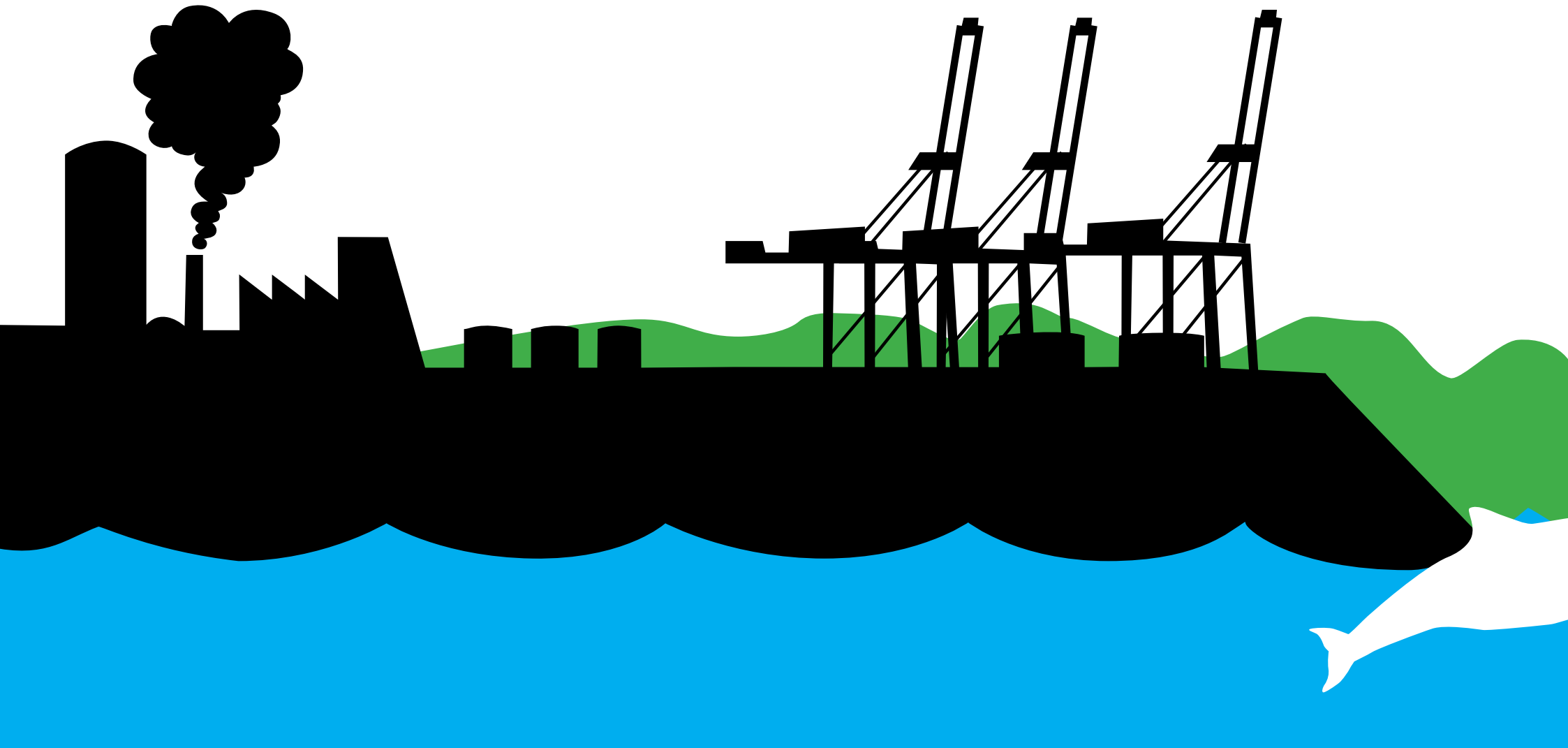


Hørings svar



Projekt: Miljøkonsekvensvurdering - Udvidelse af Aarhus Havn
Svar fra: Beskyt Aarhusbugten
Deadline: 4 marts 2022



Den korte version

Foreningen Beskyt Aarhusbugten er opstået fordi en samling borgere var meget bekymrede over de annoncerede udvidelser i Aarhusbugten.

Først annoncerede Aarhus Vand sit ReWater projekt, der endnu ikke er kommet i høring og nu Aarhus Havn med en udvidelse på 180 ha havn og havnebassin. Foreningen er grundlæggende imod at Aarhusbugten skal fyldes op og vil kæmpe for naturen, miljøet, klimaet og de rekreative værdier.

Foreningen samlede i 2018 over 11.000 underskrifter mod ReWater udvidelsen og fremlagde nogle alternative forslag, der afstedkom, at et flertal i byrådet ville revurdere ReWater-udvidelsen så området ved Tangkrogen og Strandvejen kunne bibeholde den nuværende kystlinie. Dette på baggrund af en række alternative forslag som foreningen havde udarbejdet.

Nu er det så Aarhus Havn, der ønsker en stor udvidelse, der vil gå helt ned til den uendelige bro. Selvom udvidelsen ikke direkte optager området langs Strandvejen og Tangkrogen får det en enorm effekt på bugtens landskabelige udtryk og det meget populære rekreative område. Samtidig får udvidelsen en stor indvirkning på havmiljø, klima og visuelle udtryk, hvor udsynet til Mols forsvinder. Et voldsomt indgreb på det smukkeste rekreative område i Aarhus.

Vi finder ikke, at der fremlægges saglige, velunderbyggede argumenter for et reelt behov. Når vi ser statistikker for udviklingen i godstransport gennem Aarhus Havn er der heller ikke argumenter for at udvide. Der er til gengæld argumenter for at omstrukturere havnearealerne. Der er også gode argumenter for at Aarhus Havn begynder at samarbejde med andre havne.

Ifølge Jens Kloppenborg, daværende byråds- og havnerådsmedlem, blev der i forbindelse med Masterplanen for havneudvidelserne i 1995-1997 indgået et politisk forlig

om at havnen ikke måtte udvides syd for "kongelinien" - en linie, der går fra Marselisborg Slot langs østmolen. Denne blev indgået af daværende borgmester Torkild Simonsen samt rådmændene Olaf P. Christensen og Hans Schiøtt. Dette er netop genbekræftet af Hans Schiøtt. En aftale, der blev indgået af respekt for by, bugt og natur. Beskyt Aarhusbugten mener, at den foreslåede udvidelse bryder denne politiske aftale. Et brud, der vil undergrave alle fremtidige politiske aftaler og kompromiser, hvilket igen vil undergrave demokratiet. Vi forventer derfor, at de partier, der dengang indgik dette politiets forlig (Socialdemokratiet, Venstre og Det Konservative Folkeparti), stadig respekterer forgængernes politiske aftale om ikke at udvide mod syd.

Samtidig er det også tydeligt, at havnen ikke har forsøgt at optimere de nuværende arealer, udnytte ny teknologi som containertårne og kigge på, hvem der ikke har væsentlig relevans på havnen mere. Sammenlignes den samlede fragt ind og ud af Aarhus Havn er den faldet med 27% siden 2007. Containerdele er steget, men stadig et stort samlet fald.

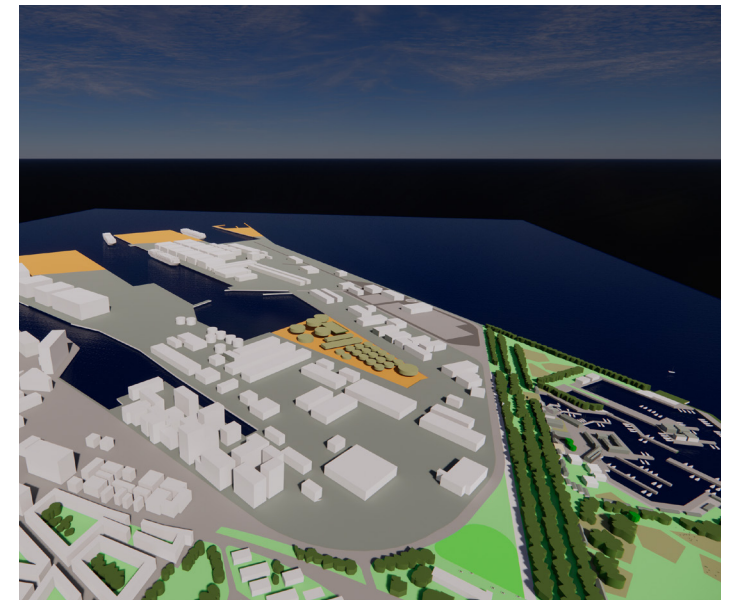
Så grundlæggende mener foreningen ikke, at Aarhus Havn har argumenter for nogen udvidelser i den nærmeste fremtid.

