

BÆREDYGTIG
KYSTKULTUR

Aarhus Kommune

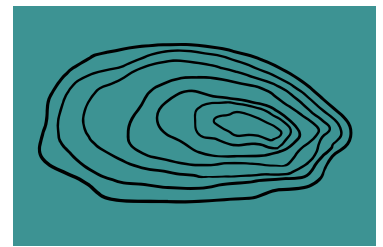
Ebeltoft den 8. marts 2022

Høringssvar fra Komitéen Bæredygtig Kystkultur vedr. Lokalplan nr. 1163 herunder miljøkonsekvensrapport og ansøgningsmateriale for udvidelse af Aarhus Havn

	SIDE
Indholdsfortegnelse	1
Indledning	2
Resumé i form af opsummering af høringssvarets konklusioner	3
Behov for havneudvidelsen er mangelfuldt dokumenteret og konsekvenserne for Aarhus bys nuværende unikke kvaliteter er ikke belyst	4
Alternative muligheder for vækst i havneaktiviteter uden havneudvidelse er ikke belyst	6
Miljøkonsekvensvurderingen er mangelfuld og forekommer at være uredelig	7
Alternative muligheder for håndtering og dumpning af sediment er ikke belyst	12
Behov for ny lovgivning vedr. klapning	13
Projektudviklingens forløb og høringsprocessen strider mod demokratiske principper.	14

BILAG:

- 1) Artikel i Jyllands Posten, Aarhus den 4. marts 2022 vedr. konsekvensen af havneudvidelsesplanerne
- 2) Høringssvar fra Niklas Nikolajsen, udarbejdet af Geoscandic
- 3) Høringssvar fra Foreningen Beskyt Aarhusbugten
- 4) Fotodokumentation af havbund i Klokkegrund i tilknytning til dumpningsområdet i Hjelm Dyb



BÆREDYGTIG
KYSTKULTUR

Indledning

Komitéen Bæredygtig Kystkultur (KBK) er en almennyttig forening, som er meget optaget af at bevare kystfiskeriet og udvikle kystkulturen herunder medvirke til, at der er balance mellem erhvervsmæssige -/rekreative udfoldelsesmuligheder og beskyttelse af havmiljøet og havnaturen.

På baggrund af et rygte blandt lokale kystfolkere i 2021 om en påtænkt dumpning i Hjelm Dyb af sediment fra Aarhus Havn, søgte KBK aktindsigt hos Miljøstyrelsen. Før sagens akter var kendt i offentligheden, fik vi adgang til Aarhus Vands ansøgning om etablering af et nyt rensningsanlæg og til miljøkonsekvensrapporten vedr. udvidelsen af Aarhus Havn. Projekterne omfatter planlagt dumpning af sediment i Hjelm Dyb og ved Fløjstrup syd for Aarhus samt en meget betydelig råstofudvinding til anvendelse i forbindelse med de to store, langvarige anlægsprojekter.

Aarhus Vands ansøgning med bilag vedr. etablering af et nyt rensningsanlæg i Aarhus havneområde med planlagt dumpning af sediment i Hjelm Dyb er p.t. under behandling i Miljøstyrelsen. Det samlede ansøgningsmateriale udarbejdet af COWI omfatter 427 sider i denne sag og vil senere blive sendt i høring.

Aarhus Havns ansøgning om udvidelse af havnen omfatter en *Miljøkonsekvensrapport* med bilag. Trafikstyrelsen er myndighed for etablering af havneudvidelsen og sendte den 6. januar 2022 Miljøkonsekvensrapporten, sag 2021-000267 i høring i otte uger med frist for indsendelse af høringssvar senest den 3. marts 2022. Miljøkonsekvensrapporten omfatter 678 sider og 19 bilag i alt 1.410 sider. Det samlede ansøgningsmateriale i denne sag udgør således 2.088 sider, som 31 eksperter hos COWI sammen står bag.

Aarhus Vand A/S og Aarhus Havn A/S, ejet af Aarhus Kommune, har valgt at håndtere de to projekter særskilt skønt de griber ind i hinanden og forekommer at være udelelige størrelser, både fysisk og tidsmæssigt. *Det er åbenlyst, at der samlet set er tale om meget komplekse problemstillinger, som det er meget svært på meget kort tid at få overblik over og gennemskue konsekvensen af både helt overordnet for Aarhus by, og specifikt i relation til havmiljøet, som vi beskæftiger os med.*

For at få viden og indsigt i projektet som grundlag for vores høringssvar har vi læst dokumenterne og deltaget (on-line) i Aarhus Kommunes høringsmøde i Brabrand den 7. februar 2022. Den 2. februar deltog vi i foreningen Beskyt Aarhusbugtens oplysende møde med indlæg af bl.a. Aarhus Havns direktør, og den 22. februar i et lignende møde med faglige indlæg, arrangeret af foreningen Det Fælles Bedste.

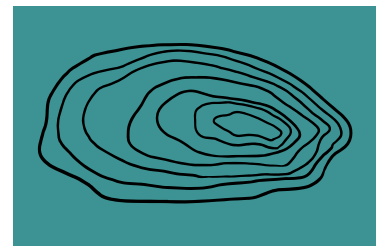
Som grundlag for vores høringssvar har vi sideløbende fået mulighed for at anvende et fagligt grundlag udarbejdet af firmaet Geoscandic, i form af det høringssvar, bilag 2, som firmaet har udarbejdet for en klient. Vores høringssvar bygger på arkitektfaglige vurderinger, jfr. artikel i JP 4. marts 2022, bilag 1 samt på data og oplysninger fra høringssvar fra foreningen Beskyt Aarhusbugten, bilag 3. Fotodokumentation fra farvandet ved Hjelm Dyb, se bilag 4.

Nærværende høringssvar, som er afgivet vedr. *lokalplan nr. 1163* omhandler både havneudvidelsen og miljøkonsekvensvurderingen og er afgivet i næsten enslydende form til Trafikstyrelsen den 3. marts vedr. høring af miljøkonsekvensvurderingen.

