

LRJ 1947 ApS
NIELS W. GADES VEJ 11
8000 AARHUS C
Direktør og bestyrelsesmedlem
Claus Jørgen Jørgensen

Aarhus den 28-02-2022

Forslag om udvidelse af Aarhus Havn.

Nærværende indlæg er sendt til Trafikstyrelsen og Aarhus Kommune i høringsperioden med reference til journal nr.: 2021-000267.

Indledning

Baggrunden for dette indlæg er at Aarhus står overfor et at de største infrastrukturprojekter i nyere tid, der rækker langt udover min og beslutningstagernes forventede levetid. Vi har altså en enorm forpligtelse til at sikre at vi får belyst projektet fra alle sider og grundigt.

Som mangeårigt professionel investor og ledelsesmedlem er det efter min overbevisning et ekstremt mangelfuldt beslutningsmateriale, som man i høringsfasen præsenterer borgerne for. Hvis et sådan oplæg var blevet præsenteret for mig i min forretning, var det ganske enkelt blevet kasseret, da stort set alle væsentlige konsekvenser og påvirkninger, økonomiske, miljø- og byudviklingsmæssige er mangelfulde eller slet ikke tilstede. Jeg ville tage en alvorlig snak med de ansvarlige beslutningstagere omkring denne manglende kvalitet, på en beslutning der har så stor indvirkning på mange hundredetusinde mennesker generationer frem.

Beslutningsgrundlag og prognoser for fremtiden

– kan vi have tillid til de informationer vi præsenteres for?

Overvejelser vedrørende store og irreversible anlægsprojekter, der har signifikant indflydelse på mennesker, by, natur, økonomi og miljø bør besluttes på så grundigt forarbejde som overhovedet muligt. Det er vores generations aftryk til de kommende generationer der er tale om.

Da Aarhus Kommune er en offentlig myndighed og havnen er en kommunal selvstyrehavn med egen økonomi, er man reguleret af særskilte nationale love og regler. Samtidig har vi alle tildelt disse organisationer et helt særligt samfundsansvar, for at sætte rammerne for borgernes daglige liv, økonomisk såvel som socialt med respekt for det omkring liggende miljø, som ejes af os alle sammen og vores kommende generationer.

Det virker til at der er foretaget mange gode studier og analyser for miljøkonsekvenserne, men disse er foretaget efter aftale mellem bygherre og konsulenter (COWI), som er hyret af bygherre. Samtidig er Aarhus Kommune en væsentlig kunde for en konsulent som COWI, som skaber et unfair magtforhold i relationen. Det giver en væsentlig interessekonflikt, som risikerer at udvande observationerne og konklusionerne i rapporterne.

Denne risiko bliver ikke mindre af det faktum at Aarhus Kommune (som en af planmyndighederne, der modtager indsigelser fra borgerne) de facto har bestemmende indflydelse over Aarhus Havn (borgmesteren sidder blandt andet som formand for bestyrelsen) og det giver en ganske uheldig dobbeltrolle i hele processen omkring transparens og tilgængelighed.

Denne interessekonflikt, kunne og kan håndteres ved at lade en uafhængig 3.part forestå arbejdet med at få belyst konsekvenserne i stedet for bygherre og Kommune.

Spg. 1: Hvorfor laves der ikke en reelt uafhængig undersøgelse?

Spg. 2: Hvem kan betrygge borgerne i at konsulenterne ikke har modificeret deres konklusioner for at holde bygherre og Kommune tilfreds?

Den naturlige prioritering og præmis for overvejelser omkring vurdering af et komplekst samfundsøkonomisk infrastrukturprojekt, bør være at man afsøger optimeringsmuligheder på det eksisterende først. Derefter kan man præsentere alternativer og belyse konsekvenserne af disse. Nedenfor en vurdering af hvordan materialet og processen omkring udvidelsen af Århus Havn vurderes:

Vurdering: 1 = Ingen beskrivelse, 2 = en vis beskrivelse 3 = tilfredsstillende		
Tema	Vurdering	Kommentar
at man dokumenterer hvad der er af muligheder for at optimere på det eksisterende.	1	Findes ikke i materialet.
at man viser forskellige alternativer til udvidelser og hvordan disse kan spille sammen med de fundne muligheder under pkt. 1.	1	Findes ikke i materialet. Men kan findes overfladisk i diverse interviews, ideer mv. men information ligger udover materialet.
at man åbent oplyser sine væsentlige forudsætninger, variansen af disse og konsekvenser ved ændringer af forudsætningerne, positive som negative angående:	N/A	Der findes ikke et overordnet overblik der samler konsekvenserne på tværs.
A. Økonomi	1	Findes ikke i materialet.
B. Klima	2	Findes i miljøkonsekvensrapport
C. Sociale	1	Findes ikke i materialet.
At man giver modtagerne en realistisk mulighed for at kunne forholde sig til det samlede materiale og at alle konsekvenser er tydelige	1	Det er ikke realistisk at kunne læse alt materialet indenfor den tid der er tilgængeligt.