Beskyt Aarhusbugten er også bekymrede for den demokratiske proces. Vi har brugt rigtig mange ressourcer på at gennemgå det særdeles omfattende materiale. - På dialog med pressen og andre bekymrede borgere etc. Vi er bekymrede for, om Aarhus Kommune og byrådet tager den demokratiske proces alvorligt. Kommunen indbyder til en høring uden politikere deltager i dialogen. Vi kan ikke få et detaljeret indblik i data og beregninger om klima og økonomi. Hvordan vil Aarhus Kommune sikre, at der kommer en reel dialog efter høringen.

Dette til trods, vil Beskyt Aarhusbugten alligevel i slutnin-

gen af dette høringssvar give nogle forslag til, hvordan havnen kan udvides i en fjern fremtid, hvor der måske kommer en vækst og et reelt behov - og hvor teknologi, samarbejde og prioritering ikke alene kan løse opgaven. Dog kræves det, at udgravninger etc kan gøres uden at skulle klappe store mængder ved Fløjstrup.

Beskyt Aarhusbugten har har desuden et nyt forslag til placering af ReWater, så bugten kan bevares præcis som den er i dag.



Behov

Vi har analyseret de behov havnen fremfører, men mener ikke, de er særligt underbyggede. De bygger alene på et eventuelt fremtidigt scenarie om stor vækst på alle havnens områder. Vi mener også, at havnens tilgang har været at "gøre som vi plejer". På trods af at havnen nævner disruption, så vælger den at betragte det disruption-scenarie alene som en vækstmulighed og ikke det modsatte. Det virker useriøst og ikke så sandsynligt.

Samtidig har Aarhus Havn afstået 60 ha over de sidste 10 år. Det er sket uden protester fra havnen. Nu mener de så, at de skal bruge mere plads. Hvis de kan ramme så galt over blot 10 år, tvivler vi på havnens kompetencer til at vurdere egne langsigtede behov.

Havnens baserer et vækstargument på selektiv læsning af en McKinsey rapport¹. Denne rapport berører imidlertid også en anden og modsat situation. – At der kommer øget konsolidering i markedet, at handelskrige, trends om at handle lokalt etc vil påvirke den globale transport. Det er indlysende, at antallet af containere ind og ud af havnen nogenlunde skal gå op. Alternativt må containere transporteres tomme eller også hobe sig op i store mængder. Dette har man set under Covid-19 epidemien hvor Aarhus Havn har måtte stable i op til 5 lag med tomme containere. Men Covid-19 epidemien har været helt speciel og derfor er det misvisende når Aarhus Havn anfører situationer de sidste 2 år som argument for en udvidelse. Et mere sandsynligt scenarium vil vise et fald oven på flere års overforbrug og nu en krig i Ukraine.

Hvis vi kigger på Danmarks Statistik, som har data i perioden 2007-2020 (Figur 1), fortæller disse data en noget anden historie end den som fortælles af Aarhus Havn. Her ses det, at den samlede gods-

mængde i perioden er faldet kraftigt. Der har dog været en begrænset stigning på containere, men samlet set et fald på 27%.

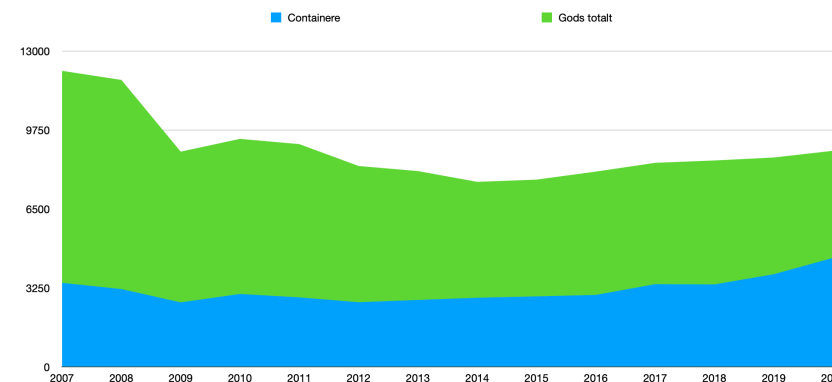
Beregnes en lineær trendlinje for godsmængder for Aarhus Havn, så vises tendensen som værende aftagende. Fremskriver man til 2030 taler vi faktisk en halvering af godsmængderne for Aarhus Havn - se figur 2.

Som det fremgår af disse data er der en svag stigning fra 2014, men et kæmpe fald fra 2007-2014. Det skyldes krisen i 2008. Men vi ser jo ind i en fremtid med kæmpe fokus på klima. McKinsey rapporten¹ – som Aarhus Havn også selv refererer til – beskriver desuden, at internationale handelskrige, og tendenser med at handle lokalt, kan vende billedet. Vi har også en kraftigt stigende inflation og store fald på børserne, der også får piler til at vende nedad. Vi stiller derfor et stort spørgsmålstejn ved, om havnens behovsanalyse er retvisende.

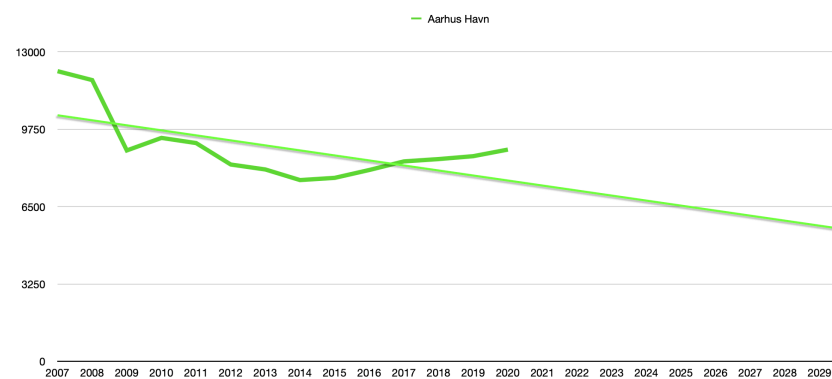
Aarhus Havn argumenterer i høj grad ud, fra at havnen har udlejet 3,3 ha arealer årligt og bruger dette som en fremskrivning. Men når man ser figuren med et fald i fragten, tyder det mere på, at havnen i højere grad lejer ud til dem, som gerne vil ligge på havnen, frem for dem, der kun kan ligge på havnen.

Ud fra disse tal er der ikke noget der indikerer, at Aarhus Havn har brug for mere plads. I stedet burde havnen transformere nogle af de områder, der historisk har været brugt til øvrigt gods og anvende disse områder til containere.

Samtidig er det også tydeligt, at havnen ikke har forsøgt at optimere de nuværende arealer, udnytte ny teknologi som containertårne og kigge kritisk på, hvem der ikke har berettiget tilstedevær på havnen.



Figur 1: Totale godsmængder for Aarhus Havn fordelt på containere og øvrigt gods.



Figur 2: Totale godsmængder for Aarhus Havn med trendlinjefremskrivning til 2030.

Containerhavnen udgør en meget lille del af de samlede havnearealer så en mindre udvidelse af containerhavnen vil have en stor effekt.

Endvidere er der en række virksomheder som sagtens kunne ligge andre steder end på havnen, så en oprydning her vil også frigive arealer.

Så grundlæggende mener foreningen ikke, at Aarhus Havn har argumenter for nogen udvidelser i den nærmeste fremtid.

¹ Brave new world? Container transport in 2043 - McKinsey&Company, 2018

Arbejdspladser

Arbejdspladser er en stor del af Aarhus Havns præmis og baserer sig alene på den såkaldte CRT rapport som havnen af uforståelige grunde ikke har fremlagt.

CRT rapporten er baseret på data fra 2013 og er et studie på Aalborg og Køge havne. Aarhus er kun nævnt sporadisk. Data er fra Danmarks Statistik, hvor der anvendes postnumre og branchekoder til, på baggrund af en række forudsætninger, at udtale sig om følgearbejdspladser både i den kommune havnen ligger i og i hele Danmark. Undersøgelsen er forbundet med en række usikkerheder og er ikke vurderet akademisk af tredje part. Rapporten er en bestillingsopgave af foreningen Danske Havne. Da rapporten er fokuseret på Aalborg og Køge kan man stille spørgsmålstejn ved om tallene er lige så gennemarbejdede for en havn som Aarhus?

Beskyt Aarhusbugten finder ikke, at denne rapport kan stå alene. Den bør vurderes af andre forskere, og vi finder ikke, at den berører scenarier som det Aarhus Havn kigger ind i, nemlig konsekvenser ved en udvidelse eller det modsatte.

Et eksempel er, at rapporten estimerer at Aarhus Havn har 4.930 jobs på havnen (se Tabel 1). Det er modstridende med havnedirektørens udtalelser. På et dialogmøde den 2/2/2022 på Hotel Marselis udtalte havnedirektøren, at der var 1.000 jobs på havnen. Så her afviger rapporten med en faktor 5 fra det havnen selv oplyser.