Komitéen Bæredygtig Kystkultur

Thorkild Hansen

Jeppe Hansen



BÆREDYGTIG
KYSTKULTUR

Resumé i form af opsummering af høringsvarets konklusioner

Behov for havneudvidelsen er mangelfuldt dokumenteret og konsekvenserne for Aarhus bys nuværende unikke kvaliteter er ikke belyst (side 4)

Alene på baggrund af den manglende dokumentation for behovet for den påtænkte havneudvidelse samt den afledte negative effekt, bør ansøgningen trækkes tilbage.

Ved at gennemføre havneudvidelsen i den påtænkte form er der oven i købet en betydelig risiko for, at Byrådet begår et planmæssigt fejlgreb, som sætter en afgørende del af byens tiltrækningskraft på nye erhvervsaktive borgere og iværksættere over styr for tid og evighed.

Alternative muligheder for vækst i havneaktiviteter uden havneudvidelse er ikke belyst (side 5)

På baggrund af de foreliggende oplysninger er det åbenlyst, at Aarhus Havn uden problemer vil kunne leve videre og skabe vækst i en længere årrække inden for de bestående arealmæssige rammer alene ved omdisponering af arealanvendelsen.

Sideløbende kunne der jfr. scenarie 3 i vores høringssvar planlægges en øget havneaktivitet baseret på et validt datagrundlag, bæredygtig vækst og nytænkende, fremsynet udvikling af de nuværende havnearealer i kombination med udvidelse med en såkaldt "Dry port" og strategisk samarbejde med andre havne.

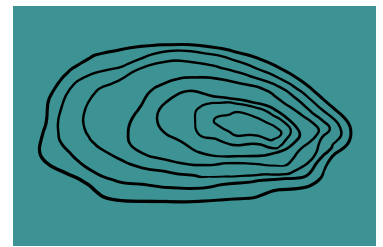
Altså ingen arealmæssig udvidelse af havnearealer på havnefronten omkring Tangkrogen.

Miljøkonsekvensvurderingen er mangelfuld og forekommer at være uredelig (side 6)

Vi mener ikke, der er fagligt belæg for at udpege og anvende den påtænkte, nye klapplads ved Hjelm Dyb. Det er vores vurdering, at det samme gør sig gældende vedrørende den påtænkte klapplads i et havområde ved Fløjstrup Skov.

På baggrund af vores foranstående redegørelse, som dokumenterer, at miljøkonsekvensvurderingen i vidt omfang er behæftet med fejl og mangler samt vildledende forhold, som grænser til det uredelige, bør ansøgningen trækkes tilbage, og sagen gå om med fokus på alternativer til dumpning i havet.

Bl.a. på baggrund af Geoscandics rapport, stiller vi spørgsmålstegn ved miljøkonsekvensvurderingens troværdighed vedr. spredning af sediment i farvende omkring dumpningsområdet. Vi antager, at der er en reel risiko for at sediment vil spredes i et langt større område end de teoretiske simuleringer viser, og dermed - stik imod simuleringernes resultat - vil indebære risiko for forurening af badestrandene ved fx Elsegårde strand i Syddjurs Kommune, strandene på øen Hjelm og strandområder på Samsø, fx ved Ballen Strand.



BÆREDYGTIG
KYSTKULTUR

Uanset hvor en såkaldt klapplass placeres, mener vi ikke, der bør ske dumpning i havet af sediment og slam med påviseligt indhold af miljøfarlige stoffer; uanset disse måtte ligge under fastsatte grænseværdier.

Indholdet i bilag 2 understreger endvidere behov for, at projekter i denne størrelse af hensyn til offentligheden og behovet for kvalitetssikring gøres til genstand for vurdering af en uvildig tredjepart, hvis bemærkninger skal indgå som bilag til høringsmaterialet.

Alternative muligheder for håndtering og dumpning af sediment er ikke belyst (side 11)

Der bør ikke gives tilladelse til havneudvidelsesprojektet og rensningsanlægget før der fra ansøgers side foreligger undersøgelser og forslag til mulige alternativer til dumpning i havet. Den mest oplagte mulighed er nyttiggørelse i selve havneområdet. Med den rigtige tekniske udførelse må det fx være muligt at indbygge en stor del af sedimentet under fx parkeringsarealer eller de påtænkte rekreative arealer, hvor der stilles mindre krav til bæreevne end fx til byggeri.

Det er muligt, at den bedste og mindst miljøskadelige løsning med fx nyttiggørelse i selve havneområdet bliver dyrere, men denne merudgift må indgå som en del af prisen for en bæredygtig udvikling af Aarhus Havn.

Behov for ny lovgivning vedr. klappning (side 12)

Vi opfordrer til, at der som led i den grønne omstilling og en bæredygtig udvikling laves et serviceeftersyn og en opstramning af den lovgivning, som regulerer dette område, herunder havplanen.

Projektudviklingens forløb og høringsprocessen strider mod demokratiske principper (side 13)

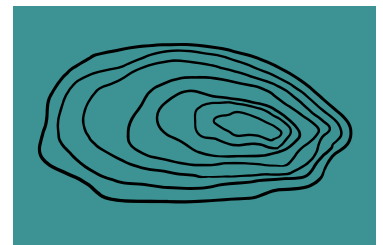
Da ansøgningen om havneudvidelsen ikke dokumenterer noget akut behov for en udvidelse, og da der findes flere alternativer til at afhjælpe et mere kortsigtet behov, opfordrer KBK Trafikstyrelsen til ikke at give tilladelse til en havneudvidelsen på det foreliggende grundlag.

Trafikstyrelsen bør opfordre Aarhus Havn til at fremsende en ny ansøgning med et retvisende og veldokumenteret - og gerne mindre omfangsrigt ansøgningsmateriale. I den anledning er det væsentligt, at det samlede ansøgningsmateriale er kvalitetssikret af en uvildig 3. part, fx en ekspertgruppe fra et universitet.

Trafikstyrelsen bør udvide høringsfristen fra 8 uger til 6 måneder.

