HØRINGSSVAR VEDRØRENDE HAVNEUDVIDELSE FRA STRANVEJENS GRUNDEJERFORENING AARHUS.

Aarhus, den 27. februar 2022

Disposition

PRÆMISSER:

1. Vi anerkender at Århus havn er et værdifuldt aktiv for Århus. Endvidere at havnen må følge med tiden og søge at bevare sin status.
2. På den anden side bør både havnen og Århus by være meget bevist om at udvidelsesplaner der vil inddrage store områder af Århus bugt er irreversibel. Realisering af de nuværende planer kan ikke laves om. Der er ingen fortrydelsesret.
3. Der er brug for en ny tilgang til overvejelserne: I kort form: MINIMERING AF ULEMPER og VURDERING AF ALTERNATIVER.

DE NUVÆRENDE PLANER BETRAGTER VI SOM ET ENSIDIGT PARTSINDLÆG

Planerne er baseret på ønsker fra havnen. De er betalt af havnen og afspejler i det hele havnens ønsker. Vi er kritiske især over for havnedirektørens efter vores opfattelse bastante afvisninger i forhold til kritik af havnens udvidelsesplaner. Denne afvisning demonstrerer sammen med andre tegn en manglende vilje til at lytte til kritik og alternative forslag.

VÆSENTLIGE KRITIKPUNKTER

1. Udviklingsbehovet er udokumenteret og beror på usikre skøn. Vi mener ikke at havnen har dokumentet et udvidelsesbehov i den størrelse som foreslået. Prognoser for transportbehovet dokumenterer ikke et stort udvidelsesbehov. Ser man på statistikken for Århus havn fra de seneste år er det alene container transporten der er vokset - og ikke med signifikante tal. Omsætningen af de øvrige varegruppen er som helhed faldet de seneste år. Vi afviser dog ikke, at dette kan ændres over tid.
2. COVI rapporten indeholder naturligvis forskellige vurderinger vedrørende miljøbelastning, transport belastning m.m. Dette kræves efter lovgivningen. Efter vores opfattelse nedtoner rapporten i det hele taget de negative virkninger af disse forhold. Som eksempel vil vi pege på det meget store behov for såkaldt klapning. Der er fra mange sider, heriblandt fra en række sagkyndige udtrykt betydelig frygt for, at klapning i den størrelsesorden som fremgår af de nuværende planer vil medføre betydelig miljøbelastning. Mindre klapning må være et mål.
3. Den foreslåede udvidelse kræver store mængder af opfyldning. Anvendelse af materialer fra Marselis Boulevard kan kun dække en mindre del at det behov der opstår som følge af de fremlagte planer. Det vil kræve en omfattende kørsel gennem lang tid gennem Århus med betydelige gener, udledning af CO 2 mm. EN EVENTUEL UDVIDELSE AF HAVNEN SKAL IKKE BRUGES TIL OPFYLDNING AF BUGTEN MED OVERSKUDSJORD mm. heller ikke selv om dette kunne generere indtægter for havnen.
4. Havneplanerne nævner kun sporadisk hensynet til at beskytte bugten. Et enkelt sted nævnes der at der er udtrykt bekymring for den visuelle virkning. Det er naturligvis positivt at det kort nævnes, at en indrykning af den såkaldte ydermole vil mindske denne bekymring. LIDT ER NATURLIGVIS BEDRE END INGENTING.
5. Etablering af den planlagte ydermole begrundes fra havnens side i et behov for svaje plads for containerbådene. Vi anser dette argument for et skinargument. Den reelle baggrund er efter vores vurdering, at opnå et større havne område end der er behov for, således at der ikke skal ansøges igen såfremt havnen/ kommunen senere vil opfylde arealet inden for ydermolen. Der foreligger faktisk illustrationer i planlægningsmaterialet der viser en fremtidig opfyldning inden for ydermolen. Dette hører måske til en mulig fremtidig etape 3, men vi finder det kritisabelt at anvende svaje plads argumentet og at man skal studere og vurdere fremgangsmåden i detaljer for at kunne gennemskue det nævnte forhold.
6. Kritik af processen: Som netop nævnt anser vi fremgangsmåden for kritisabel, men måske karakteristisk for processen omkring udvidelsen. Vi finder det ligeledes kritisabelt at så stort og betydningsfuldt projekt søges gennemført med tre samtidige høringer med relativt korte tidsfrister og på baggrund af et materiale der i alt nærmer sig to tusinde sider.  Vi anerkender dog at kommunen har lagt lokaler - rådhushallen - til, til afholdelse af et debatmøde. Mødet var dog ikke indkaldt af kommunen, men af bekymrede borgere. På borgermødet blev der bl.a. rejst kritik af forskellige beregninger mm. Desværre har havnen ikke lagt alle beregninger frem for en borgeranalyser. Der henvistes i og for sig juridisk korrekt til at dette materiale er havnens ejendom i havnens egenskab af privat virksomhed. At der ikke er et juridisk krav på at få udleveret baggrundsmateriale hindrer imidlertid ikke at dette frivilligt udleveres for analyse. Vi anerkender at gældende forvaltningsregler om ansøgninger, høringer mm er overholdt, men vil dog alligevel rejse spørgsmålet om de overordnede krav om overholdelse af god forvaltningsskik, hvis sigte er at sikre god og fyldestgørende borgerinddragelse fuldt ud er tilgodeset. Vi finder ikke at der er udvist tilstrækkelig omhu og interesse i så henseende.
7. Er der et tidsmæssigt pres for at gennemføre en udvidelse? Vort klare svar er nej. I forlængelse med det anførte i forrige punkt er der rigelig tid til at en grundigere og mere af afbalanceret proces kan gennemføres.
8. Aarhus havn har en tæt placering til tæt bebyggelse, hvorfor det kan undre at kommunen ikke stiller krav til anvendelsen af havnearealerne. Bør der for eksempel etableres tankfarme på havnen, med brandfarlige væsker. Vi har set uheld på Fredericia havn som eksempel.
9. I både krigstider som koldkrigstider er en havn altid et mål i en krigshandling. En udvidelse af Aarhus havn gør kun dette mål endnu tydeligere. Placeringen af en havn, midt i en stor by, vil øge risici for byen, hvorfor en udvidelse må vurderes i forhold til en udvidelse i en anden østjysk havn, med færre borgerne tæt på havnen. Evt. kunne disse 2 havne have en fælles dry-port.
10. Udsynet over Aarhus Bugt er i høj grad med til at give hele byen identitet. Bugten, havet, skoven er byens DNA.