Men, hvis man tager rapportens ord for valide, så skulle Aarhus Havn generere 9.560 jobs i Danmark. Ser man på Aalborg og Fredericia havne, generer de 12.965 og 13.281 jobs – og det på trods af, at det er noget mindre havne end Aarhus. Så i virkeligheden er Aarhus Havn langt dårligere til at genere

arbejdspladser end både Aalborg og Fredericia. Ved at overlade en del af Aarhus Havns aktiviteter til Aalborg og Fredericia vil der i lyset af disse beregninger komme langt flere arbejdspladser i Danmark. Så måske ville et samarbejde være det bedste for Danmark?

Grundlæggende mener vi dog ikke, at rapporten er anvendelig. Vi mener, at den kraftigt overvurderer de tal, der findes frem. Så når både havn og politikere refererer til, at havnen skaber 10.000 arbejdspladser i Danmark, så er det sandsynligvis nærmere 2.000.

Rapporten angiver en effekt på 1,9–2,2 for Køge og Aalborg havne. Altså giver en arbejdsplads på havnen mellem 1,9 og 2,2 nye jobs i Danmark. Dette står som sagt ikke mål med havnedirektørens udtalelser om, at forholdet er 1:10. Så når havnen estimerer at havneudvidelsen over 30 år vil medføre 800 ekstra arbejdspladser, så taler vi altså om ca. 1.600 ekstra på landsplan.

Så helt kort har Aarhus Havn næppe den indflydelse på arbejdsmarkedet som der ofte postuleres. Der er i hvert fald ingen tal der understøtter det.

Hvis der fremadrettet skal anvendes argumenter for, hvor mange arbejdspladser havnen genererer, mener vi ikke, at man må bruge disse tal. Der skal laves bedre studier, som valideres videnskabeligt.

Et andet af havnens argumenter for udvidelse, tager afsæt i en forventning om, at Aarhus vokser med 4.000–5.000 mennesker om året. De nyeste tal fra 2021 viser imidlertid en negativ vækst på 1.000. Igen et scenarie som havnen ikke har medtaget.

	Jobs		
	Havnen	Kommunen	Danmark
Aarhus	4.930	8.082	9.560
Aalborg	5.894	12.006	12.965
Fredericia	5.419	8.086	13.281

Tabel 1: CRT rapportens estimat på jobskabelse i havne og afledte i kommune og Danmark.

Miljø



Vi er i foreningen meget bekymrede for den opgravning der skal ske og i særdeleshed for den klappning af sediment der skal foregå ved Fløjstrup.

Der skal klappes 6 mio m³ sediment ved Fløjstrup. På et område der både er tæt på de rekreative strande ved Fløjstrup men også tæt på det Natura 2000 område, der ligger mellem Fløjstrup og Samsø.

Ifølge artiklen "Trekantsdrama om to millioner kubikmeter havbund fra København" i Berlingske Tidende den 10. februar 2022 er der stor modstand mod at dumpe 2 mio m³ sediment i Køge Bugt. Aarhus Havn vil dumpe tre gange så meget ved Fløjstrup! I forbindelse med Lynetteholmen vil syv borgmestre ikke have, at der dumpes – de er bange for det, de kalder "overgrebet på Køge Bugt". Samtidig har de svenske myndigheder indleveret et høringssvar, hvor de udtrykker deres bekymring om dumpningen/klapningen, da de er bange for, at det kan føre til betydelig, grænseoverskridende miljøpåvirkning.

Det svenske Natura2000 område ligger noget længere væk fra Køge Bugt end afstanden fra Fløjstrup området til det nærliggende Natura2000 område ved Samsø. Vi deler de bekymringer, der er for dumpningen ved Køge Bugt og forstår ikke, at Aarhus Kommune, Odder Kommune, Syddjurs og Samsø Kommune ikke har en tilsvarende bekymring ved at dumpe tre gange så meget som Lynetteholmen. Vi finder derfor, at der må tænkes andre løsninger i stedet for at dumpe disse mængder af sediment. Vi er også bekymrede for de miljømæssige konsekvenser der er ved spild og om de angivne 5% er retvisende. Der sammenlignes med erfaringer fra brobyggerier, men i denne sag er der tale om en ganske anden type af udgravning, der måske kan generere mere spild. Vi mener også, at det materiale der ligger til grund kun overfladisk behandler

konsekvenserne ved spild på naturen i området. På samme vis er vi bekymrede for den suspendering der vil ske ved havstrømme etc.

Ved et spild på 5% og en større suspendering er forventningen, at det spreder sig i en højde på 1-5 mm. Vi frygter, det bliver endnu mere. Det vil svare til et område på 10.000 fodboldbaner. Der bør være tydelige referencer for at spildet ikke kommer i et tykkere lag så vegetation og dyreliv som muslinger etc ikke dør på et så kæmpestort område. Alt dette er tyndt underbygget i bilagene.

Derfor mener Beskyt Aarhusbugten at konsekvenserne ved at dumpe så store mængder sediment tæt på både badestrande og et Natura2000 område skal evalueres af udenlandske eksperter på linje med de svenske eksperter, der er bekymrede for Lynetteholmen – både for planter og dyr, men også rettet mod badende og gæster ved strandene.

Foreningen er på samme måde bekymrede for samme konsekvenser i forbindelse med ReWater projektets dumpning af 890.000 m³ sediment ved Hjelm Dyb. I særdeleshed når der samtidig skal graves 8 mio m³ sand op ved Moselgrund ikke langt fra klapplassen. Her er tale om en meget stor og langvarig påvirkning af havmiljøet mellem Samsø og Hjelm. Vi mener, at den samlede påvirkning af området skal undersøges nærmere, og at eksterne uafhængige eksperter skal rådføres. Her anbefaler vi uafhængige organisationer som GeoHAV og forskere på universiteterne.

I det hele taget er Moselgrund ikke behandlet som en del af denne høring, hvilket Beskyt Aarhusbugten stiller sig uforstående over for. Der er samtidig en potentiel risiko for, at havneudvidelsen kræver mere sand hvis f.eks. der ikke modtages sand og jord fra

Marselistunnelprojektet. Denne risiko er ikke behandlet i materialet som den burde. Der er usikkerhed om denne antagelse, da det kræver:

1. At Marselistunnelen gennemføres.
2. At det timingsmæssigt kan lade sig gøre. Forsinkes havnen kan det være, at Marselistunnelen må af med jorden andet steds.

Vi har via Tænketanken GeoHav erfaret, at de er nægtet adgang til de data, der ligger bag COWI's beregninger. Det finder vi særdeles bekymrende og må insistere på, at Aarhus Kommune og Trafikstyrelsen beder havnen frigive disse data. Uden disse er høringen ikke komplet.

Vi bekymring øges yderligere, når forskere som Mikkel Martin, senior researcher ved Tænketanken Geohav samt Jens Friis Lund, professor i Politisk Økologi, Københavns Universitet stiller sig meget skeptiske over for COWI's konklusioner i de fremlagte rapporter. Den tvivl skal væk.

Det er Beskyt Aarhusbugtens mening, at hvis havneudvidelsen vedtages, så skal der findes bedre løsninger, så der ikke skal klappes ved hverken Fløjstrup, Hjelm eller andre steder. I stedet skal der findes løsninger på land, der sikrer at sedimentet renses og opbevares forsvarligt. På samme måde skal der findes alternativer til at fjerne sand og grus ved Moselgrund og i det hele taget søges alternative bæredygtige løsninger.

Klima



Overordnet set er Beskyt Aarhusbugten bekymrede over det store klimaaftryk som den foreslåede udvidelse sætter. Når COWI samtidig ikke vil udlevere de bagvedliggende beregninger, er det svært at se, om de opstillede forudsætninger er rimelige. Man kan derfor kun antage, at de klimaestimerer der præsenteres er optimistiske, og at de let vil kunne anfægtes.

Vi insisterer på, at COWI fremlægger alle detaljer og forudsætninger for udregningerne, og at Aarhus Kommune får disse valideret. Vi lever i en tid, med et enormt og vigtigt fokus på klimapåvirkninger – fra såvel befolkningen, som politikere og regering.

Det nævnes i COWI-rapporten, at påvirkningen fra øget CO₂ og drivhusgasser kan have en påvirkning både under driftsfasen og anlægsfasen. Dette er endnu ikke vurderet. Vi mener dette skal vurderes som en del af ansøgningen og ikke efter en eventuel godkendelse.

Der mangler data om CO₂ udledning ved nedbrydning af eksisterende mole. Dette skal med i beregningerne.

Hvorfor er der ikke kigget på alternative og mere klimaoptimerede materialer for de forskellige typer cement, belægningssten, stål til kraner, etc? I en kommune, der ønsker at være klimaneutral i 2030, er det oplagt, at alle materialer optimeres. Dette skal indgå i de fremlagte klimaberegninger.

Det forstås, at de bygninger der bygges på havnen i nogle tilfælde vil tilhøre private lejere og i andre tilfælde tilhøre Aarhus Havn. Det er ikke tydeligt, hvor mange af sådanne bygninger tilhørende Aarhus Havn der er lavet klimaberegninger på.