Kilde: egen tilvirkning

Der er gjort mere end 2.500 siders materiale tilgængeligt for borgerne i den offentlige høring, så det er ikke fordi der ikke er information. Tabellen skal dog illustrere at meget få væsentlige informationer reelt fremgår af det materiale der er gjort offentligt tilgængeligt for borgerne i høringsfasen.

Det er problematisk at væsentlig information mangler og det betrygger ikke borgerne i at beslutningstagerne har den nødvendige indsigt, viden og overblik. Hvis ikke beslutningstagerne er i stand til at præsentere projektet troværdigt til offentligheden, for en så indgribende beslutning, som en potentiel havneudvidelse er så har vi alle et stort problem.

Materiale, som er dette dokument tager afsæt i:

1. Miljøkonsekvensrapport med 19 bilag.
 - Bilag 01 - Visualiseringer
 - Bilag 02 - Habitatkortlægning
 - Bilag 03 - Frigivelse af miljøfremmede stoffer under uddybning og klåpning
 - Bilag 04 - Håndtering af spildevand og overfladevand
 - Bilag 05 - Strømforhold
 - Bilag 06 - Bølgeforhold
 - Bilag 07 - Kystmorfologi
 - Bilag 08 - Miljøvurdering af ny klappads Fløjstrup Skov
 - Bilag 09 - Sedimentspredningsmodellering
 - Bilag 10 - Yderhavnen - behovsanalyse
 - Bilag 11 - Udlledning af overfladevand
 - Bilag 12 - Opholdstid og iltforhold
 - Bilag 13 - Undervandsstøj fra anlægsarbejder

- Bilag 14 - Analyseoversigt miljøprøver
- Bilag 15 - Miljøvurdering af ny klappads ved Hjelm Dyb
- Bilag 16 - Besejlingssimuleringer
- Bilag 17 - Resultat af vandanalyser
- Bilag 18 - Geoarkæologisk analyse
- Bilag 19 - Sedimentspredning ved Hjelm Dyb

2. Lokalplansforslag 1163 - Udvidelse af Aarhus Havn
3. Tillæg nr. 110 til Kommuneplan 2017 for Aarhus Kommune
4. §25/VVM tilladelse til landdelen af udvidelsen af Aarhus Havn
5. Brev mellem Aarhus Havn og Teknisk Udvalg af 28.08.2018 (ikke del af høringsmaterialet)

Samlet udgør ovenstående materiale mere end 2.500 sider med komplekst tungt fagstof, der kræver en vis sideløbende videns-catchup for ikke fagfolk, for at kunne forstå indhold, som kommer ud over selve læsetiden. Man kan ikke undgå at få den tanke og oplevelse at beslutningstagerne "drukner" offentligheden med information, som skal få projektet til at se gennemarbejdet ud.

Spg. 3: Hvor mange af vores beslutningstager har egentlig læst og forstået materialet?

I det lokalplansudkast, som er gjort offentligt tilgængeligt januar 2022, fremgår det at havnen har afgivet ca. 60 hektar til De Bynære Havnearealer (Århus Ø) over de sidste mange år. Men i brev af 28. August 2018 skriver Aarhus Havn til Teknisk udvalg at der i løbet af de seneste 12 år er udført landvinding på ca. 48 ha i tre områder. Altså har havnen kun afgivet netto 12 hektarer.

Spg 4.: Hvorfor er denne oplysning ikke med i lokalplansudkastet?

Argumenter for udvidelsen

Direktør for Aarhus Havn Thomas Haber Borch har i TV-indslag 2. februar 2022 udtalt at havnens vokser kraftigt og i JP Aarhus 10. februar 2022 konkretiseres containeromsætningen til en vækst på 58% over de seneste 5 år svarende til 9,6% p.a. Afdelingsleder Kim Meilstrup har på informationsmøde 7. februar ligeledes nævnt denne vækst.

På Danmarks Statistisk findes offentlige tilgængelige data over antallet af containere der går ind og ud af Aarhus Havn siden 1997. De viser at der over de seneste 5 år "blot" har været en stigning på 31% svarende til 5% p.a.

