

Stop havneudvidelsen – tag hensyn til borgerne, klimaet og miljøet

Indhold

Indledning.....	1
Behovet er ikke påvist	1
Miljø og klima	2
Miljøkonsekvensrapporten.....	3
Det visuelle – et bynært åndehul	3
Det demokratiske problem.....	4
Alternativer.....	4
Arbejdspladser.....	5
Trafik.....	5
Skjult dagsorden	5

Indledning

Jeg mener ikke, at en havneudvidelse, som uigenkaldeligt og for altid vil ændre Aarhus og kommunerne langs bugten, ikke mindst visuelt og miljømæssigt, kan godkendes alene med baggrund i det foreliggende materiale og den igangværende proces, som rent demokratisk er problematisk.

Der er utallige emner, der kan – og burde - diskuteres, ligesom der er utallige spørgsmål, der burde stilles til dette enorme projekt. I denne høringsskrivelse griber jeg fat i nogle få problemstillinger ved havneudvidelsen, og håber hermed at både Trafikstyrelsen og politikerne i Aarhus Byråd kan få øje på de mange irreversible negative påvirkninger af det maritime miljø, klimaet og borgernes visuelle oplevelser som udvidelsen bevirker.

Behovet er ikke påvist

Havneudvidelsen påvirker omgivelserne væsentligt og uigenkaldeligt og det mindste vi som borgere kan forlange, er at der foreligger en opdateret og troværdig behovsanalyse. Den foreliggende analyse ("Yderhavnen – et behov") har som forudsætning, at der udbygges med 140 ha (side 8 øverst) og er altså den analyse, der blev lagt til grund for sidste ansøgning til Trafikstyrelsen.

Da planerne om 140 ha ikke blev godkendt, er der nu ansøgt om 100 ha.

Men er der behov for 100 ha?

Jeg mener ikke at den foreliggende behovsanalyse kan stå alene. Der er tale om partsindlæg, bestilt og betalt af Aarhus Havn.

Instituttet for Fremtidsforskning (IFF) ("Yderhavnen – et behov" bilag 5, s. 56) er muligvis neutral. De skriver blandt andet at: "Nettoresultatet, til trods for stigninger i nogle godstyper og stagnation eller fald i andre, vil imidlertid være en øget overordnet efterspørgsel, hvilket tilsiger at der er et behov for at udvide kapaciteten på havnen."

Forudsætningerne bygger imidlertid på historiske data, så vidt jeg kan se, er de nyeste tal fra 2018. Det er 4 år og en corona-krise samt flere dybt alvorlige klimarapporter siden.

Måske kan det eventuelle øgede kapacitetsbehov imødegås ved at optimere de arealer, der er til rådighed. Den undersøgelse mangler vi.

Der bør udarbejdes en uvildig behovsanalyse der bygger på tal og fakta. Analysen skal tage afsæt i en optimering af havnens eksisterende arealer, idet der på nuværende tidspunkt er en del virksomheder af ikke-havnerelateret art, der har adresse på Aarhus Havn. Her skal blot nævnes nogle få: Hummel, Hægelkvist Vine, Minimum tøj, Bisgaard Sko, Jobgarden, Skanol A/S, Aarhus Crossfit. Disse virksomheder kan uden problemer opsiges og flyttes til andre lokaliteter og der er sikkert flere.

En analyse skal naturligvis også tage afsæt i en virkelighed, hvor klimakrise, målet om 70% reduktion i CO₂ udledningen og ændrede transportmønstre indregnes.

Spørgsmål:

- Hvordan vil Aarhus Havn forholde sig, hvis det viser sig, at der ikke bliver behov for alle arealer i fremtiden?
- Er hensigten, at Aarhus Kommune skal udvide de bynære havnearealer til yderligere bebyggelse?
- Hvad er der gjort for at optimere udnyttelsen af de nuværende havnearealer?
- Hvorfor udlejer Aarhus Havn arealer/bygninger til virksomheder, der lige så godt kan placeres andre steder?
- Hvorfor er der ikke seriøst arbejdet med alternativer? Eksempelvis fragt af gods via tog til terminal beliggende ved E45?

Miljø og klima

De fleste politikere og borgere er enige om, at vi skal give plads til mere natur i Danmark, hvis vi skal være med til at løse den katastrofale udvikling vi ser med dyre- og plantearter der uddør med stigende hast. Desværre glemmer vi ofte, at havet er en del af hele økosystemet og at mere plads til naturen også gælder her.

Havneudvidelsen betyder inddragelse af 100 ha søterritorium som i dag er habitat for levende organismer, og det skrøbelige maritime miljø i Aarhus Bugten påvirkes på sigt og under den lange anlægsfase.