Man skriver, at havnen aktivt vil søge at reducere

det samlede CO₂ aftryk, men ikke hvordan og hvor meget? Der må og skal opsættes krav til dette, hvis Aarhus skal være klimaneutral i 2030. Samlet udledning er 170.000 T CO₂ i anlægsperioden på 25 år. Det svarer til 6.800 T/år i anlægsperioden. Til sammenligning har Aarhus Kommune som koncern en udledning på 31.300 T i 2020. Så 21% af kommunens årlige klimapåvirkning de næste 25 år vil komme fra Aarhus Havn. Men når kommunen går efter 0 T allerede i 2030, så skal den altså finde et minus på 6.800 T om året fra 2030 og 20 år frem. Hvordan vil Aarhus Kommune finde en sådan besparelse i et 0-budget?

Det skal her bemærkes at køb af grønne certifikater eller CO₂ kreditter anfægtes af Jens Friis Lund, professor i Politisk Økologi, Københavns Universitet. Jens Friis Lund redegør for, at der er veldokumenteret forskning der siger, at sådanne kreditter og certifikater ikke har en klimamæssig værdi. Derfor kan han ikke se, hvordan Aarhus Havn skal blive klimaneutral i 2030.

Lynetteholmen skulle udlede 350.000 T CO₂ men den er 2,8 km² = 280 ha. Det er 1.250 T CO₂ pr. ha. Havneudvidelsen estimeres til at udlede 170.000 T CO₂ for 100 ha = 1.700 T pr. ha. Så havneudvidelsen udleder altså 40% mere CO₂ end Lynetteholmen. Er det forsvarligt? Der skal sættes hårdere krav til CO₂ udledning for denne udvidelse.

Det nævnes, at havnen som alternativ kan untlade uddybningen til sejlrende, hvorved klappningen kan reduceres med 3,1 mio m³ og reducere med 10.200 T CO₂. Det er dog svært at forstå, hvorfor havnen ikke vælger helt at untlade uddybningen – ikke kun på grund af CO₂ reduktionen og en langt mindre klappning, men også fordi der ikke angives nogle ulemper ved at udelade denne uddybning. Det vil

samtidig give en reduktion i sedimentspredningen og minimere spildet. Hvorfor er denne udvidelse så vigtig, at Aarhus Havn på trods af de store miljømæssige konsekvenser ved en uddybning, alligevel har det med i Hovedforslaget?

Klimaeffekt ved ålegræspåvirkning er ikke medtaget. Ålegræs fungerer som CO₂-lagre. Hvis ålegræsset dør pga klappning, spild og sedimentspredning, risikerer man at frigive og sprede mængder af CO₂, jvf. Professor Jens Friis Lund. Dette skal medregnes i klimaeffekten for projektet.

Generelt må det konkluderes, at klimapåvirkningen er voldsom i projektet, og her har vi alene talt anlægsfasen. Aarhus Havn påstår at klimapåvirkningen for skibe er langt bedre end for lastbiler, men fremlægger ikke videnskabelig dokumentation for dette. Der mangler også sammenligninger med f.eks. el- og brint-drevne køretøjer, elektrificerede tog etc. Alt sammen alternativer der er lige om hjørnet, og som bliver aktuelt betydeligt før skibe kommer på mere miljø- og klimarigtige drivformer.

Vi ser, at Hamborg havn har stor succes med tog og alene i 2019 havde en stigning på 10% på jernbanefragt. Aarhus Havn berører kun dette overfladisk men har ikke indregnet dette.

Så fra foreningens side konkluderer vi, at klimapåvirkningen ikke er gennemarbejdet. Den skal genberegnes og publiceres, så beregninger og forudsætninger kan verificeres af tredje part.

Trafik, støj, lugt og støv

Det fremgår af materialet, at der kommer lugtgener når sedimentet flyttes, hvilket vil ske i anlægsfasen i perioden 2023-2032. Det beskrives også, at der kan komme støj og støv i hele anlægsfasen, men igen angives disse mængder ikke.

Der mangler en detaljeret beskrivelse af, hvorledes dette vil påvirke de rekreative brugere af havet. Dvs. sejlere, kajakroere, badende, folk der færdes langs stranden og beboere i området. Dette er en mangel i materialet og skal behandles – det skylder man de mange mennesker der færdes i det påvirkede område.

Der frygtes larm fra nedbankning af pæle og spuns – mange timer i døgnet i 30 år. Hvordan sikres beboere og andre i området mod dette. Det er ganske uacceptabelt, at dette ikke er beskrevet og at der kun er løse regler til, hvordan dette reguleres.

Samtidig skal de akkumulerede gener behandles. Der er mange – potentielt samtidige – projekter i området: Aarhus Havns udvidelse, ReWater rensningsanlægget, Marselistunnellen og Kongelunden med byggeri af bla. et nyt stadion. Alle disse projekter er planlagt til at afvikles samtidigt, men de akkumulerede gener beskrives kun ganske kort og f.eks. behandles Kongelunden slet ikke i materialet.

Vi ser potentielt kæmpe udfordringer med øget trafik, vejarbejde og afspærringer på Marselis Boulevard etc. Alle disse projekter vil give både trafikale, støv-, lugt- og støjmæssige gener. Det vil påvirke alle i området. Både de færdende, men i særdeleshed også beboerne i området og i hele Aarhus Syd.

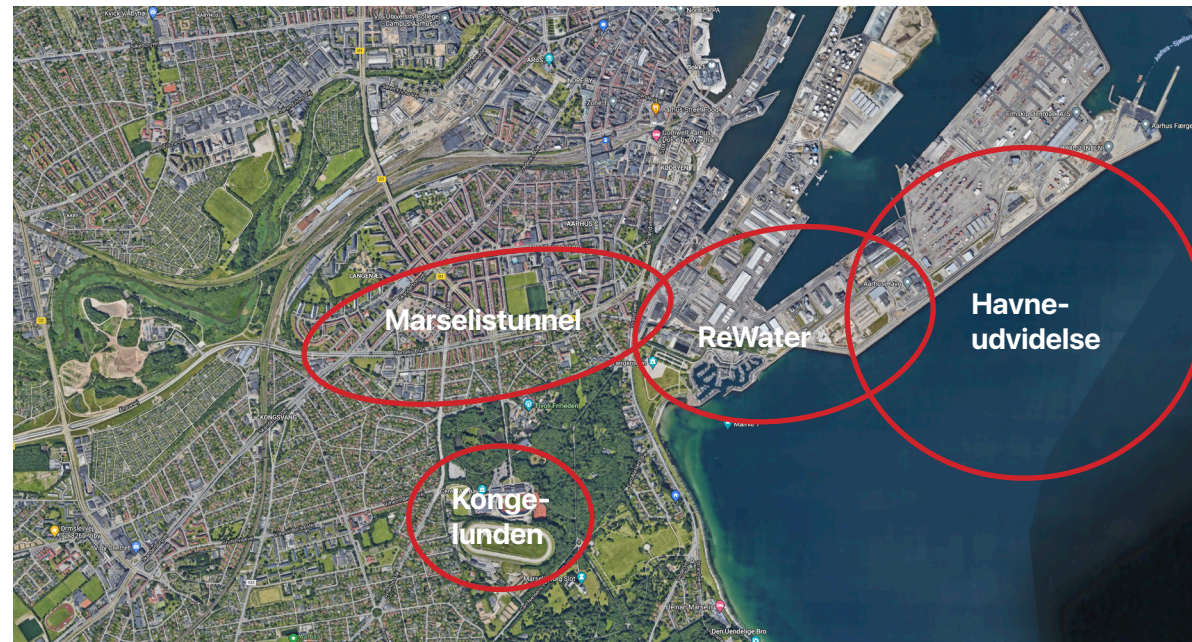
Der er kun en delvis beskrivelse. Og fordi det vil stå på i mindst 8-10 år for alle projekterne, vil den samlede påvirkning ramme hele Aarhus Syd i en

generation.

Vi ser heller ikke, at der er nogen vurdering af denne påvirkning fra de mange projekter i forhold til dyreliv og fredsskov i området. Dette skal også indtænkes.

Vi forstår ikke, hvorfor Aarhus Kommune ikke er bevidste om dette sammenfald af projekter. Det er nok de fire største projekter, der afvikles i kommunen på samme tid inden for en radius af 2 km. Det bliver ganske umenneskeligt for beboerne i området. Derfor må Aarhus Kommune sikre sig, at borgerne har klagemulighed over netop trafik, støj, lugt og støv. At der er klare grænseværdier, så man i det mindste sikrer, at der ikke arbejdes aften/nat/week-end. Vi taler en periode på mindst 10 år, hvor alle fire

projekter er aktive og 30 år for havneudvidelsen. Det er en enorm påvirkning.



Figur 3: De nok 4 største projekter i Aarhus Kommune kommer til at ligge inden for en radius af 2 km med tusindvis af lastbiler der skal køre til og fra med sand, jord og byggematerialer mens et stort antal entreprenørmaskiner vil bidrage med både støj og støv.

