

Aarhus d. 31. januar 2020

Til  
Aarhus Kommune  
Teknik og Miljø  
Plan, Byggeri og Miljø

## **Bemærkninger** til *Debatoplæg – Udvidelse af Aarhus Havn*

Danmarks Naturfredningsforening (DN) ser det som sin væsentligste opgave at arbejde for et bæredygtigt samfund med en rig og mangfoldig natur, et smukt varieret landskab og et rent og sundt miljø. Derfor må præmissen for nærværende høringsvar være et målrettet hensyn til natur, miljø og landskab, mens varetagelsen af vækst- og erhvervsinteresser må påhvile andre aktører. DN Aarhus har i talrige sammenhænge – og senest i [bemærkninger](#) til kommunens Planstrategi 2019 – fastslået, at vi ikke ser vækst som et mål i sig selv, og da slet ikke, hvis det sker på bekostning af natur, miljø og menneskelig trivsel.

På den baggrund finder DN det selvsagt også vanskeligt at støtte en så dramatisk udvidelse af Aarhus Havn, som debatoplægget præsenterer. Der vil efter vores opfattelse blive tale om en meget markant påvirkning af såvel havmiljøet, som af byens visuelle identitet. Oplevelsen af en by placeret i harmoni med kysten og det omkringliggende landskab vil spoles ved en fuldkommen blokering for de udsigter, der i dag smykker et kig ud over Aarhus Bugt. Den planlagte udvidelse vil inddrage et betragteligt område af søterritoriet, og vil endegyldigt etablere havnen som en fremskudt barriere mellem kysten nord og syd for Aarhus. Det er intet mindre end byens identitet, defineret ved den umiddelbare overgang mellem land og vand og mellem grønt og blå, der er på spil.

Endelig synes det kontraproduktivt at planlægge for øget industri med deraf følgende støj- og lugtgener og tung, forurenende trafik, såfremt vi ønsker at profilere os som en moderne og bæredygtig universitetsby, der satser på videns-arbejdspladser. En fortsat kapacitetsforøgelse og arealudvidelse af Aarhus Havn, vil uigenkaldeligt forandre byen. Visionære politikere og engagerede borgere bør derfor benytte anledningen til at overveje, hvad det er for nogle værdier og kvaliteter man ønsker at fundere fremtidens Aarhus på. Her bør man ihukomme, at gentagne undersøgelser har afsløret nærheden til naturen og de blågrønne udsigter som noget af det, både nuværende og kommende indbyggere i Aarhus vægter særligt højt.

Skulle ønsket om havneudvidelsen i sidste ende finde politisk opbakning og opnå en realisering, ønsker DN i det følgende at fremsætte en række konkrete bemærkninger og forslag til den endelige projektering, samt påpege nogle væsentlige opmærksomhedspunkter. Det er vores forventning, at disse i givet fald vil blive taget til efterretning i detailplanlægningen og belyst i kommende Miljøvurderinger.

## Natur og havmiljø

En udvidelse af Aarhus Havn rummer en række mere eller mindre åbenlyse implikationer for havmiljøet. Dels vil udvidelsen betyde en fysisk inddragelse af 100 ha havareal, der i dag indgår i et skrøbeligt marint økosystem og udgør habitat for talrige levende organismer. Og dels vil udvidelsen af såvel havneareal som aktivitetsniveau medføre en påvirkning af det omkringliggende havmiljø, både under og efter etableringen.