Et af problemerne er den opgravning og klapning, der skal foretages. Der skal flyttes enorme mængder materiale fra havneområdet og længere ud i bugten. Hermed påvirkes økosystemet negativt i et langt større område end der, hvor udvidelsen finder sted. Ifølge miljørapporten vil flere tungmetaller samt det yderst giftige stof TBT blive frigivet. TBT indgår i den maritime fødekæde og da mennesket er sidst i denne fødekæde, vil indtagelse af skrubber, muslinger m.v. kunne medføre forstyrrelse af den hormonelle balance. Stoffet blev i sin tid (2003) forbudt blandt andet fordi det blev mistænkt for at være skyld i, at skaldyr ændrede køn.

I anlægsfasen anslås det, der vil blive udledt 170.000 ton CO₂. Det er dog langt fra det eneste problem. Hvis projektplanerne omkring ReWater på området bliver til virkelighed, skal der ske opfyldning af denne del af Yderhavnsområdet med indpumpet sandfyld fra råstofområde på Moselgrund. Derudover vil der være behov for en række andre materialer: sten, asfalt, beton, stål mv. – som også skal tilføres udefra. Noget skal fragtes fra Norge og Sverige.

Som det står på side 20 i Cowi's "ikke tekniske resume" af miljøvurderingen: **"Etableringen af Yderhavnen vil medføre et stort klimaaftryk"**.

Der arbejdes ifølge planerne med et "naturkompenserende" tiltag – Aarhus Blueline. Rent rekreativt, kan projektet måske rumme visse kvaliteter, men projektet kan næppe kompensere for tabet af natur. Heller ikke selv om der laves stenrev. Aarhus Havn forpligter sig i øvrigt også kun til at stille et areal til rådighed, alt hvad der skal udføres på arealet, skal andre aktører sørge for. Og som det ser ud nu, er der ingen sikkerhed for, at de tiltænkte tiltag bliver til virkelighed, heller ikke de planlagte stenrev.

- **Spørgsmål:** Hvordan hænger udledningen af CO₂ i anlægsfasen sammen med 70-procentsmålet som skal nås i 2030?

Miljøkonsekvensrapporten

Den foreliggende miljøkonsekvensrapport er at betragte som et partsindlæg. Den er bestilt og betalt af Aarhus Havn og rapporten kan derfor ikke stå alene. Den er ikke et udtryk for "sandheden", men resultater og konklusioner kan være tolket i den retning, der er mest fordelagtig for køber af rapporten.

Flere eksperter udtalte på borgermøde i Aarhus 22. februar 2022, at de forgæves har forsøgt at få adgang til de beregninger og forudsætninger, der ligger til grund for rapporten, men har fået afslag. Kun COWI og Aarhus Havn, herunder de byrådsmedlemmer, der sidder i havnens bestyrelsen, har adgang til baggrundsmaterialet. Det er ikke en demokratisk proces værdig og der bør ikke tages beslutning om havneudvidelsen alene på baggrund af denne rapport.

- **Spørgsmål:**
 - Hvorfor må eksperter og borgere ikke få adgang til beregninger og forudsætninger?
 - Hvordan forestiller Aarhus Kommune sig, at vi som borgere skal kunne deltage i en høring, hvor det vigtigste og helt grundlæggende materiale ikke er offentligt tilgængeligt?
 - I "Yderhavnen – et behov" står der på side 7, at "Tidligere miljøundersøgelser har vist, at den miljømæssige påvirkning er acceptabel." Hvad er det for tidligere miljøundersøgelser, og hvordan kan man sammenfatte miljøpåvirkningen af så stort et projekt på en linje?

Det visuelle – et bynært åndehul

Aarhusbugten tilbyder, trods den tidligere gennemførte udvidelse af havnen, fortsat et unikt samspil mellem by, vand og skov, hvor de tre elementer alle er en vigtig del af byens identitet.

Tangkrogen og den fantastiske kyststrækning mod syd bliver flittigt brugt – både til vands og til lands. Sejlere af alle mulige slags, helårsbadere, cyklister, vandrere, kystfiskere og børnefamilier har stor glæde af at kunne nyde en natur, der er så bynær og som stadig tilbyder en udsigt over bugten til Mols og Helgenæs. Vi drages af kysten, den har stor rekreativ værdi, et gode der bliver mere og mere behov for efterhånden som byen fortættes.

Byens mange turister har også øje for bugtens fortræffeligheder. Lokket hertil af billeder fra kystlinjen og udsigten. Kan man forestille sig en turistbrochure med billeder af kraner, ucharmerende havnebygninger og siloer.

En stor havneudvidelse betyder også endnu mere lys, døgnet rundt. Både dyr og mennesker har brug for mørke, og allerede nu betyder bl.a. Molslinjens anlæg, at der aldrig er helt mørkt i den del af byen, skoven og stranden, der har udsigt til anlægget.