Rekreative og visuelle effekter

Udsynet over Aarhus Bugt er i høj grad med til at definere byens identitet. Bugten, havet, skoven er byens DNA.

Den foreslåede havneudvidelse afskærer byen fra havet. Det er en visuel barriere mellem byen og havet, der konverterer udsyn og åbne vidder til en regulær øjebæ. Havnen vil blokere udsynet til Mols hele vejen fra Tangkrogen til Den Uendelige Bro. Det er ikke den by Beskyt Aarhusbugten vil efterlade vores børn og børnebørn.

Området omkring Tangkrogen er det vigtigste rekreative område i Aarhus. Ikke mærkeligt, at det var her Kronprinsparret med stor succes 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. Banerne må udlægges syd for Den Uendelige Bro og mister derfor kontakten med havnen og muligheden for at tilskuere kan følge sejladserne. Desuden må sejlerne bruge 1/2 time ekstra på at sejle til og fra sejladserne, hvilket vil betyde, at der ikke kan sejles på hverdage pga for lidt tid. Vindforholdene forstyrres og giver svære betingelser – en udfordring for juniorsejlerne. Forbindelsen mellem Marselisborg Havn og de øvrige lystbådehavne forsvinder. Den erstattes af en urimelig omvej. Samarbejdet mellem Marselisborg Havn og Sejlsportscentret umuliggøres idet 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 og 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. I Beskyt Aarhusbugten er vi enige i ekspertens bekymringer for, at Aarhus' vigtigste rekreative område for tid og evighed ødelægges af havneudvidelsen.

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 præmissen for den tidligere havneudvidelse og sker denne udvidelse forsvinder præmissen for den nuværende havn.

De rekreative områder er også vigtige og attraktive, når det gælder om at tiltrække arbejdskraft til Aarhus. Når virksomheder skal tiltrække kvalificeret arbejdskraft til byen, er de rekreative områder en vigtig parameter for at vælge at placere sig i Aarhus, frem for andre steder. Evnen til at tiltrække kvalificeret international arbejdskraft er langt vigtigere end de 800 arbejdspladser havnen forventer at kunne skabe over de næste 30 år. Aarhus består i højere og højere grad af vidensvirksomheder, hvor internationale medarbejdere er essentielle for at disse virksomheder ikke flytter til København eller til udlandet. En udvidelse af havnen vil gøre Aarhus til et langt mindre attraktivt sted at flytte sin familie til.

Aarhus Havn har taget Aarhus Vands forslag om Aarhus Blueline park til sig og har foreslået dette. Blueline parken er et visuelt plaster, som vi i Beskyt Aarhusbugten ser som en god ide, hvis der skal udvides. Men vores arkitekturekspert har rådgivet, at en sådan park skal være mindst 50 m bred, for at man får en god visuel adskillelse mellem havn og vand. Samtidig mener vi, det er vigtigt at parken etableres på hele strækningen mod land og mod syd, for at mindske den uheldige visuelle oplevelse havneudvidelsen vil medføre.

Endnu en udfordring ved Aarhus Blueline er, at der ikke er finansiering på plads. Derfor har vi svært ved at se, hvad det har at gøre i forslaget. Man kan jo forestille sig mange spændende visuelle oplevelser og attraktioner ved en eventuel havneudvidelse; men når der ikke er en økonomisk holdbar løsning, kan vi ikke se, det giver mening at omtale denne. Aarhus Blueline kan derfor ikke være en del af ansøgningen. Vi finder det besynderligt at Aarhus Havn ikke har fundet det væsentligt nok at få økonomien på plads om Aarhus Blueline, når det omtales på 39 sider i miljøkonsekvensrapporten.

Økonomi



I det fremlagte materiale er der ingen økonomi fremlagt, hvilket vi finder besynderligt. Der er masser af beskrivelser af vigtigheden for byen og landet, men intet om, hvad det koster at etablere. Hvad er budgettet og tilbagebetalingstiden? Er dette projekt rentabelt? Det må man som borger da kræve fremlagt, inden man kan tage stilling. Der er stor forskel på at vurdere om sagen koster 10 mio kr at etablere eller 3 mia. Intet er nævnt i materialet. Dette skal frem i lyset – i detaljer.

På kommunens orienteringsmøde blev der dog nævnt, at det koster 2,5 - 3 mia kr. at etablere den nye havn. Men der var ingen detaljer om, hvad der præcis er med, og hvad der ikke er medregnet. Det skal vi som borgere have indsigt i. Måske kunne disse penge anvendes langt bedre til teknisk optimering på havnen, så arealudvidelser ikke er nødvendige.

På samme møde nævnte den projektansvarlige, at tilbagebetalingstiden vil være 50-100 år. Det virker som en meget lang tilbagebetalingstid, og som om der er kæmpe usikkerheder på tallene. Det er ikke acceptabelt. Vi antager også at dette skøn er under forudsætning af, at alle de særdeles optimistiske gæt på hvordan transporten vil udvikle sig holder. Vi har intet hørt om, hvordan et worst-case scenarie vil udvikle sig. Hvad nu, hvis soldrevne droner om 30 år overtager al transport og er miljørigtig og klimaneutral? Så går havnen nok konkurs, og hvem hænger så på de lån havnen har taget – er det os som skatteydere?

Når havnen siger, at en række af virksomhederne på havnen har brug for denne havneudvidelse, ellers flytter de, har havnen så lavet aftaler med disse virksomheder på forhånd, så man på den måde har bindende aftaler på størstedelen af de nye områder

inden arbejdet sættes i gang? Denne metode er almindelig ved byggeri, hvor entreprenøren sikrer at f.eks. halvdelen af et etagebyggeri er solgt/udlejet inden byggeriet endelig sættes i gang? Hvis ikke, bør udvidelsen så ikke sættes i bero til sådanne aftaler foreligger? Hvis sådanne bindende aftaler foreligger skal disse fremlægges.

På orienteringsmødet kom det ligeledes frem, at Aarhus Havn har brugt 15 mio kr. på rådgivere. Det virker som et meget lille beløb i forhold til et projekt på 2,5-3 mia kr. Kan vi være sikre på, at projektet er budgetteret, gennemregnet og gennemanalyseret på tilstrækkelig vis, så Aarhus Havn er helt sikre på, at dette er den helt rigtige løsning? Det virker som om, at tingene er kørt kommercielt meget overfladisk. At der alene har været krav om at få udarbejdet det materiale, der er nødvendigt for Trafikstyrelsen. Vi mener, at vi som borgere må have et større indblik i kvaliteten af det beslutningsgrundlag, der lægger til grund for, at Aarhus Havn har ansøgt om et projekt, der giver så meget debat og bruger masser af borgers tid. Tid der kunne været brugt til at arbejde og tjene penge til kommunekassen.

Havnedirektøren har lovet, at den økonomiske risiko alene ligger ved havnen. Men hvad sker der, hvis der optages lån på 3 mia kr. og havnen etableres – men bliver en fiasko, så Aarhus Havn går konkurs. Hvor ender disse tab? Det skal være klart for alle, hvilke risici borgerne i Aarhus løber, men også, hvis der er en økonomisk risiko for f.eks. den Danske Stat. Aarhus kommune skal ses som en koncern, hvor kommunen er moderselskabet, og hvor havnen er et 100 % ejet datterselskab. En unødigt overinvestering på flere mia. kr. i datterselskabet belaster definitivt hele koncernen – dvs. det ER borgernes og skatteydernes økonomi, der er i spil. Derfor skal havnen og kommunen dokumentere over for borgerne, i hvilken

grad Aarhus Kommune er eksponeret af økonomiske risici i forhold til havneudvidelsen.

Demokrati



Beskyt Aarhusbugten er særdeles bekymret over den demokratiske proces i forbindelse med havneudvidelsen.

Der gives ingen indsigt i de bagvedliggende data og beregninger og parterne undskylder den manglende gennemsigtighed med, at data er havnens ejendom. Havnen er 100% ejet af Aarhus Kommune, og derfor kan der ikke være anden hindring, end at man ikke ønsker disse tal udfordret.

Vi mangler detaljer om beregning af klimabelastning, økonomien i projektet, aftaler om leje af arealer. Alt sammen noget vi har søgt indsigt i hos kommunen og Trafikstyrelsen, men har fået afslag.

Vi er skuffede over det eneste initiativ, der er foretaget af Aarhus Kommune – et høringsmøde afholdt i Brabrand den 7. februar med begrænset plads. Der blev meget hurtigt lukket for tilmelding – pga pladsmangel – og da arrangementet blev afholdt, kunne man se at 1/3 af pladserne var tomme og en stor del var optaget af medarbejdere fra COWI, havnen og Aarhus Kommune. Så meget få øvrige deltagende kunne være tilstede. Resten var forvist til en virtuel deltagelse – men her var der stort set ingen dialog. Der blev stillet rigtig mange spørgsmål fra de virtuelle deltagere, men kun 2-3 blev delvist besvaret. Der har ikke været opfølgning på mødet i form af øvrige initiativer, til trods for den store spørgelyst og at der var stor interesse for at være med.

