

## HØRINGSSVAR 1: ER DER OVERHOVEDET BEHOV FOR EN HAVNEUDVIDELSE?

Aarhus Havn siger at der er behov for en gigantisk udvidelse af havnen et godt stykke ud i bugten. Containertransporten vokser og fremtidens transport skal være grøn; vi ser frem til flere varer og mere skibstrafik, siger havnen. Men det er ikke rigtigt.

Vi er gået bag argumenter og tal fra Aarhus Havn. Det tegner et noget andet billede, for det er ikke muligt på sagligt grundlag at argumentere for nødvendigheden af den store udvidelse af havnen.

Hvad handler det så om?

Den egentlige grund til havneudvidelsen handler, så vidt vi kan se, ikke om havnen og dens eventuelle pladsproblemer. Det handler om at skaffe sig arealer ud i bugten, hvor der kan bygges højhuse a la Aarhus Ø. Havneudvidelsen giver samtidig kapitalinvestorer nye muligheder for at komme billigt af med opgravet jord fra Aarhus' mange igangværende byggeprojekter af højhuse, der skal have udgravet til P-kældre og fundamenter.

For når man udbygger havnen og godset aldrig indfinder sig, så får man selvfølgelig på et tidspunkt tilladelse til at sælge de kostbare grunde. Og grunde, med havudsigt til alle sider, bygget op i 50 etager er svimlende kostbare. Havnen skal være en pengemaskine, der på sigt kan give kommunen enorme indtægter fra salg af grunde og skatter fra nye boliger og indbyggere.



*Dette er første høringssvar i en serie 6 – samtlige høringssvar kan også læses på <https://detfaellesbedste.dk/kategori/nyheder/>*

### TEMA 1: ER DER OVERHOVEDET BEHOV FOR EN HAVNEUDVIDELSE?

AARHUS HAVN er et privat firma. De siger der er behov for en gigantisk udvidelse af havnen. Udvidelsen alene på land er størrelsesmæssigt fem gange så stor som Aarhus Ø.

Havnen foreslår, at man bygger en 4 km lang ny mole ud i havet, dvs. ud i Aarhus Bugt. Det skal inddæmme 180 ha søterritorium svarende til 2.400 mellemstore parcelhusgrunde. Heraf skal 105 m<sup>2</sup> blive til ekstra havneareal med plads til 144 m høje kraner, tanke og siloer, bygninger, industri. Resten skal (indtil videre) blive til bassin for containerskibe, så de kan vende i havnen (i dag kommer de ind og ud med lods).

Havnepladsen skabes ved at fylde millioner af m<sup>3</sup> jord og sand på havbunden. 6 mio. m<sup>3</sup> sand kommer fra Moselgrunden nær Samsø og 6,5 mio. m<sup>3</sup> jord kommer fra udgravninger ifm. byggeprojekter i Aarhus. 10% kommer fra Marselistunnel, resten fra udgravninger til P-kældre/fundamenter under nye betonhøjhuse.

### STIGENDE GODSMÆNGDER? – NÆH..

HAVNEN SIGER, at fremtiden vil byde på meget mere gods, handel og meget mere containertransport. Allerede nu er godsmængderne vokset så stærkt, at man ikke længere kan være på havnen, siger de.

MEN det passer skidt med de tal vi støder på. Danmarks Statistik siger, at godsmængderne i Aarhus er faldet siden 2007.