Behov for havneudvidelsen er mangelfuldt dokumenteret og konsekvenserne for Aarhus bys nuværende unikke kvaliteter er ikke belyst

I KBK mener vi ikke, at det forelagte ansøgningsmateriale og oplysningerne på Kommunens høringsmøde den 7. februar, herunder havnedirektørens udtalelser og udokumenterede



BÆREDYGTIG
KYSTKULTUR

påstande i anden sammenhæng belyser og dokumenter, at der skulle være et reelt behov for den meget store udvidelse af havnens arealer. *Tværtimod er der fremkommet en lang række faktuelle oplysninger, som stiller spørgsmålstegn ved den overordnede påstand om, at hvis ikke forslaget om den samlede havneudvidelse besluttet og gennemføres over tid, vil det betyde afvikling af Aarhus Havn.*

Påstanden om dette ”alt eller intet” scenarie bygger primært på beskrivelse af et fremtidigt vækstscenarie med betydelig fremskrivning af vækst inden for alle havnens forretningsområder og en ”vi gør, som vi plejer” strategi. En fremskrivning, som vi mener udelader en række udviklingstendenser og teknologiske muligheder m.v. som bl.a. klimakrisen afføder og fremskynder implementeringen af. Disse muligheder er nærmere beskrevet på side 6 og 7.

Dermed forekommer denne mia. investering i en traditionel havneudvidelse både mht. areal og grundlæggende design at være en meget risikabel investering og dårlig forvaltning af skatteborgernes midler.

Med hensyn til oplysninger om Havnens evne til at skabe direkte arbejdspladser samt data for afledte arbejdspladser, er der fra Havnedirektørens side oplyst meget løse tal baseret på et forældet og tilsyneladende ikke validt datagrundlag. Tilbage står, at væksten i direkte havnerelaterede arbejdspladser som effekt af udvidelsen formentlig vil være i en beskeden størrelsesordenen på max.1000. Et antal som ikke fylder meget i forhold til byens øvrige erhvervs dokumenterede evne til at skabe nye jobs.

Ved at gennemføre havneudvidelsen i den påtænkte form er der oven i købet en betydelig risiko for, at Byrådet begår et planmæssigt fejlgreb, som sætter en afgørende del af byens tiltrækningskraft på nye erhvervsaktive borgere og iværksættere over styr for tid og evighed.

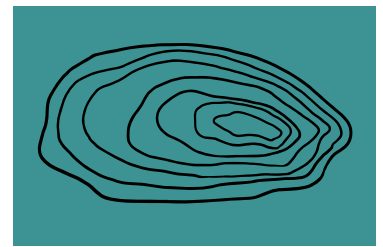
Det er bemærkelsesværdigt, at markante virksomheder som bl.a. detailgiganten Salling Group og mejerikoncernen Arla Foods, som det vigtigste i deres høringssvar, fremhæver netop ovennævnte scenarie, som tabet af kystlinjen og kystvandene fra Tangkrogen til Ballehage, risikerer at ville medføre. Denne ”kystperle” fungerer som en slags ”byens lunge” og er på daglig basis et rekreativt kraftcenter for hundredevis af borgere og turister.

Vi gør endvidere de synspunkter gældende, som fremgår af artiklen i Jyllands Posten; Aarhus, den 4. marts 2022, [bilag 1](#). Her gøres gældende, at havneudvidelsesplanerne sætter Aarhus’ mest unikke kvaliteter over styr - for altid!

Konklusion

Alene på baggrund af den manglende dokumentation for behovet for den påtænkte havneudvidelse samt den afledte negative effekt, bør ansøgningen trækkes tilbage.

Ved at gennemføre havneudvidelsen i den påtænkte form er der oven i købet en betydelig risiko for, at Byrådet begår et planmæssigt fejlgreb, som sætter en afgørende del af byens tiltrækningskraft på nye erhvervsaktive borgere og iværksættere over styr for tid og evighed.



BÆREDYGTIG
KYSTKULTUR

Alternative muligheder for vækst i havneaktiviteter uden havneudvidelse er ikke belyst

Som vi ser det, vil der være flere mulige scenarier for den videre udvikling:

- 1) Den planlagte storstilede havneudvidelse gennemføres
- 2) Den store havneudvidelse tages af bordet og erstattes af en mindre udvidelse
- 3) Der planlægges en *øget havneaktivitet* baseret på bæredygtig vækst og nytænkende, fremsynet udvikling af de nuværende havnearealer og faciliteter i kombination med strategisk samarbejde med andre havne, fx Grenå Havn

Det bemærkes, at Aarhus Vand's etablering af et nyt rensningsanlæg, projekt Rewater må anses for at være en absolut nødvendighed, som oven i købet vil nedbringe miljøbelastningen fra udledning af byens rensede spildevand i Aarhusbugten. Vi har ikke indsigt i hvor anlægget bedst placeres, som henviser til det konkrete og underbyggede forslag fra Beskyt Aarhus Bugten om at placere det nye rensningsanlæg i industriområdet i det nuværende bassin 9.

Scenarie 1

Der der skrevet side op og side ned om havneudvidelsen og den samlede sagsfremstilling drukner i ord og forekommer helt uigennemskuelig. Tilbage står borgerne/offentligheden med en oplevelse af, at der reelt ikke er nogen alternativ til denne traditionelle, arealmæssigt enorme havneudvidelse med inddragelse af byens mest attraktive kystlinje som eneste mulige løsning.

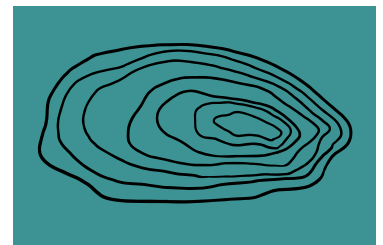
Aarhus Havn, altså Aarhus Kommune lægger op til, at hvis man ikke får gennemført denne storstilede plan, ja, så er det på sigt slut med havnedrift i Aarhus. Altså skal den store havneudvidelse gennemføres, tilsyneladende for enhver pris. Dette fait accompli afspejles også i den planmæssige proces, som vi har bemærkninger til på side 14.

Scenarie 2

Alternativet scenarie 2 er ikke belyst. En reduceret havneudvidelse fx uden det ekstraordinært store svajebassin kunne overvejes, og nogle af de afledte negative effekter derved undgås. Men da der ikke foreligger dokumentation for et reelt behov for at øge havnearealerne markant, bør der også ses bort fra denne mulighed.