Det var skuffende at ingen politikere deltog. Det blev bemærket af flere tilhørere i salen, at borgmesteren som formand for både havnen og byen burde have været til stede.

Beskyt Aarhusbugten har selv afholdt et arrangement på Hotel Marselis den 2/2/2022 med næsten

200 deltagere og var medarrangør af et arrangement på Aarhus Rådhus med næsten 250 deltagere. Så der er en enorm interesse fra byens borgere, men Aarhus Kommune og politikerne ignorerer, at der skal ske en dialog.

Svaret er altid: "Skriv et høringssvar". Men når der de seneste år har været mange klager over, at der bliver længere og længere mellem politikere og borgere, og når dette er et af de største projekter i byens historie, er det uforståeligt, at der ikke bliver mulighed for at debattere med politikerne, inden man som borger skal aflevere et høringssvar.

Vi finder det uacceptabelt, at borgerne kun får to måneder til at gennemgå et så omfattende materiale, uden at kunne få sparring af eksperter etc. Man er overladt til selv at sætte sig mod 31 COWI eksperter og skrive et høringssvar. Samtidig er det uforståeligt at ReWater projektet ikke tages i høring samtidig, da disse to projekter er flettet ind i hinanden. Det samme kan siges om Marselistunnellen.

Man burde have fremlagt alle tre projekter samtidigt. Give borgerne rimelig tid, 6-12 måneder, til at gennemgå det omfattende materiale og analysere konsekvenserne. Aarhus Kommune burde have stillet uafhængige eksperter til rådighed, så man kunne få svar på spørgsmål, uden at man som borger selv skal betale for bistand. Der bør være fuld åbenhed om de bagvedliggende data og beregninger, så intet er skjult. Lige nu præsenteres COWI's rapporter som objektive, men det er på ingen måde tilfældet. De anfægtes allerede af andre eksperter og professorer fra universiteter, og man skjuler data, fordi man er bange for at blive konfronteret med fakta.

På mange måder minder dette om tilstandene i lande vi normalt ikke ønsker at sammenligne os med.

Vi finder Aarhus Kommunes forudgående behandling af havnens ansøgning meget overfladisk. Der er ikke stillet tilstrækkelige krav til materialet. Materialet er uklart på mange områder. F.eks. hvad er hovedforslag, hvad er alternativer og hvad er konsekvenserne af hvert forslag. Der er ingen muligheder for, på overskuelig vis, at sammenligne de forskellige forslag og benchmarke dem mod den nuværende havn. Der er blot små forskelle på alternativerne, og her kunne kommunen have bedt om flere alternativer og løsningsmodeller. Der ligger også et politisk forlig fra den seneste havneudvidelse. Hvorfor imødekommer kommunen ikke denne aftale, der sikrer at man freder området syd for "kongelinien", så denne aftale bliver en del af materialet?

Endnu en demokratisk udfordring er, at vi har borgmester Jacob Bundsgaard, der skubber meget på projektet. Det er uvist, når han udtaler sig, om det er som borgmester for byen eller som formand for Aarhus Havn. Det samme gælder de øvrige politiske medlemmer af havnebestyrelsen: Jan Ravn Christensen (SF) og Bünyamin Simsek (V). De er alle i en meget uheldig dobbeltrolle, hvorfor de bør udtræde af den politiske proces på grund af inhabilitet. Som medlem af en bestyrelse i en virksomhed er man i følge selskabsloven påkrævet at være loyal over for virksomheden, og derfor kan man ikke samtidig behandle sagen politisk og være med til at beslutte en eventuel godkendelse. Hvis de nævnte politikere ikke er enige i disse inhabilitetsspørgsmål, mener vi, at det prøves ved Statsforvaltningen eller Ankestyrelsen.

ReWater - ny placering

Udvidelsen af Aarhus Havn og Aarhus Vands ønske om et nyt rensningsanlæg, ReWater, er tæt forbundne. Derfor mener vi, at de bør behandles samtidig.

Grundet en række historiske beslutninger i Aarhus Byråd, om at nedlægge en række rensningsanlæg, er Aarhus Vand nu tvunget til at samle behandlingen af spildevand centralt, tæt på det eksisterende rensningsanlæg.

Beskyt Aarhusbugten kæmpede i 2017-2018 mod byrådets forslag og fik stor opbakning til vores forslag. Desværre afviste Aarhus Kommune og Aarhus Havn vores primære placering af ReWater på de eksisterende havnearealer og valgte kun at VVM undersøgelsen skulle behandle to udvidelser ud i bugten. Vi er hos Beskyt Aarhusbugten bekymrede for disse udvidelser, og vi mener ikke, at et rensningsanlæg skal ligge i første række til de rekreative områder ved Tangkrogen og langs Strandvejen.

Beskyt Aarhusbugten har derfor arbejdet med at finde en alternativ løsning, der imødekommer havnens ønske om ikke at afstå plads fra nuværende havnearealer. Vi har fundet en løsning, der ikke alene giver Aarhus Vand de ønskede 12 ha, den mindsker også betragteligt omkostningerne til etablering og frigiver samtidig de næsten 7 ha som rensningsanlægget optager i dag.

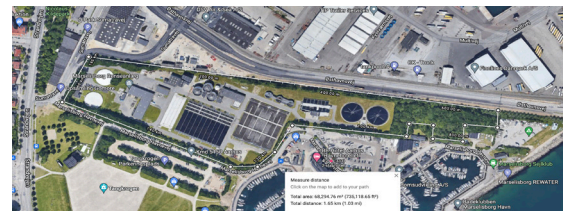
Beskyt Aarhusbugten foreslår at placere ReWater i det nuværende bassin 9 – svarende til 12 ha. Bassinet vil være let at fylde op og løsningen vil minimere mængden af sediment, der skal fjernes. Vi foreslår at sedimentet renses og anvendes på jorden i stedet for at dumpes det ved Hjelm Dyb, så der ikke kommer en miljømæssig belastning fra dette projekt. En sådan opfyldning af bassin 9 vil være langt en billigere løsning for Aarhus Vand. Den vil samti-

dig være hurtigere at etablere end de nuværende forslag.

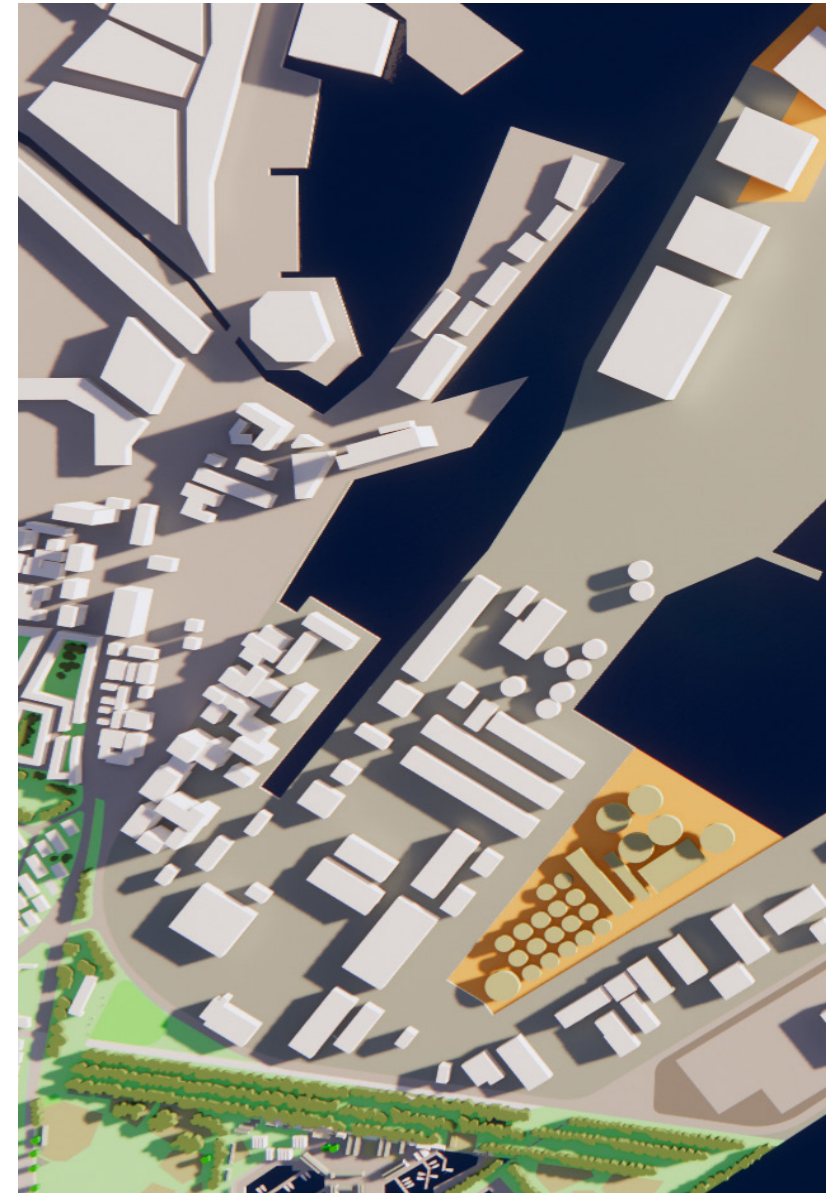
Den vil selvfølgelig give nogle gener for Aarhus Havn, der mister et bassin og må flytte sin ro-ro havn lidt. Men med de besparelser Aarhus Vand får, vil der være penge til at flytte ro-ro anløbet og til at kompensere de nært liggende virksomheder.