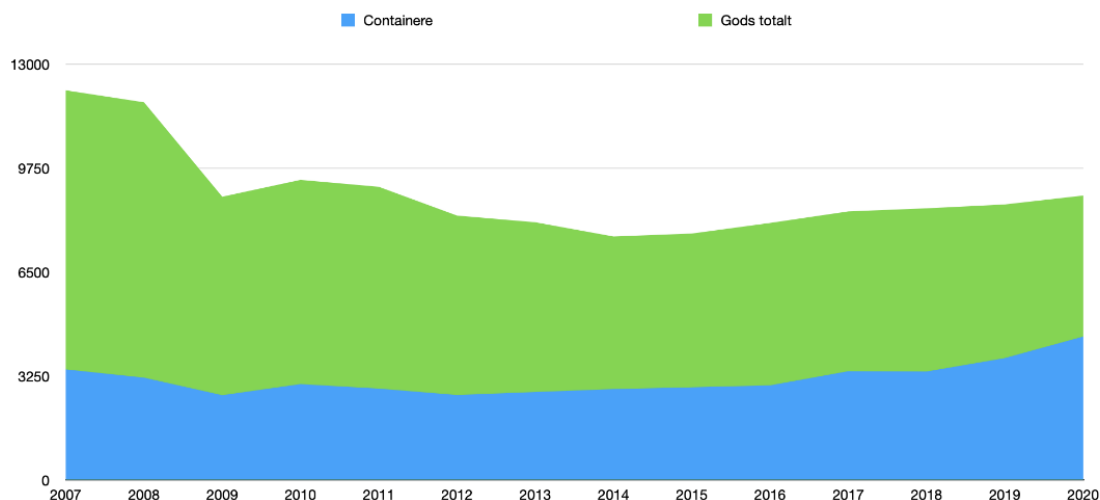
CONTAINER-mængden er ganske vist steget lidt: fra 3,4 mio. tons i 2007 til 4.4 mio. tons i 2020.

Til gengæld er alle andre godsmængderne faldet, og faldet stærkere: Fra 8,7 mio. i 2007 til 4,4 mio. tons i 2020.

Samlet set altså et fald på 27%. Og havnen kun 25% af sin plads til containere. Vi ser i øvrigt at den samlede godsomsætning i danske havne har ligget stabilt på 95 mio. tons de sidste 12 år.

Gods I 1000 ton	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Andet gods	8733	8617	6210	6390	6314	5613	5310	4774	4811	5082	5000	5107	4808	4411
Containere	3456	3197	2649	2996	2855	2655	2749	2840	2896	2956	3399	3389	3810	4484
Gods totalt	12189	11814	8859	9386	9169	8268	8059	7614	7707	8038	8399	8496	8618	8895

Se engang figuren:



Figur og tal fra Danmarks Statistik

Det er svært ikke at tænke: Kan det være rigtigt at bruge 2-3 mia. kr. på udvidelse af en havn, der går tilbage på godsmængder?

Vi ved at containertrafikken øgedes i 2021. Men det er både velkendt og bredt accepteret, at det skyldes corona, som fik befolkningen til at bestille varer som aldrig før på nettet. Det kan vi da ikke bygge en fremtid på!

### VIL FREMTIDEN BETYDE VÆKST I CONTAINERTRANSPORTEN? - TJA, INGEN VED DET

I den digre VVM rapport på 678 sider fortæller man som indledning, at containertransporten vil vokse i fremtiden. Som en af kilderne henviser man til McKinsey-rapporten "Brave New World? Container transport in 2043".

Men McKinsey-rapporten opstiller ikke bare ét, men i alt 4 SCENARIER FOR FREMTIDEN. Ét af dem er ganske rigtigt vækst. Men et andet er "PEAK CONTAINER", hvor geopolitiske spændinger, handelskrige, klimaforandringer, mindre global produktion og til gengæld mere lokal, et mindre forbrug o.m.a. samlet vil føre til et fald i den globale transport med containere.

Hvis man ser på det sidste år, 2021, så er det præcis sådanne ting, verden har oplevet: Et samspil af mange faktorer som har ramt containertransporten, som en perfekt storm; bortset fra enkelte firmaer som Mærsk og enkelte lande, som Danmark.

Så hvorfor bruge milliarder på at udbygge en havn der vil ændre Aarhus for altid, hvis vi i virkeligheden ikke kender fremtidsudsigterne særlig præcis? Og hvorfor nævner VVM rapporten ikke en gang denne mulighed hhv. dette fremtidsscenario? Hvorfor nævnes kun Havnens argumenter for deres projekt?

