune - og dermed den øverste ledelse i Aarhus Kommune. Tilsvarende habilitetskonflikt er gældende for byrådsmedlemmerne Jan Ravn Christensen og Bünyamin Simsek.
- Aarhus Kommune skal få revideret strategien med udflytte byudviklingen på havnearealerne, hvis formål jo netop er havn og ikke velhaverboliger og liberale erhverv uden havnerelation. Inddæmning af land og ødelæggelse af Aarhusbugten til fordel for mere erhvervs- og boligareal er voldsomt, uhensigtsmæssigt og mulige økonomiske gevinster står slet ikke i mål med de store miljøkonsekvenser.
- Høringsperioden er ikke proportional med det omfattende høringsmateriale, fagligt såvel som juridisk/planteknisk. Mulighederne for at med rimelighed at kunne forholde sig til konsekvenserne i det kolossale fagmateriale var ret begrænsede for almenheden. Det var en væsentlig mangelvare at kunne få forklaret nøglebegreber og nøgleberegninger som ligger til grund for flere vigtige emner miljøvurderingen.
- Miljøstyrelsen bør være en del af den koordinerende myndighed (Miljøkonsekvensrapport og VVM tilladelse) på lige fod med Aarhus Kommune og Trafikstyrelsen i henhold til denne myndigheds omfattende andel og ansvar, f.eks. mht. marin råstofindvinding, dumpning og deponering af miljøfarligt affald, støj og forurening med henvisning til vandrammedirektivet og havkonventionen tidligere refereret.