- Det fremgår af høringsmaterialet, at en del af det materiale, som forventes anvendt til opfyldning af søterritoriet ifm. havneudvidelsen, skal indvindes undersøisk ved Issehoved Flak, nord for Samsø. Det finder DN dybt bekymrende, idet området er et yndet fourageringsområde for havpattedyr og -fugle og ligger i umiddelbar nærhed af det beskyttede Natura 2000-område ved Mejl Flak. Det forekommer åbenlyst problematisk, således at forringe et eksisterende stykke havbund med det formål at inddrage et andet.
- Det synes forventeligt, at skibstrafikken ud og ind af Aarhus Havn over tid vil øges, som følge af en havneudvidelse. Videnskabelige undersøgelser påviser, at netop skibstrafik er endog meget forstyrrende for havpattedyr som sæler og marsvin, der tvinges til afvigelser fra deres normale adfærd for at undvige kollision. Særligt marsvin orienterer sig vha. et meget sensitivt sonarsystem, og påvirkes negativt ved høje lyde. Såvel marsvin som plettet sæl forefindes talrigt og ganske kystnært i Aarhus Bugt, og konsekvenserne for de konkrete bestande bør derfor undersøges grundigt i den forudgående miljøvurdering. Ligeledes bør der ifm. selve anlægsarbejdet etableres fysiske afværgeforanstaltninger, således at støj/trykbølger fra evt. pilotering o. lign. forhindres eller reduceres væsentligt.
- Et af de vigtigste – og desværre mest fraværende – strukturelle elementer i det marine økosystem, er stenrev. Gennem årtier har man indsamlet havbundens sten og klippeblokke til anvendelse i bl.a. havnebyggeri, og dermed ødelagt vigtige opvækst- og levesteder for et hav af levende organismer, og undermineret fødegrundlaget for de større havpattedyr. I dag er størstedelen af de naturlige stenrev i de danske farvande borte og havbunden mange steder efterladt som en gold, undersøisk ørken. Det gælder i høj grad også Aarhus Bugt.

Menneskelige konstruktioner, som f.eks. moler og bølgebrydere kan have visse lighedspunkter med stenrev, men det kræver specifikke overvejelser og målrettede tiltag at etablere dem på en sådan måde, at de vitterligt tjener funktionen som kunstige stenrev. Selve ydermolen i den påtænkte havneudvidelse udgør således ikke i sig selv et stenrev, men kan helt oplagt danne udgangspunkt eller forankring for supplerende udlægninger af sten eller andre simulerede konstruktioner. Jo større og mere sammenhængende omfang af sådanne kunstige stenrev, des større og mere reel effekt vil det have for det lokale havmiljø. Disse forhold bør indtænkes allerede i den indledende projektering.

- På den eksisterende Østhavn har der gennem de seneste mange år udviklet sig spændende terrestriske habitater, hvor særligt insekt og fuglefauna har fundet et tiltrængt fristed. Disse levesteder har symptomatisk nok været kendetegnet ved ikke at være et produkt af planlægning og fiksering, men derimod af tilfældighed og dynamik. De har været lysåbne og næringsfattige, og fremfor alt har de været relativt uforstyrrede af menneskelig tilstedeværelse. Områderne er efterhånden kraftigt reduceret eller helt forsvundet i takt med færdiggørelsen af havnearealet. Vil man virkelig gøre noget for biodiversiteten, skal man tilgodese

den gennem målrettet og permanent opretholdelse/etablering af sådanne levesteder, hvor det rekreative tryk begrænses. Det gælder for så vidt også på selve den nye yderhavns produktionsarealer, hvor der bør etableres brede, grønne korridorer og varige ruderaer, spredt over arealet.

- Det såkaldte Aarhus Blueline-projekt fremstilles som et naturkompenserende tiltag og et rekreativt tilbud for byens borgere. Det fremgår, at Aarhus Blueline skal bidrage til at styrke biodiversiteten på land og på vand. DN anerkender, at projektforslaget rummer rekreative kvaliteter, men forholder sig anderledes skeptisk til den reelt naturforbedrende effekt af anlægget.

Ideelt set bør man nedskalere antallet og omfanget af de "iscenesatte" forlystelser langs Blueline, og i stedet udlægge hele strækningen til næringsfattig, oplejet natur, evt. med et simpelt gang- og cykelsti-system og få, enkle opholdssteder undervejs. Det vil restaurere balancen mellem benyttelse og beskyttelse, og på ingen måde forringe oplevelsesværdien for det naturlystne publikum. På den yderste østvendte del af molen (som af sikkerhedshensyn angiveligt ikke bliver offentlig tilgængelig) bør man naturligvis gøre plads til flere af disse dynamiske levesteder, og gerne i en glidende overgang til det marine miljø, ved udlægning af supplerende stenrevsformationer langs molen.