Vi er sikre på, at Aarhus Vand, Aarhus Havn og byrådet kan se de store fordele, der er ved at placere ReWater i et industriområde frem for opføre det ud mod Aarhus smukkeste område. Et område der vil lide store gener under og efter etableringen, både visuelt og i forhold til lugt og overløb fra anlægget. Det vil samtidig være let for Aarhus Vand at koble det nye ReWater til de eksisterende rørforbindelser, så der kan laves en smidig overgang til det nye anlæg. Samtidig får Aarhus Havn i bytte næsten 7 ha, der er anlagt uden omkostninger.

Arkitekt Morten Schmidt har til højre illustreret, hvordan bassin 9 ville kunne anvendes til ReWater.



Figur 4: Der vil frigives 6,8 ha når Aarhus Vand rammer det nuværende rensningsanlæg.



Figur 5: Beskyt Aarhusbugtens forslag om at placere ReWater i bassin 9.

Marselisborg Lystbådehavn

Når ReWater rensningsanlægget placeres i bassin 9, mangler der en løsning for Marselisborg Lystbådehavn. Den ligger imidlertid lige for.

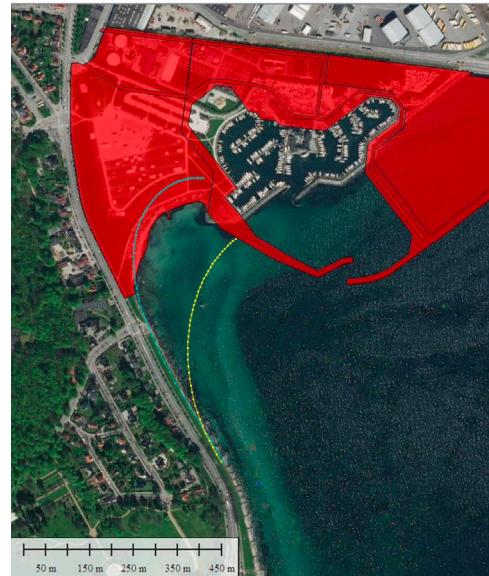
Der er allerede et område lige øst for lystbådehavnen, planområde 060503RE, der er udlagt som rekreativt område og som derfor ikke kan anvendes til hverken erhvervshavn eller rensningsanlæg. Det er oplagt at anvende dette område til en udbygning af Marselisborg Lystbådehavn.

Arkitekt Morten Schmidt er selv sejler og har tænkt en række gode tanker om, hvordan Marselisborg lystbådehavn meningsfuldt kan udvides. Fokus er at skabe god plads til flere både, uden at kysten ødelægges, samtidig med at der laves en grøn adskillelse mellem erhvervshavnen og de rekreative områder. Forslaget ses på figurene 7 og 8.

En udfordring ved det nuværende hovedforslag for ReWater og udvidelsen af lystbådehavnen er, at kystlinjen over tid vil flytte 400 meter sydpå, hvorved kysten langs strandvejen vil forsvinde. Det er en trist konsekvens, vi ikke mener, vil ske med vores forslag.

Kystlinjens vandring er en konsekvens af det nuværende hovedforslag og fremgår af COWI bilag 07 - Kyststudie side 63, hvorfra figur 6 er taget.

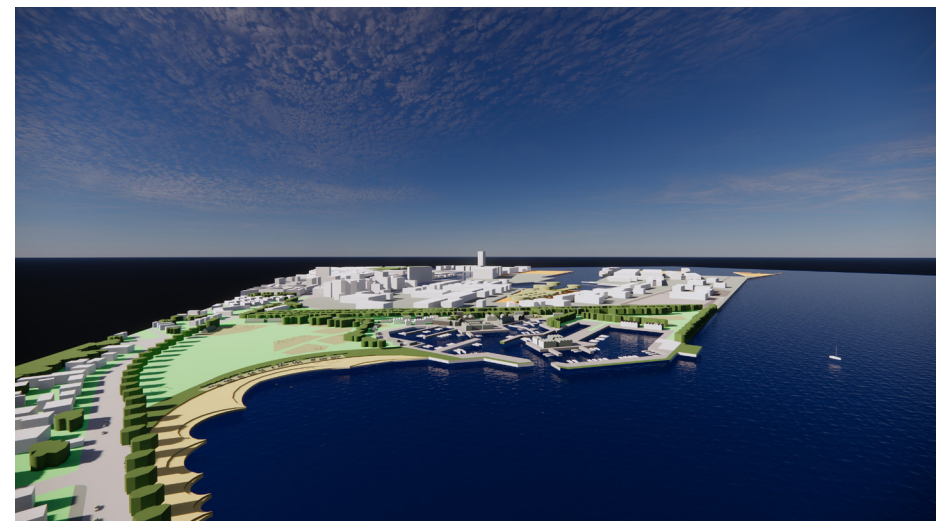
Vi finder denne ændring af kystlinjen aldeles uacceptabel. Udfaldet er fuldstændig lig de konsekvenser og udfordringer man havde med den oprindelige ReWater plan, hvor man ville opfylde bugten. En plan som Byrådet forkastede i 2017/18, efter at Beskyt Aarhusbugten og Morten Schmidt fremlagde et langt mere skånsomt og mere fornuftigt alternativ. Det må ikke ske igen, at planerne går i retning af en opfyldning af bugten.



Figur 6: Resultat af det nuværende Hovedforslag for ReWater og Marselisborg Lystbådehavn. Den cyan-farvede linje er kystens eksisterende statiske ligevægtsretning, og den gule linje er baseret på fremtidige forhold, hvor bølgerne vil diffraktere omkring et punkt nær den fremtidige havneindsejling. Kystlinjen flytter dermed ca. 400 meter sydpå som det oprindelige forslag fra 2017.



Figur 7: Arkitekt Morten Schmidts forslag til lystbådehavn hvor ReWater er flyttet til bassin 9.



Figur 8: Arkitekt Morten Schmidts forslag til ny lystbådehavn hvor ReWater er flyttet til bassin 9.

Alternativer

Generelt mener Beskyt Aarhusbugten, at det mest fornuftige og bæredygtige alternativ for Aarhus Havns forslag er, *ikke at udvide*. Dette scenarium er ikke forfulgt af hverken havn eller kommune, men der er absolut intet i behovsanalysen, der understøtter en vækst af et sådant omfang, at havnen har et dokumenteret og evident behov for en udvidelse.

Alligevel vil vi gerne opstille fire alternative scenarier, som vi mener, bør behandles politisk som alternative løsninger til havnens eget forslag.

Vi anbefaler iøvrigt, at der nedsættes en arbejdsgruppe bestående af miljøgrupper, havnen, kommunen, erhvervslivet og andre havne for at finde bedre alternative løsninger.

1. Ingen udvidelse. Havnen må arbejde med de eksisterende arealer og få en mere optimal udnyttelse. Havnen må forsøge at optimere processerne på havnen f.eks. med ny teknologi. Det kunne f.eks. være containertårne. Havnen må rydde op i de virksomheder, som ikke har absolut berettigelse på havnen. Hvorfor skal et jordbehandlingsanlæg, der får jord via lastbiler, der kører gennem byen, ligge på havnen? Hvad laver Hummel på havnen? – De kunne ligge mange andre steder i kommunen. Der er masser af eksempler på virksomheder, der ikke har nødvendigt beliggenhed på havnen og som kan flyttes. Når man ser, at alt andet gods end containere er faldet drastisk siden 2007, er der også virksomheder, der kan indskrænke eller måske flyttes helt væk. Der må tænkes i samarbejde med Grenå, Fredericia eller helt andre havne. Måske skal Aarhus Havn kun have containere og så være Nordsøens bedste her. Så må bulk, tanke etc. flytte til andre havne. Hvis disse flyttes vil dette give mindst 55 ha, der så kan bruges til containere. Da havneudvidelsen strækker sig over 30 år, er det meget længere end de aftaler

havnens lejere har, så opsigelse af disse kan ske uden aftalebrud og stadig tidsmæssigt bedre end den forslåede havneudvidelse. Hvis der er vilje, er der en vej.