Scenarie 3

Øget havneaktivitet baseret på bæredygtige udviklingstendenser og teknologiske muligheder som i kombination med nytænkende udviklingsstrategier muliggør vækst og værdiskabelse uden at øge de fysiske havnearealer i den størrelsesorden, som der lægges op til. Vi henviser bl.a. til en række konkrete oplysninger og forslag i høringsvaret fra Beskyt Aarhusbugten, [bilag 3](#), hvori der bl.a. peges på noget så grundlæggende som over tid at udfase virksomheder og aktiviteter, som ikke er afhængige af at være placeret direkte på havnefronten, at flytte pladskrævende havneaktiviteter længere ind på land i direkte tilknytning til landets primære infrastruktur, at omlægge og udnytte havnearealer, som p.t. anvendes til ikke havnerelaterede formål og/eller arealer, der er indrettet med tidssvarende funktionalitet og deraf følgende lav udnyttelsesgrad og værdiskabelse.



BÆREDYGTIG
KYSTKULTUR

Konklusion

På baggrund af de foreliggende oplysninger er det åbenlyst, at Aarhus Havn uden problemer vil kunne leve videre og skabe vækst i en længere årrække inden for de bestående arealmæssige rammer alene ved omdisponering af arealanvendelsen.

Sideløbende kunne der jfr. scenarie 3 planlægges en udvidelse af havneaktiviteter baseret på et validt datagrundlag, bæredygtig vækst og nytænkende, fremsynet udvikling af de nuværende havnearealer i kombination med udvidelse med en såkaldt "Dry port" og strategisk samarbejde med andre havne.

Altså ingen arealmæssig udvidelse af havnearealer på havnefronten omkring Tangkrogen.

Miljøkonsekvensvurderingen er mangelfuld og forekommer at være uredelig

Overordnet belysning af projekterne og håndtering af opgravet materiale

I forbindelse med Helhedsplan Tangkrogen, som omfatter etablering af et nyt renseanlæg til erstatning af Marselisborg renseanlæg (Aarhus Rewater) samt udvidelse af Marselisborg Lystbådehavn, skal der bundudskiftes op til 930.000 m³ havbundsmateriale.

Det fremgår af ansøgningsmaterialet, "at det opgravede materiale kan ikke nyttiggøres og derfor må klappes. Aarhus Vand A/S søger derfor om tilladelse til at klappe det opgravede materiale på Hjelm Dyb, som i dialog med Miljøstyrelsen er identificeret som en muligt egnet klappads." I den anledning er det et problem, at der i ansøgningsmaterialet ikke er dokumentation for, at det opgravede materiale ikke kan nyttiggøres. Det må derfor anses

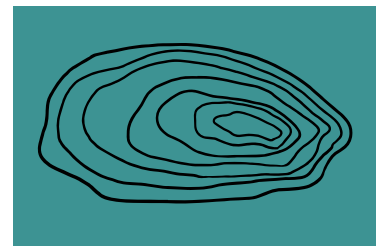
for en udokumenteret påstand, da det ser ud til at alternative muligheder til "sædvanlig" nyttiggørelse er ikke undersøgt.

Det opgravede materiale fra den planlagte udvidelse af Århus havn, ca. 6.0 mio m³, skal dumpes på en ny klappads i et havområde ved Fløjstrup Skov.

Sideløbende med planen for udvidelse af Århus Havn har Aarhus ReeWater en lokalplan i høring vedrørende etablering af et nyt stort renseanlæg på Århus Havn. I den forbindelse er der søgt om godkendelse af en påtænkt klappads i Hjelm Dyb, hvor der skal kunne dumpes 930.000 m³. Det kan frygtes, at klappadsen derefter fortsat vil blive benyttet.

Den forliggende miljøkonsekvensvurdering med bilag udgør vurderingsgrundlaget for begge projekter. Miljøstyrelsen er stadig i gang med at behandle ansøgningen vedrørende klappadsen "Hjelm Dyb", som forventes sendt i høring på et senere tidspunkt i 2022.

Selv for eksperterne er det et problem med de meget store mængder af meget forskellig karakter, herunder opgravet affald fra et gammelt, topforseglet depot med landbaseret, forurenede materiale. At håndteringen af det opgravede og af uvildige eksperter benævnt "fiktivt sediment", volder COWI's eksperter problemer, fremgår da også



BÆREDYGTIG
KYSTKULTUR

af ansøgningsmaterialet. Et forhold som sætter den afledte effekt af havneudvidelse og dumpning af enorme, blandede materialemængder i relief rent havmiljømæssigt, citat:

”I forbindelse med optionen, klapning udelukkende ved Hjelm Dyb, er ikke alle miljøemner undersøgt. Det skyldes, at vurderingerne af de undersøgte fagområder viste, at miljøpåvirkningerne er af en sådan karakter og har et så stort omfang, at det ikke er hensigtsmæssigt at analysere denne option for yderligere miljøemner.”

Råstofudvinding til opfyldning til erstatning af havnesediment

Opfyldningsmateriale til begge projekter skal indvindes på Moselgrund beliggende lidt vest for den påtænkte klapplads i Hjelm Dyb. Der bliver formentlig behov for indvinding af op mod 4.0 mio m³ materiale til brug for opfyldning af arealet til havneudvidelsen samt ca. 2.0 mio m³ opfyldningsmateriale til renseanlægget.

Miljøpåvirkningen fra indvindingen af de mange millioner m³ opfyldningsmateriale er, så vidt vi kan se, ikke genstand for behandling i miljøvurderingen, hvilket er af stor betydning for vurdering af bl.a. den kummulative effekt på havmiljøet i et pågældende farvand.

Havneudvidelsen forløber i etaper over en længere årrække og vil medføre langvarig og løbende påvirkning af havbunden og vandsøjlen ved sedimentspredning, som vil påvirke vækstbetingelserne for bl.a. ålegræs og andre havplanter og dermed føre til øget CO₂ udledning, hvilket ikke er medregnet i klimaregnskab for havneudvidelsen.

Den planlagte udvidelse af havnen forventes at øge trafikken med større skibe. Under indsejling til Århus havn passerer skibene tæt på indvindingsområdet Mosel Grund og klappladsen ved Hjelm. Sammen med Molslinjens færgedrift på samme rute vil aktiviteterne forbundet med de to projekter medvirke til at øge den kummulative effekt i Århus Bugt og et større havområde nord og syd for Hjelm.