### DER ER I VIRKELIGHEDEN PLADS NOK PÅ HAVNEN

Til Borgermødet 22. feb. oplyste Svend Erik Kristensen fra Beskyt Aarhusbugten i sit oplæg en stribe virksomheder som i dag ligger på havnen, men ikke er havne-relaterede og derfor sagtens kan ligge andre steder.

Hvorfor har man ikke sørget for at fjerne de virksomheder som ikke behøver kajplads / at ligge på havnen? Havneloven siger oveni købet, at der kun må ligge decideret havne-relateret virksomheder på havnearealer.

Vi har fundet frem til en række virksomheder som sagtens kunne ligge andre steder. Hvorfor har Havnen ikke set det samme?

Senest har Havnen udlejet 50.000 m<sup>2</sup> til opførelse af en plasticfabrik! Begrundet i at man bl.a. skal modtage restprodukter fra Aarhus Karlshamn. Men fabrikken skal bruge produkter mange steder fra, og de kan jo ikke ligge klods op af det hele. Man kunne også bruge det område der hedder Mellemarmen helt anderledes – bruge det havnerelateret i stedet for at det i dag bruges til tøjfirmaer, fitnesscenter, kontorer etc. som kan ligge mange andre steder end lige på havnen.

Eller man kunne gøre som Fredericias Havn, der ikke havde mere plads og derfor har opført en "dry-port", et havneareal på land. Tæt ved Motorvej E45 kunne man etablere et område, hvor containere og virksomheder uden behov for kajplads kunne ligge, tæt på fælles logistik. Hvorfor gør Aarhus Havn ikke noget lignende? Fredericia omsatte sidste år ca. 100.000 teus (måle-enhed for containerenheder) på en meget begrænset havneplads. Aarhus Havn bør gøre det samme.

Byrådsmedlem for Venstre og medlem af Havnen bestyrelse og ivrig fortaler for havneudvidelsen, Benjamin Simsek, fortæller, at containerne pga. væksten nu må stables i 8 etager; det udgør en sikkerhedsrisiko, siger han.

Men vi har helt for nylig været rundt på samtlige havnearealer: Der er INGEN arealer med containere i 8 etager! De fleste steder er det containere i 2-3 etager, med frie områder hvor der ingen containere er. Og kun enkelte områder er der 5 etager. Simsek forveksler virkeligheden med en tilladelse, Mærsk har fået til eventuelt – hvis det skulle blive nødvendigt - at tillade containere stablet i 8 etager.

Hovedparten af havnearealerne bruges i øvrigt slet ikke til containere, som allerede nævnt.

Hvorfor bruger Havnen i øvrigt ikke moderne teknologi som containertårne, som det blev påpeget den 8.2.2022 i et debatindlæg i JP. De kan håndtere flere containere og stable dem mere effektivt.

Og hvis man kigger bare lidt længere frem, er det klart, at der er mange andre måder at skabe plads på, alene pga. den udvikling, vi står over for:

- Fossile brændstoffer bliver udfaset. Det betyder at tankene med olie, kul og gas forsvinder. Om 10 år kan benzinhavnen lukkes, så store arealer kan realiseres til anden brug.
- Flis og træpiller (biomasse) vil udgå som brændsel. Det giver plads.
- Landbruget står over for store ændringer - der bliver importeret mindre foderstoffer og kunstgødning. Protein kan produceres lokalt af græs i Danmark. Svin, mælk og oksekød udfases og erstattes af lokalt produceret plantebaserede fødevarer.

Storhavnen Gdansk ekspederer 2.118.000 containerenheder i 2021 ved hjælp af en kajlængde på ca. 1,5 km. I Aarhus ekspederede man samme år 718.000 containerenheder vha. en kajlængde på 1,26 km.