Den foreslåede havneudvidelse vil være en visuel barriere mellem byen og havet. Den vil blokere udsynet til Mols hele vejen fra Tangkrogen til Den Uendelige Bro. Det er ikke den by borgerne vil efterlade sine børn og børnebørn.

Området omkring Tangkrogen er det vigtigste rekreative område i Aarhus syd. Ikke mærkeligt at det var her Kronprinseparret foreslog at placere Sculpture by the Sea.  Området besøges dagligt af tusinder af borgere - titusinder i sommerperioden.

Vi ser store udfordringer for især den rekreative brug af området. Sejlerne får udfordringer med at afholde kapsejladser og banerne må udlægges syd for Den Uendelige Bro og mister derfor kontakten med havnen og muligheden for at tilskurer kan følge sejladserne. Vindforholdene forstyrres og giver svære betingelser - en udfordring for juniorsejlerne. Forbindelsen mellem Marselisborg Havn og de øvrige lystbådehavne forsvinder - erstattes af en urimelig omvej. Samarbejdet mellem Marselisborg Havn og Sejlsportscentret umuliggøres - både må køres på trailere gennem byen.

Surferne mister deres bølger hvor der ellers surfes hele året når vinden kommer fra øst. Dykkere og badende får i hele anlægsfasen vand der ikke kan benyttes på grund af spild fra opgravning, sedimenter der føres rundt med strømmen. 30 år hvor der måske ikke kan bades. På Aarhus smukkeste strækning.