Den kummulative effekt på havmiljøet

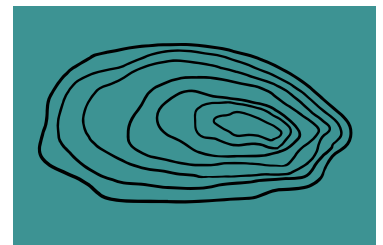
Den kummulative effekt på havmiljøet ved gennemførelse af de to projekter vurderes både på kort og langt sigt, at få vidtrækkende konsekvenser for havmiljø og biodiversitet i et større havområde udenfor de direkte berørte havområder, herunder nærliggende Natura 2000 områder, øvrige habitatområder og kystvande i de tilgrænsende kommuner Samsø, Odde og Syddjurs samt øen Hjelm.

Der er tale om et havområde der i forvejen er belastet af iltsvind og endnu ikke opfylder kravet om god økologisk tilstand. Fiskebestandene er ikke længere bæredygtige. Af samme grund er tidligere tiders fiskeri i området stort set ophørt.

Med de planlagte projekters negative påvirkning på havmiljøet forudses situationen at blive yderligere forværret.

Miljøkonsekvensvurderingen er mangelfuld, grænsende til uredelighed

KBK er som nævnt indledningsvis en mindre, frivillig og almennyttig forening. Vi råder ikke over ressourcer ud over vores egen frivillige indsats, hverken i form af ansatte eller



BÆREDYGTIG
KYSTKULTUR

økonomiske midler til fx at entrere med rådgivere for granskning af det meget omfattende ansøgningsmateriale.

Gennem vores netværk har vi til gengæld fået stillet en faglig rapport til rådighed: ”En gennemgang af hørings-/ansøgningsmateriale”, udarbejdet af firmaet Geoscandic med fokus på den påtænkte klapplads i Hjelm Dyb.

Af rapporten fremgår, at granskningen af høringsmaterialet hovedsageligt behandler forhold, der vedrører det opgravede materials karakterisering for klapping, dets klapping på den påtænkte klapplads ved Hjelm Dyb, herunder dybdeforringelse, grundlaget for modellering af spredning og forhold, der i ansøgningen ikke er fyldestgørende.

Biologiske og forureningsmæssige forhold behandles ikke i Geoscandic’s rapport. På side 10 og 11 i nærværende høringsvar fremgår vores egne bemærkninger til Biologiske og forureningsmæssige forhold.

På baggrund af Geoscandic’s rapport, der er indgivet som høringsvar af Niklas Nikolajsen, vurderer vi, at den foreliggende miljøkonsekvensvurdering er fejlbehæftet, mangelfuld og samlet set forekommer at være uredelig i forhold til vurdering af klappladserne og dumping af opgravet materiale. Dette begrundes bl.a. med efterfølgende *eksempler i form af uddrag af rapporten* (med sideangivelse), der kan læses i sin helhed og er vedhæftet som bilag 2. (Sidetal i den efterfølgende tekst henviser til sidetal i Geoscandic’s rapport.)

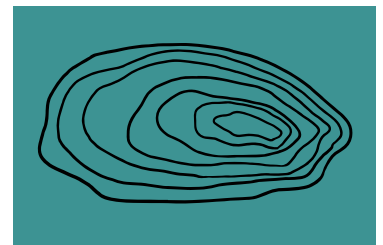
Geoscandic rapportens resumé

Ansøgningen som præsenteret giver umiddelbart det indtryk, at forholdene er undersøgt fyldestgørende for beslutningsgrundlag. Nærlæsning viser imidlertid, at dette ikke er tilfældet. Det fremgår ikke klart, hvilket sediment, der påtænkes klappet på den påtænkte klapplads i Hjelm Dyb, herunder sedimenttyper og deres indbyrdes fordeling på mængder.

I ansøgningen anvendes et fiktivt sediment, og ud fra dette kan det ikke udledes eller vurderes, hvorledes de virkelige sedimenter opfører sig ved deres nedfald gennem vandmassen (klapping), afsmitning (spild) og deres omforandring og dybdeforringelse på havbunden. Grundlaget for de udførte modelberegninger er uklart, og visse parametre, der indgår i modelberegninger, er ikke relaterbare til den virkelige verden. Dette resulterer i resultater og præsentationer, der ikke kan anses for troværdige.

Ses der imidlertid bort fra dette, viser præsentationer, at spredningen af silt og ler sker til store områder udenfor klappladsen. Såfremt klappladsen skal kunne rumme det fiktive sediment og uden dybdeforringelse, forudsætter dette, at sedimentet, der klappes, er homogent (”grød / vælling”), og at det holdes indenfor klappladsen af en omkransende vold. Visse sedimenttyper kan forventes at give dybdeforringelse over det tilladte.

Vigtige emner som dannelse af slamstrømme (”turbiditter”) på havbunden og materialevandring forårsaget af strøm, bølger og dønninger er ikke behandlet. Endvidere er emnet spredning af organisk materiale og spredning af sedimenttypen tørv ikke belyst.



BÆREDYGTIG
KYSTKULTUR

Bundforholdene på den påtænkte klappads er kun undersøgt biologisk. Sedimentologiske og bunddynamiske forhold er ikke undersøgt. Dette, og det forhold, at der ikke er foretaget faktiske målinger af strøm, temperatur og saltholdighed på klappadsen, er en stor mangel.