Hvis havneudvidelsen bliver en realitet, er det ikke kun Aarhus-borgerne – men borgere og turister langs størstedelen af Aarhus Bugten - der får udsigt til den nye havn med kraner, der rager 147 meter op.

Den trivsel vores unikke bugt bibringer uendelig mange mennesker, kan ikke bare ignoreres. Den er uerstattelig og Aarhus bliver en fattigere by, hvis udsigten spoles af kraner og havnebygninger.

- **Spørgsmål:**
 - Hvordan hænger havneudvidelsen sammen med borgernes trivsel?
 - En af begrundelserne for at udvide mod øst er at der bl.a. er taget højde for udviklingen af De Bynære Havnearealer – hvad menes der med det?

Det demokratiske problem

Den foreliggende miljøundersøgelse er på næsten 700 sider – dertil kommer 19 bilag med omkring 1.000 sider.

De færreste borgere er eksperter på klima- og miljø – det samme gælder beslutningstagerne i byrådet.

Det kræver tid, analyser, masser af dialog og ekspertinddragelse at afkode den foreliggende miljørapport og de mange bilag. Det er afgørende, at uvildige eksperter kan vurdere undersøgelsens resultater og får mulighed for at udtale sig.

Alle har mulighed for at indsende høringssvar – men de færreste kan overskue det. Det gør det ikke bedre, at der er 4 samtidige høringer. Politikerne og Aarhus Havn er i gang med uigenkaldeligt at ændre Aarhus visuelt og miljømæssigt og den enkelte borger har kun ringe mulighed for at gennemskue processen og dokumenterne.

Beslutningsprocessen i forhold til lokalplanen er et udtryk for et demokrati under pres. Borgmesteren og 2 byrådspolitikere kan stemme for en udvidelse af den virksomhed, hvor de hhv. er formand for bestyrelsen og bestyrelsesmedlemmer.

- **Spørgsmål:** Hvordan sikres det, at samtlige byrådspolitikere har fuldstændig overblik over alle fakta i denne sag, før der skal tages en beslutning?

Alternativer

Hvis behovsanalysen når frem til, at der er behov for mere plads, bør der kigges på mindre indgribende alternativer.

Projektet bygger på en tænkning, der hører fortiden til. Der bør arbejdes med nationale løsninger, hvor der kigges på mere rationelle og miljørigtige alternativer. Kan nogen af aktiviteterne med fordel placeres andre steder, hvor den naturlige tilgang er større og hvor et projekt kan gennemføres økonomisk samt klima- og miljømæssigt mere fordelagtigt.

Arbejdspladser

Aarhus Havn's trussel om, at der forsvinder arbejdspladser, hvis ikke havneudvidelsen bliver til noget, er en påstand, dokumenteret med en forældet og delvist købt og betalt behovsanalyse.

Man kan også påstå, at det vil koste både borgere og arbejdspladser, hvis havneudvidelsen bliver til noget. Borgerne vil søge til de steder, hvor de fortsat kan opnå ro i smukke og rekreative omgivelser og hvor den trafikale fremkommelighed er rimelig. Det kan bl.a. Skanderborg og Silkeborg kommune tilbyde. Allerede nu er der en nettoflytning fra Aarhus Kommune til disse kommuner (JP Aarhus 23.02.2022).

Og videns-arbejdspladserne vil følge med.

- **Spørgsmål:** En af forudsætningerne for en havneudvidelse er en nettotilflytning til Aarhus. Imidlertid er denne trend måske brudt. Betyder det at en væsentlig forudsætning for udvidelsen af havnen dermed er forsvundet?

Trafik

Den første del af anlægsfasen skal udføres på samme tidspunkt som Marselistunnelen, og der bør fremlægges en plan for, hvordan man har tænkt sig, den øgede trafik skal afvikles. Aarhus er allerede i dag trafikalt udfordret ud over det acceptable på grund af politikernes manglende helhedssyn og evne til at handle på udviklingen.

- **Spørgsmål:** Hvilke beregninger ligger til grund for, at trafikken kan afvikles uden de store ulemper i den del af anlægsfasen, der ligger samtidig med etableringen af Marselis-tunnelen?

Skjult dagsorden

Kun hvis der rent faktisk også er en skjult dagsorden, giver det mening, at de ikke-havnerelaterede virksomheder får lov til fortsat, i en periode, at leje sig ind på arealer, der tilhører Aarhus Havn.

Måske er den reelle dagsorden, at Aarhus Kommune på sigt ønsker at kunne inddrage yderligere arealer fra havnen, så byen kan vokse endnu mere.

Hvis det er tilfældet – så sig det det dog højt.

- **Spørgsmål:** Skal der bygges boliger og erhverv til udleje og salg på havnearealerne i fremtiden?

27. februar 2022