Man havde altså cirka sammen længe kajplads, men ekspederede kun 1/3 af godsmængderne i Gdansk. Det virker som om der er plads nok til forbedringer.

### **HVORFOR KONKURRERER MAN MED DE ANDRE HAVNE I STEDET FOR AT SAMARBEJDE?**

Gennem et samarbejde med Grenaa og Fredericia, kunne man fordele gods og aktiviteter ud fra, hvem der var bedst til hvilke ting. Grenaa er god til bulk (grus, sten osv.) som er pladskrævende. Det kunne det få. Fredericia er gode til tanke for fossile brændstoffer, olie, kul og gas - dem om det. Aarhus er gode til containere – dem om det.

Og man behøver måske ikke at bygge verdens dyreste plads UD I BUGTEN - med alle de skader på klima og miljø som det medfører - hvis man bare skal skabe lidt plads til flere containere, som skal opbevares. Det virker som en ekstrem dyr måde, at opbevare containere på. For man kunne sagtens skaffe plads på passende områder inde på land, jf. ovenfor.

## MÅSKE ER DER EN HELT ANDEN PLAN MED HAVNEUDVIDElsen?

Formanden for Levende Hav, Kurt Svennevig Christensen sagde det meget levende og direkte på Borgermødet forleden:

Den egentlige grund til havneudvidelsen handler ikke om havnen og dens eventuelle pladsproblemer. Det handler om at skaffe sig arealer ud i bugten, hvor der kan bygges højhuse, ligesom på Aarhus Ø.

For når man udbygger havnen og godset aldrig indfinder sig, så får man selvfølgelig på et tidspunkt tilladelse til at sælge de kostbare grunde.

”Grunde, med havudsigt til alle sider, bygget op i 50 etager er svimlende kostbare. Og hvor ellers på land, tæt på Århus centrum, får man lov til at bygge sådanne højhuse?”, sagde Kurt Christensen. ”Det får man kun på havnen og de lejligheder er ubetalelige for almindelige mennesker”.

- Det vil give svimlende indtægter. Til Havnen og - muligvis - til kommunen.



*Et projekt med garanteret stort afkast: Udvidelse af Aarhus By ud i bugten med 50 etagers højhuse for velhavere. Med direkte havudsigt. Det fås ikke bedre – og dyrere. Salg af grundene og indtægterne fra beskatning vil være enorme.*

Når Havnen/Byrådet derfor gør, som de gør lige nu, taler om manglende plads på havnen osv., så er det fordi det er den eneste måde, de kan få projektet vedtaget på. Man kan ikke udbygge en by ud i bugten, men man må gerne udvide – udvide - en havn, hvis det kan begrundes.

Århus Havn og dens investorer kan vente for det er en investering, der vil noget på afkastet.

Men - hvis de fifler med tallene om nødvendigheden af en større havn, er det er en skandale og som sådan må den behandles.

Sådan er der flere særdeles 'DARK HORSES' i spillet om havnen. Andre kendere af disse spil og by-interesser fortæller om en pengemaskine, hvor kommunen tjener penge på at sælge jordarealer til nyt højhusbyggeri fra kapitalinvestorer, hvorfra jorden til de nødvendige P-kældre (vældig dyr at komme af med) køres ud til at anlægge havnearealer ud i bugten med. Det skaber nye arealer for kommunen, hvor man på sigt kan sælge højhuse til velhavere.

Aarhus Havn siger at havneudvidelsen er en win-win. Reelt har projektet en COST-BENEFIT, hvor COST placeres på klima, miljø og borgerne, mens BENEFIT går til Havnen, som øvrige hørings svar vil vise.

**FN's anden delrapport fra 28. februar 2022 fortæller så tydeligt som det nu lader sig gøre, at den slags projekter hører fortiden til – det gælder både havneudvidelsen, Marselistunnel og eventuelle senere højhusbyggerier i klimabelastende beton, stål og glas på 'havnearealer'.**

*Bedste hilsner,  
Niels Aagaard  
Det Fælles Bedste*