Fiktivt klappmateriale

Klappsedimentet som beskrevet i ansøgningen ved det gennemsnitlige indhold af de nævnte jordtyper og de deraf udledte kornstørrelser er et fiktivt materiale ("*fiktivt klappmateriale*"), og jordtypen grus er udeladt. (side 3) Ud fra faglige betragtninger kan måden, der er anvendt til beskrivelse af det sediment, der skal klappes, ikke anvendes, *da beskrivelsen af sedimentet bliver falsk.* (Side 4)

Hydrografiske forhold jfr. ansøgningen

Faktiske målinger af strøm, temperatur og saltholdighed bør foreligge. Uden disse målinger kan modelberegninger ikke valideres og verificeres. Det forekommer *vildledende at omtale / vise data fra en dybde (46 m), der ikke findes på den påtænkte klappads, hvor dybden er fra 19 m til 34 m.* (Side 9)

Sedimentets faktiske egenskaber ved klapping

I ansøgningen er det vildledende, at de viste cirkeldiagrammer lader formode, at det materiale, der påtænkes klappet, er det sediment, der er angivet i cirkeldiagrammer, hvilket er et "*fiktivt sediment*". (Side 11)

Spredningsmodel

Anvendelse af faste tal i modelberegningerne viser tydeligt, *at modellen ikke kan simulere de faktiske forhold* (Side 14)

Figurer og analysenumre (Side 16)

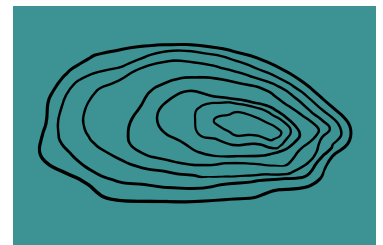
Endvidere forekommer fejlangivelser, fx at badestand på Nordsamsø kun er en meget kort strækning, der i øvrigt er angivet som "*Ballen strand nord for havnen.*" Ballen strand er som bekendt beliggende på Sydsamsø, ca. 20 km sydligere end den angivne beliggenhed.

Biologiske og forureningsmæssige forhold

Som det fremgår side 8, er *biologiske og forureningsmæssige forhold* ikke behandlet i af Geoscandic's rapport. KBK har hverken kompetencer, økonomi eller tid (8 ugers høringsfrist) til at lave en kritisk granskning af det meget omfattende ansøgningsmateriale og fremsætte fagligt underbyggede bemærkninger om disse forhold, men tilkendegiver her vores vurdering og holdning. På baggrund af en screening af ansøgningsmaterialet.

Biologiske forhold

Den biologiske mangfoldighed af såvel havdyr, fisk og planter i et havområde er afhængig af den lysmængde der trænge ned mod havbunden som grundlag for artsrige biotoper. Derfor er de kystnære områder samt lavvandede områder og grunde længere ude i havet de områder der har den største artsrigdom. Disse område vil dog blive stærkt påvirket af hvis lysmængden hæmmes fx. ved spredning af sediment; ikke mindst hvis det pågår over en længere periode. Lysgennemtrængningen i de berørte områder er i forvejen belastet som



BÆREDYGTIG
KYSTKULTUR

følge af forurening med kvælstof fra landbrug og husholdninger og opfylder ikke betingelserne for god økologisk til stand.

Ovenstående problemstilling forstærkes af det faktum, at den uvildige virksomhed Geoscandic, som har gransket miljøkonsekvensrapporten, stiller sig meget kritisk overfor de antagelser, der er lagt til grund for modelberegningerne vedr. spredning og tilkendegiver klart, at modellen ikke kan simulere de faktiske forhold.

I ansøgningen er det vigtige emne ”bundtransport som følge af bølger og strøm” ikke behandlet eller nævnt. Det er en mangel, da den påtænkte klapplads ved Hjelm Dyb ikke er beliggende i læ for bølger og strøm; men tværtimod udsat for bølger, der er dannet over relativt store, frie stræk, særlig vestlige og østlige stræk.

Bl.a. på baggrunds af Geoscandics rapport, stiller vi spørgsmålstejn ved miljøkonsekvensvurderingens troværdighed vedr. spredning af sediment i farvende omkring dumpningsområdet. Vi antager, at der er en reel risiko for at sediment vil spredes i et langt større område end de teoretiske simuleringer viser, og dermed - stik imod konklusionen på simuleringernes resultat - vil indebære risiko for forurening af badestrandene ved fx Elsegårde strand i Syddjurs Kommune, strandene på øen Hjelm og strandområder p Samsø, fx ved Ballen Strand.

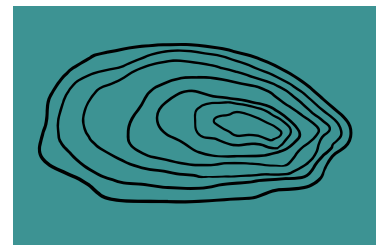
Forureningsmæssige forhold

Hvad angår forureningsmæssige forhold er det vores vurdering, at det ”fiktive sediment”, som Geoscandic betegner materialet ud fra den måde, det teoretisk er behandlet på i miljøkonsekvensvurderingen, i praksis skal håndteres som særskilte materialetyper. Fx det gamle ”miljødepot” i havnen, der er forsøgt indkapslet med et lerlag, og som nu skal graves op og foreslås dumpet, bør gøres til genstand for en langt grundigere analyse, end den der foreligger nu. Vi har fået oplyst, at der formentlig hovedsagelig er tale om deponering af landbaseret materiale med et vist indhold af miljøfarligt affald. Analyser viser, at fx indhold af tungmetaller tilsyneladende overvejende ligger under gældende grænseværdier, og formentlig lovligt vil kunne dumpes i Hjelm Dyb, hvis de ansvarlige myndigheder fortsætter med at gøre som de plejer.

Vi har den klare holdning, at det må være slut med dumpning i havet af sediment og slam med påviseligt indhold af miljøfarlige stoffer, uanset om de ligger under fastsatte grænseværdier. Når sedimentet synker ned gennem vandsøjlen sker der en opslemning og spredning i havmiljøet, som er underlagt naturens og vejrligets luner. Selv de bedste teoretiske beregninger og simuleringer giver ingen sikkerhed for, hvordan tingene sker i praksis. Der er behov for at gå nye veje, som er nærmere omtalt neden for.

Konklusion

Vi mener ikke, der er fagligt belæg for at udpege og anvende den påtænkte, nye klapplads ved Hjelm Dyb. Det er vores vurdering, at det samme gør sig gældende vedrørende den påtænkte klapplads i et havområde ved Fløjstrup Skov.



BÆREDYGTIG
KYSTKULTUR

På baggrund af vores foranstående redegørelse, som dokumenter, at miljøkonsekvensvurderingen i vidt omfang er behæftet fejl og mangler og er vildledende grænsende til uredelig, bør ansøgningen trækkes tilbage, og sagen gå om med fokus på alternativer til dumpning i havet.