- Endelig foreslår DN, at man virkelig tænker ud af boksen og benytter ønsket om en så markant havneudvidelse til at tænke stort på vegne af den natur, der ikke blot nu, men historisk, har lidt under byens og havnens ekspansionsiver. På landjorden fastsætter loven krav om såkaldt erstatningsnatur, såfremt der f.eks. dispenseres til fældning af fredskov eller tilstandsændring i beskyttede naturtyper. Samme princip gælder (endnu) ikke på søterritoriet, skønt behovet ikke er mindre. Den projekterede havneudvidelse burde helt oplagt være anledning til at genskabe ét eller flere egentlige stenrev i Aarhus Bugt, på oprindelige lokaliteter og på større afstand af kysten. Det kunne evt. søges realiseres gennem supplerende finansiering fra private fonde eller statslige midler. Kun gennem sådanne ambitiøse tiltag vil man kunne opnå en seriøs og reelt naturforbedrende kompensation for havneudvidelsen, og bidrage substantielt til en forbedring af naturforholdene i Aarhus Bugt.

### **Trafik og infrastruktur**

- DN finder ikke, at høringsmaterialet i tilstrækkeligt omfang redegør for de fremtidige trafikale forhold i tilfælde af en havneudvidelse. Vi forventer således, at miljøvurderingen leverer klare svar på, hvorledes trafikbelastningen forventes at udvikle sig, og hvilke konsekvenser det vil få for byen ift. trængsel, støj- og luftforurening. Ikke mindst spørgsmålet om Marselis Boulevard / tunnel afventer en afklaring, som vil få afgørende indflydelse på trafikafviklingen til og fra havnen.
- Det fremgår af høringsmaterialet, at der reserveres plads til etablering af jernbanespor, således "*... at Yderhavnen vil kunne betjenes med bane, hvis det efterspørges*". DN er bevidst om, at Aarhus Havn ikke alene kan fastlægge præmissen for den overordnede nationale godstransport, men det forekommer alligevel temmelig uambitiøst således at overlade initiativet til anden part. Med udsigten til at konsolidere sin position som én af landets absolut største og vigtigste erhvervshavne og transporthubs, bør Aarhus Havn have både viljen til og muligheden for proaktivt at arbejde for en øget godstransport med jernbane. Med andre ord bør jernbanebetjening integreres som et selvfølgeligt og centralt element i realiseringen af en havneudvidelse, og man bør sideløbende arbejde

aktivt for politisk fremme af konvertering af godstransport fra lastbil til tog over større afstande.

### Generelt

- Grundlæggende finder DN det ikke tilstrækkeligt godtgjort i høringsmaterialet, at der overhovedet eksisterer et reelt behov for en arealudvidelse af Aarhus Havn. Vi efterlyser en klar definition af begrebet *havnerelateret virksomhed*, og en overbevisende dokumentation for, at alle de aktiviteter som begrundet udvidelsen, udelukkende kan placeres på havnen.
- DN Aarhus har i [høringssvar](#) til Aarhus Kommunes Temaplan for VE-anlæg (dec. 2019) foreslået placering af 6 vindmøller på den eksisterende Østhavn. Disse kan ved en havneudvidelse suppleres med yderligere 2 møller, funderet på den planlagte ydermoles syd-sydøstlige del. Møllerne vil uundgåeligt fremstå som synlige elementer placeret i et industrilandskab med tekniske installationer, men signalværdien – og deres reelle funktion – vil være anderledes positiv og bæredygtig. Hvis man vil argumentere for havneudvidelsen med øget vækst, vil det kun være rimeligt at planlægge for de vindmøller som kan være med til at afbøde de negative konsekvenser af væksten og det deraf øgede energiforbrug.

På vegne af DN Aarhus  
Sebastian Jonshøj, formand