2: Udvidelse med "dry-port": Når Aarhus Havn finder jord ved E45, kan containere flyttes via en elektrificeret jernbane og så distribueres videre til lastbiler herfra. Samtidig kunne mange fryse- og pakhuse også flyttes til denne "dry-port". På den måde frigives store arealer og der gives herved øget kapacitet på havnen. Dette vil også mindske lastvogntrafikken ind og ud af Aarhus. På den måde vil der ikke være samme behov for Marselistunnelen, som kunne omdannes til en tunnel for jernbanen så der ikke bliver støjrproblemer. Hvis en "dry-port" kombineres med vores forslag under punkt 1, får vi hurtigt arealer frigivet, der overstiger de 100 ha havnen beder om.

3: Udvidelse indenfor eksisterende havneområder. Havnen har jo ændret sig drastisk siden den afstod områder til bla. Aarhus Ø. Derfor kunne man kigge på, om der er mere, der kan opfyldes. Bruges alle bassiner? Der kunne nok findes en del plads af denne vej. Igen kan dette kombineres med de forslag vi har under punktet "ingen udvidelse". Dog er det en forudsætning, at når der skal fjernes sediment før en opfyldning, skal dette bortskaffes på en måde, så det renses og bortskaffes på en bedre måde end den havnen har peget på, og som er dårlig for både miljø og klima. I figur 9 ses Beskyt Aarhusbugtens forslag til et område på samlet 25,5 ha der kan opfyldes.

Sammen med en frigørelse af arealet med det nuværende rensningsanlæg, vil der samlet kunne anvendes ekstra 32,3 ha.



Figur 9: Forslag til opfyldning af indre havnearealer. Her et område på 25,5 ha. Arealet på 17 ha er i forvejen et område der ikke må besejles.

Alternativer...

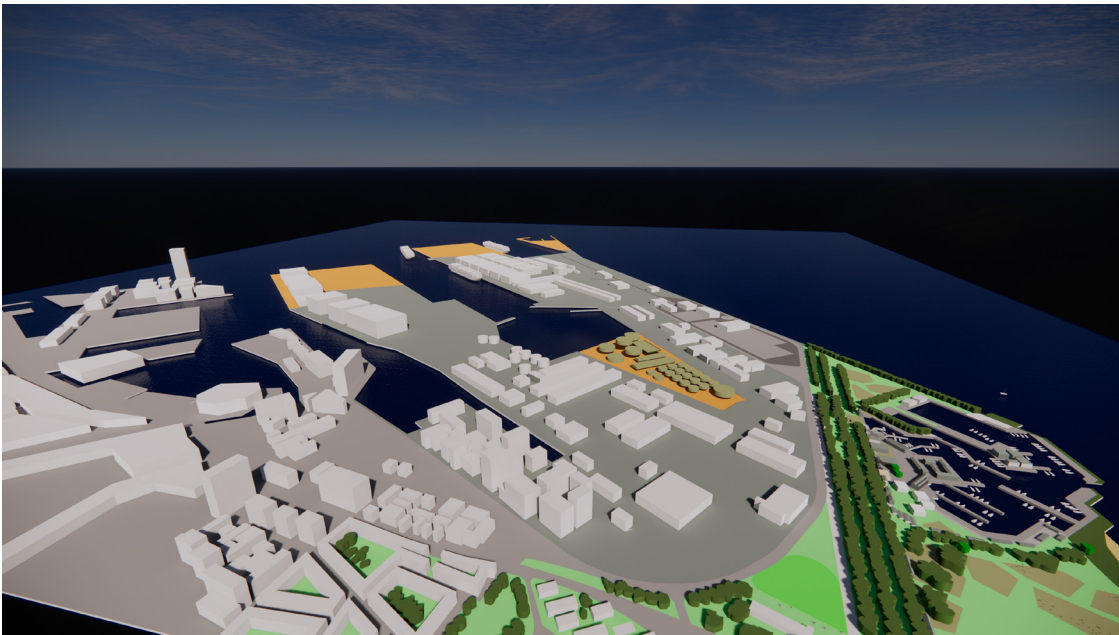
4: Udvidelser mod nordøst. Hvorfor er alternativer om at udvide direkte mod Mols ikke undersøgt så det sker midt i bugten i stedet for at belaste hele kyststrækningen fra Tangkrogen til "den uendelige bro"?

Man kunne forlænge Omniterminalen og den nuværende containerterminal og i værste faldt også flytte Molslinien længere ud. Dog skal dette ske med en højere grad af respekt for det område man fjerner sediment så det ikke ødelægger miljø i Aarhus Bugten og i stedet renses og bortskaffes på land. Men dette er også en mulighed hvis de andre af vores forslåede løsninger ikke er tilstrækkelige.

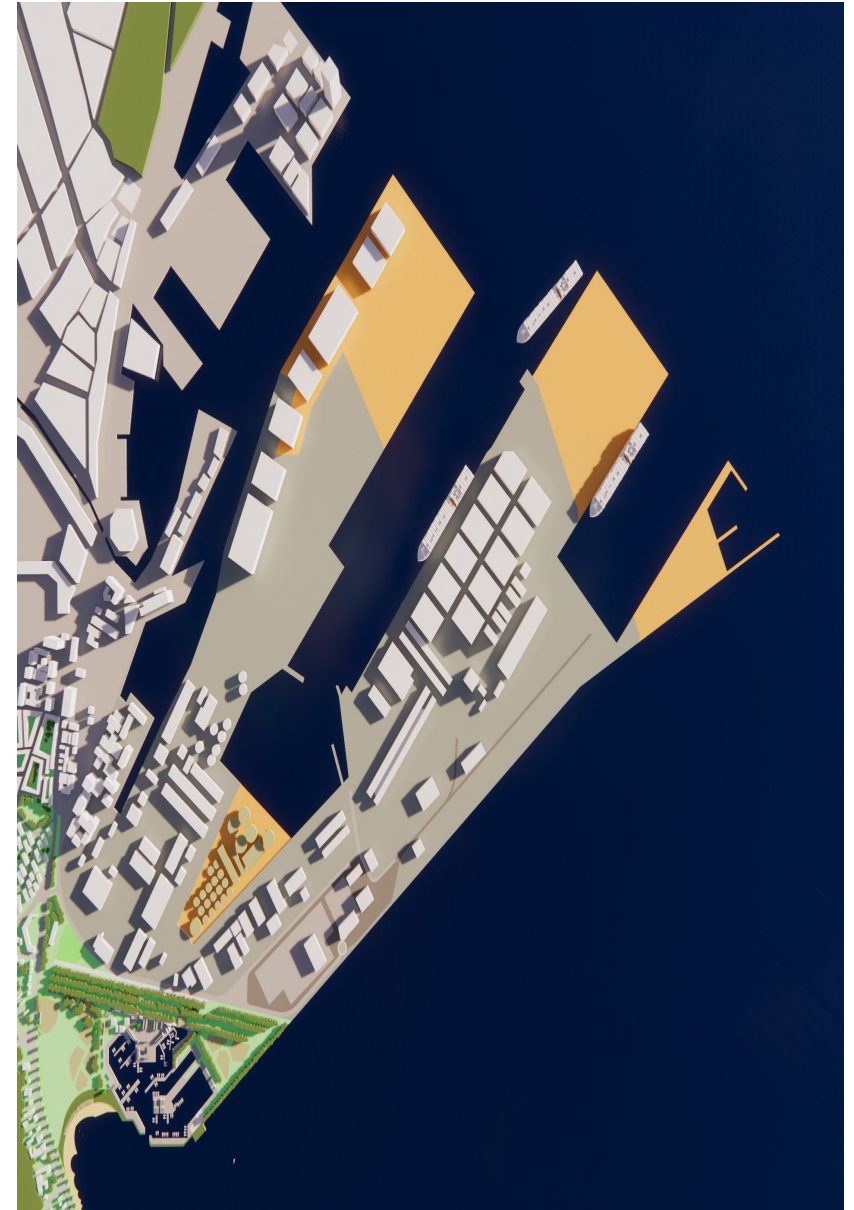
Denne løsning er overvejet af havnen, men er forkastet, da de mener, at det er en dyrere løsning og at

den har større visuelle påvirkning. Det er naturligt at Aarhus Ø påvirkes, men her har beboerne valgt en havnenær beboelse. Fra Risskov er der betydeligt længere til en sådan udvidelse end der er fra Tangkrogen til den foreslåede havneudvidelse. Derfor er Beskyt Aarhusbugten ikke enig i havnens betragtninger og ser dette som et bedre forslag. Vi ønsker fuld åbenhed om de undersøgelser havnen har lavet for disse områder for både økonomi og miljø.

Men vi må igen understrege, at vi ikke ser at der er et reelt behov for en havneudvidelse på nuværende tidspunkt og forventer derfor ikke at denne udvidelse skal bygges. Specielt set i forhold til de miljø- og naturmæssige omkostninger en større udvidelse vil have.



Figur 10: Arkitekt Morten Schmidts forslag til forlængelse af Omniterminalen og containerterminalen.



Figur 11: Arkitekt Morten Schmidts forslag til forlængelse af Omniterminalen og containerterminalen.