Bl.a. på baggrund af Geoscandics rapport, stiller vi spørgsmålstejn ved miljøkonsekvensvurderingens troværdighed vedr. spredning af sediment i farvende omkring dumpningsområdet. Vi antager, at der er en reel risiko for at sediment vil spredes i et langt større område end de teoretiske simuleringer viser, og dermed - stik imod simuleringernes resultat - vil indebære risiko for forurening af badestrandene ved fx Elsegårde strand i Syddjurs Kommune, strandene på øen Hjelm og strandområder på Samsø, fx ved Ballen Strand.

Uanset hvor en såkaldt klapplads placeres, mener vi ikke, der bør ske dumpning i havet af sediment og slam med påviseligt indhold af miljøfarlige stoffer, uanset om disse måtte ligge under fastsatte grænseværdier.

Indholdet i bilag 1 understreger endvidere behovet for, at projekter i denne størrelse af hensyn til offentligheden og behovet for kvalitetssikring gøres til genstand for vurdering af en uvildig tredjepart, hvis bemærkninger skal indgå som bilag til høringsmaterialet.

Alternative muligheder for håndtering og dumpning af sedimen er ikke belyst

Som nævnt på side 5 vil der være flere mulige scenarier for den videre udvikling, bl.a.:

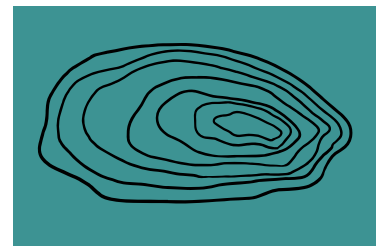
- 1) Den planlagte storstillede havneudvidelse gennemføres
- 2) Den store havneudvidelse tages af bordet og erstattes af en mindre udvidelse
- 3) Der planlægges en *øget havneaktivitet* baseret på bæredygtig vækst og nytænkende, fremsynet udvikling af de nuværende havnearealer og faciliteter i kombination med strategisk samarbejde med andre havne, fx Grenå Havn

Scenarie 1 og 2 vil afføde meget betydelige mængder af sediment, som skal håndteres. Generelt bør sediment og havneslam ikke bortskaffes ved traditionel dumpning i havet. Det er klart, at der altid vil være behov for at flytte rundt på havbundsmaterialer i forbindelse med større anlægsarbejder. Det skal nødvendigvis forsat kunne ske ligesom nu, primært ved indbygning i eller i tilknytning til de respektive anlæg.

Hvis en udvidelse af Aarhus Havn gennemføres, og når Aarhus Vand bygger det nye rensningsanlæg, må der stilles krav om en langt mere detaljeret vurdering af de forskellige typer af sediment, grus, ler m.v., som skal håndteres end tilfældet er i det foreliggende ansøgningsmateriale. Her opererer man med et "fiktivt sediment", en gennemsnitsstørrelse, som efterfølgende formentlig - uanset den bagvedliggende forskellighed - vil blive håndteret på samme måde; nemlig dumpning i Hjelm Dyb og farvandet ved Fløjstrup.

Set i lyset af risikoen for langvarig, negativ påvirkning af havmiljøet er det helt uacceptabelt at blive mødt med Miljøkonsekvensrapportens konklusionen, citat:

"Det opgravede materiale kan ikke nyttiggøres og må derfor klappes."



BÆREDYGTIG
KYSTKULTUR

I særdeleshed når konklusionen drages, uden der er redegjort for hvilke muligheder for nyttiggørelse, der er undersøgt - eller om alternativer i det hele taget er undersøgt.

Vi har talt med forskellige fagfolk, herunder haventreprenører og har indtryk af, at der er flere alternative muligheder. Det gælder både med hensyn til inddæmning/indkapsling eller indbygning i anlægsarbejder til havs og nyttiggørelse på land, som ud fra minimering af miljørisici formentlig er at foretrække frem for dumpning eller indkapsling i på havbunden.

I den konkrete sag har været rettet henvendelse til bl.a. Aarhus Vand fra grusgravejer Hans Riisgaard. Han driver landbrug og råstofudvinding på Randersegenen og har en tidligere grusgrav, som volumenmæssigt kan aftage 1 mio. m³ materiale mhp. reetabeling af terræn. Alt sammen naturligvis under forudsætning af, at indbygningen af det konkrete sediment, som i givet fald opgraves i Aarhus Havn, kan indbygges på en miljømæssigt forsvalig måde og med et mindre, samlet miljøaftryk end ved dumpning i havet.

Det er desværre vores indtryk, at hverken Aarhus Havn, Aarhus Vand eller Aarhus Kommune viser interesse for at følge op på denne konkrete mulighed. Det er vores indtryk, at der er en meget konservativ indstilling både hos myndigheder, rådgivere og udførende til dumpning, såkaldt klappning i havet. Det er nemt; det er den billigste løsning, og hidtil er anvendelse af havet som losseplads gået under radaren i forhold til offentligheden.

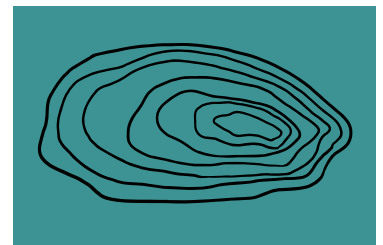
Konklusion

Der bør ikke gives tilladelse til havneudvidelsesprojektet og rensningsanlægget før der fra ansøgers side foreligger grundige undersøgelser og forslag til mulige alternativer til dumpning i havet. Den mest oplagte mulighed er nyttiggørelse i selve havneområdet. Med den rigtige tekniske udførelse må det fx være muligt at indbygge en stor del af sedimentet under fx parkeringsarealer eller de påtænkte rekreative arealer, der har mindre krav til bæreevne end fx ved byggeri. Det er muligt, at den bedste og mindst miljøskadelige løsning som fx nyttiggørelse i selve havneområdet bliver dyrere, men denne merudgift må indgå som en del af prisen for en bæredygtig udvikling af Aarhus Havn.

Behov for ny lovgivning vedr. klappning

Vi vil gerne benytte det påtænkte, store havneudvidelsesprojekt i Aarhus til at rejse spørgsmålet om, hvorvidt de såkaldte klapppladser og anvendelse af disse samt udpegning af nye skal fortsætte som hidtil.