Ellen Braae, professor i landskabs- og byudvikling ved Københavns Universitet, beskriver, hvordan nærhed til bugten, strand og skov er en væsentlig del af Aarhus’ DNA. Den visuelle kontakt med vandfladen, Mols og Samsø er væsentlig for at tilfredsstille det øgede behov for adgang til rekreative områder af høj kvalitet hvilket havneudvidelsen vil ødelægge. Hun pointerer at åbne rum og landskabelige kvaliteter IKKE kan genskabes. Her er vi i foreningen enige i ekspertens bekymringer for at et af Aarhus’ vigtigste rekreative område ødelægges af havneudvidelsen for tid og evigt.

Vi mener også at den politiske aftale indgået mellem daværende borgmester Torkild Simonsen samt rådmændene Olaf P. Christensen og Hans Schiøtt om at havnen ikke i fremtiden skal udvides syd for ”kongelinien” skal overholdes. Det var præmisset for den tidligere havneudvidelse og sker denne udvidelse forsvinder præmisset for den nuværende havn.

ALTERNATIVER

Efter vores opfattelser der en række alternativer der helt eller delvis kan overflødiggøre en arealudvidelse. Vi nævner følgende. Flere kan sikkert tænkes:

1. optimering og bedre udnyttelse af de eksisterende arealer. Flere har peget på at der pt. er en række ikke havnerelaterede virksomheder på havnen.  I er opmærksomme på at begrebet havnerelateret virksomhed ikke er klart defineret og afgrænset. I følge havnelovens § 6 a kan havnen lovligt udleje arealer og eksisterende bygninger til private virksomheder på markedsvilkår. Dette er hidtil sket i betydeligt omfang. Havnelovens § 6 stk 2 anfører at havnearealer skal prioriteres anvendt til erhvervsmæssige aktiviteter der understøtter søtransport eller andre aktiviteter der forudsætter havnenær beliggenhed. Vi gør gældende at havnen både bør og kan prioritere aktiviteter der forudsætter havnenær beliggenhed. Det er naturligvis hverken muligt eller ønskeligt at gribe til drastiske midler for hurtigt at opsige og frigøre de ikke havnerelaterede virksomheder, men over tid er det muligt. Vi gør gældende at en god del af den ønskede udvidelse kan erstattes på denne måde. Vi bemærker også at der tilsyneladende er afsat plads til ikke havnerelaterede benyttelse i etape 2 i den foreliggende plan.
2. Flere har peget på en bedre udnyttelse af containerarealerne, f.eks med at stable containere med yderligere lag. Vi er naturligvis ikke sagkyndige på dette, men anbefaler at havnen forhandler med brugerne, vel især APM om mulighederne.
3. Især behovet for containerhåndtering er til stede i mange havne både nationalt og internationalt. Et af disse behov sker i stigende grad ved etablering af såkaldte Dry ports. I Danmark er dette bl.a. sket ved etableringen af Dry Port Taulov. Dry Port Taulov betjener havnene i Fredericia, Nyborg og Middelfart. Taulov omlader meget store mængder gods og containere og et højt ambitionsniveau. Fordelene ved Dry ports er både at de erstatter havne arealer, men derudover anføres det, at de kan erstatte landevejstransport såfremt der benyttes tog. Der eksisterer som bekendt en godsbane til Århus havn. Det er nok muligt at denne skal opgraderes, hvis den skal anvendes i forbindelse med en Århus Dry port. I forhold til de anslåede udgifter ved en havneudvidelse er der dog formentlig tale om et mindre beløb. Vi anbefaler, at det undersøges og vurderes om der kan etablerede en Århus Dry Port. Vi skal i den forbindelse bemærke, at der ofte er udtrykt bekymring for tab af arbejdspladser helt kan elimineres såfremt der etableres en Dry Port. Udvidelsesmulighederne ved en Dry Port har ingen grænser. Vi henviser f.eks til Taulov Dry Port eller andre udenlandske dry ports som eksempel. APM har erfaringen inden for området.
4. Kan havnens behov imødekommes med mindre areal udvidelser og eller alternativer som nævnt? Vort svar er ja. Såfremt en arealudvidelse over tid viser sig nødvendig bør udvidelsen være væsentlig mindre end den foreslåede. En mindre udvidelse vil spare udgifter, medfører mindre behov for opfyldning, mindre behov for klapning, mindre visuelle / rekreative forringelser mm.
5. Havneudvidelsen bør udvides ikke passerer ”kongelinien”.