Det fremgår af Miljøstyrelsens hjemmeside, at oprensninger og uddybning af Danmarks hundredevis af havne og sejlrender er en nødvendig foranstaltning for søtransporten og for driften af havnene. Det overskydende havbundsmateriale efter sådanne projekter kan i nogle tilfælde nyttiggøres til forskellige formål som kystfodring og opfyldning. Hvis nyttiggørelse ikke er en mulighed, kan materialet *bortskaffes* på havet. Denne praksis kaldes klappning eller dumpning. Klappning kan potentielt være skadeligt for miljøet eller påvirke andre aktiviteter på havet og derfor kræver det en myndighedstilladelse fra Miljøstyrelsen.



BÆREDYGTIG
KYSTKULTUR

I forslaget til Danmarks første havplan, som var i høring frem til 1. oktober 2021, står der i introduktion bl.a. at: *”Havplanen skal både styrke den grønne omstilling, beskytte naturen og sikre, at der fortsat er plads til de maritime erhverv.”*

Men selvom beskyttelse af naturen er beskrevet som en del af havplanen, og på trods af at havmiljøet har det skidt, mener vi ikke, at havplanen tilgodeser natur og miljø i tilstrækkelig grad. Der fokuseres primært på erhvervenes behov og ikke på naturens. For eksempel havplanens forslag om store områder ved Djurslands Kyst og farvandet omkring Hjelm med områder udlagt råstofindvinding og områder til klapning, altså dumpning af forskellige former for bundsediment og fx lettere forurenede slam fra oprensning af havne.

Der er også for lidt fokus på den såkaldte ”land-vand” problematik. Det vil sige afledte effekter i havet fra aktiviteter på land, fx landbrugets udledning af næringsstoffer. Og omvendt, fx forurening fra dumpning af store mængder af måske mere eller mindre forurenede bundsediment relativt tæt på kysten, som i den aktuelle sag.

Det er kendt og erkendt, at havmiljøet har det skidt. Måske er tiden inde til at se på behovet for og problematikken med hensyn til bortskaffelse i havet af havbundsmateriale i bred forstand. Måske er der behov for bedre og løbende kontrol med de eksisterende klappladser. I kontakten med fiskere og dykkere hører vi ubehagelige ting om, hvad der ved selvsyn kan opleves på klappladserne mht. hvor god havbunden fremtræder, og hvad der kan forekomme af regulært affald.

Det er interesant, at en række af Folketingets partier netop nu er blevet opmærksom på problemet og ønsker at ændre på den nuværende praksis.

Konklusion

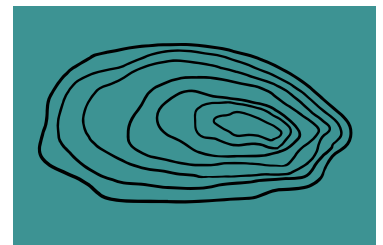
Vi opfordrer til, at der som led i den grønne omstilling og en bæredygtig udvikling laves et serviceeftersyn og en opstramning af den lovgivning, som regulerer dette område, herunder havplanen.

Projektudviklingens forløb og høringsprocessen strider mod demokratiske principper.

Forløbet af denne sag er formentlig typisk for denne type af anlægsprojekter. Men det gør ikke forløbet mindre kritisabelt.

I den indledende fase med udpegning af området til dumpning har Miljøstyrelsen allerede i foråret 2021 rettet henvendelse til Kystdirektoratet, Søfartsstyrelsen, Fiskeristyrelsen og Moesgaard Museum og indhentet udtalelser.

Vi mener, at de potentielt mest direkte berørte interessenter fx Syddjurs og Samsø Kommune samt ejerne af øen Hjelm også burde have været inddraget med mulighed for at afgive en udtalelse.



BÆREDYGTIG
KYSTKULTUR

Der er tale om så omfattende og komplicerede projekter, at tidlig inddragelse af berørte interressenter kan være væsentlig. Både for at sikre, at alle relevante forhold er belyst tidligst muligt, men også for at tilgodese de berørtes reelle mulighed for selv at forholde sig til, hvilken betydning det pågældende projekt eventuelt kan få, hvis det bliver gennemført.

Da alt således kører under radaren - medmindre som der er i tilfældet med os, der ved et tilfælde tidligt opdagede, at sagen var undervejs - står de berørte praktisk taget med ryggen mod muren, når sagen bliver sendt i høring med kun otte ugers frist for afgivelse af høringssvar.

Hvordan skal almenhedens repræsentanter, NGO'erne, lægfolk, virksomheder, ja, selv en kommune med interesse i sagen kunne overskue et samlet ansøgningsmateriale på i dette tilfælde 2.515 sider, som 31 eksperter fra COWI har brugt måneder, måske år på at udarbejde?

Hvordan skal man nå at få det gransket og afgive et kvalificeret høringssvar på så kort tid? Hvem har råd til at købe ekspertbistand til granskning?

Processen forekommer absurd, og det strider efter vores opfattelse mod demokratiske principper at køre så betydningsfuld en sag igennem på den måde.

Ansøger, Aarhus Havn/Aarhus Vand/Aarhus Kommune forsøger da heller ikke på anden måde at gøre det lettere for borgerne. Borgermødet i Brabrand den 7. februar tjener fx ikke som et godt eksempel på borgerinddragelse; tværtimod. En snak om de store linjer, ikke et ord om evt. negative effekter og alt for kort tid til spørgsmål. Hvis Byrådets medlemmer er klædt lige så dårligt på, da de traf beslutning om at gå videre med projektet, er der grund til alvorlig bekymring.

Konklusion

Da ansøgningen om havneudvidelsen ikke dokumenterer noget akut behov for en udvidelse, og da der findes flere alternativer til at afhjælpe et mere kortsigtet behov, opfordrer KBK Trafikstyrelsen til ikke at give tilladelse til en havneudvidelsen på det foreliggende grundlag.

Trafikstyrelsen bør opfordre Aarhus Havn fremsende en ny ansøgning med et retvisende og veldokumenteret - og gerne mindre omfangsrigt ansøgningsmateriale. I den anledning er det væsentligt, at det samlede ansøgningsmateriale er kvalitetssikret af en uvildig 3. part, fx en ekspertgruppe fra et universitet.

Trafikstyrelsen bør udvide høringsfristen fra 8 uger til 6 måneder.