ANBEFALINGER

1. Vi anbefaler, at der sker en ny vurdering af behovet for havneudvidelse efter den nugældende plan.
2. Ledetråden i en ny vurdering bør være, at opnå en balance mellem forskellige hensyn. En eventuel arealudvidelse bør være mindst mulig, bør erstattes af alternativer.
3. Strandvejens grundejerforening er efter sagens natur meget opmærksom på negative arkitektoniske/ visuelle / rekreative konsekvenser af en arealudvidelse. Vi ønsker imidlertid at fremhæve at de nævnte værdier har en bred klangbund i Aarhus befolkning som helhed, ikke mindst blandt ungdommen - hvis antal jo er begrænset blandt Strandvejens beboere, vi glæder os i stedet over at strandkrogen i stigende grad bliver taget i brug som rekreativt område og promenadens popularitet. Begge dele bør understøttes.
4. Vores grundholdning kan næppe udtrykkes bedre end eget citat fra Aarhus Kommunes egen kommuneplan: ”Kysten er med til at gøre Aarhus attraktiv og planlægning skal derfor beskytte de landskabelige værdier, naturkvaliteter og de rekreative interesse der knytter sig til kystområdet… disse værdier skal sikres og udvikles”. VI KAN IKKE VÆRE MERE ENIGE.
5. Vi ønsker en ny proces.

Spørgsmål:

1. Ligesom borgerne i Aarhus oplever et krav fra kommunen omkring en fortætning af boligmassen, ønskes vi at vide, hvilke krav Aarhus havn har fået til en fortætning af erhvervshavnen?
2. Hvilke fare ser kommunen for boligområderne tæt på havnen, f.eks. Aarhus Ø, Frederiksbjerg, Marselisborgkvarteret m.fl. i forhold til f.eks. brandfarlige og eksplosive vækster og forurenende havne anvendelse?
3. Hvilken betydning vil havneudvidelsen få for tiltrækning af turister til byen og markedsføringen for byen ved bugten? Der findes mange arbejdspladser som er afhængig af en by i balance med natur og bugt. En større udvidelse af havnen vil give negative konsekvenser.
4. Vandmiljø i og omkring Tangkrogen skal beskyttes både for dyr og mennesker. Hvilke tiltag vil kommunen gøre for at fastholde et godt maritimt vandmiljø, hvor vandkvalitet er høj? Marsvin, fisk og havplanter bør ikke lide skade ligesom Tangkrogens nuværende anvendelse som bynær badestrand skal kunne fortsætte.
5. Hvilken risici ser kommunen og trafikstyrelsen med en samlet stor havn i forbindelse med krigshandlinger som netop nu ses i Ukraine? Hvilken risici ser kommunen for borgerne tæt på havnen og hvordan ser trafikstyrelsen på forsyningssikkerheden til landet, ved at skabe en havn med så stor en andel af landets eksport og import? Vil forsyningssikkerheden kunne øges ved at dele havnen i 2 med f.eks. Grenaa og de 2 havne kunne muligvis skabe synergi’er via dry-ports.
6. Hvilke tiltag har Aarhus kommune gjort for at bevare synslinjer fra Aarhus C, Frederiksbjerg og Marselisborgkvarteret mod Mols, Skødshoved m.fl? Byens placering ved bugten er vigtigt for byens borgere og miljø og bæredygtighed vil få endnu større betydning i fremtiden, hvorfor havnens udformning og udbredelse skal tage disse hensyn.
7. Der ønskes en uddybning af hvad havnerelateret virksomhed er fra Aarhus kommune og Trafik styrelsen?

Strandvejens Grundejerforening Aarhus

Erik Pedersen, Carl Nielsens Vej 1, 8000 Aarhus C, email: [erik@dafor.dk](mailto:erik@dafor.dk).

Peter G. Sørensen, Strandvejen 118B, 8000 Aarhus C, email: [gaardsdal@me.com](mailto:gaardsdal@me.com)