Kilde: [Statistikbanken](#)

Spg. 5: Hvorfor oplyses tallet over antal containere ikke i materialet?

Bilag 10 - Yderhavnen et behov, er et centralt dokument for bl.a. de kommercielle overvejelser for havneudvidelsen. Heri findes en tabel over den forventede vækst på havnens forretningsområder, som opgøres til samlet 90% frem mod 2060, altså over 42 år. Ser man nærmere på tabellen, ses det at container og Ro-ro segmenterne forventes at vokste mindst. Tabellen er så videreudviklet med en p.a. beregning af de forventede vækstrater, så læseren kan danne sig et indtryk af den årlige tilvækst, da denne er nemmere at forholde sig til. Her ses det at Container og Ro-ro segmenterne forventes at vokse med under 1,34% årligt i forecastperioden, og container-delen udgør hele forudsætningen for etape 1 af den foreslåede havneudvidelse.

Kapacitet

Med den skitserede indretning vil der være kapacitet til en årlig godsomsætning på 7,5 mio. tons. Omsætningen kan være fordelt som angivet i skemaet.

Godstype	Omsætning 2018 (estimat)	Forventet omsætning i 2060	Stigning 2018-2060
Container	3.700.000 tons 550.000 TEU	6.500.000 tons 950.000 TEU	ca. 75 %
Fast Bulk	3.100.000 tons	6.100.000 tons	ca. 95 %
Flydende Bulk	1.400.000 tons	2.900.000 tons	ca. 110 %
Andet (herunder Ro-ro)	400.000 tons (350.000 tons)	600.000 tons (525.000 tons)	ca. 50 %
I alt	8.600.000 tons	16.100.000 tons	ca. 90 %

	Stigning 2018-2060	P.a.
Container	75%	1,34%
Fast Bulk	95%	1,60%
Flydende Bulk	110%	1,78%
Andet (herunder RO-ro)	50%	0,97%

Kilde: Bilag 10 og egentilvirkning

Som det fremgår af tabellen forventer havnen i 2060 skulle håndtere omkring 950.000 containere (målt som TEU) og i 2021 håndterede havnen omkring 718.000 containere¹. Det betyder at man i 2060 forventer at håndtere ca. 30% mere end i 2021. Når man visuelt ser billeder af havnen og fysisk besøger havnen, ses det at containere opmagasineres med typisk 3-5 containere oven på hinanden. Det er offentligt kendt at havnen har fået dispensation til at gå yderligere i højden end tidligere tilladelser har gjort muligt. Ved blot at øge antallet af containere, man stabler ovenpå hinanden vil man med en yderligere etage øge kapaciteten med 15- 20% for hver etage man tilføjer. Mange moderne havne opererer med "containerfortætning" som også foreslået af byplanlægger Rune Fink Isakson². Det er en simpel, billig og markant mindre miljøbelastende løsning end en havneudvidelse.

Det fremgår heller ikke af materialet hvor mange containere der ligger på langtidsopbevaring. Disse giver god mening at have liggende andre steder udenfor havnen, eksempelvis i en tørdok³, som heller ikke beskrives i materialet. Aarhus Havn er i aktuel søgen efter arealer til en tørdok og derfor bør det være en integreret del af materialet og hvordan man forventer at imødekomme de forventede kommende behov via alle de løsninger der er i spil. Meget tyder på at det er muligt at imødekomme den forventede efterspørgsel i hele perioden ind til 2060 på de eksisterende arealer – det ville være helt oplagt at det blev beskrevet i materialet.

Spg. 6: Hvilken kapacitet vil en tørdok og en optimering af de eksisterende arealer give havnen?

Det fremføres at Aarhus Havn forventer at omsætningen med containere mellem Europa og Asien vil være en drivende faktor for de forventede fremtidige øgede godsmængder. De seneste 5 års vækst er særligt drevet af årene 2017, 2020 og 2021 som hver har 2-cifret vækstrater jf. nedenfor.

Godsomsætning Århus Havn	2017	2018	2019	2020	2021
1000 TEU (kun containere)	513	540	574	623	718
Årlig vækst	13%	5%	6%	9%	15%
Akkumuleret	13%	19%	26%	37%	58%

Kilde: Danmarks Statistik

2020 og 2021 er præget af Corona, som har "disruptet" de globale forsyningskæder hvor nethandlen eksploderede, som følge af at vi alle sammen måtte blive hjemme og dermed drev voldsomme vækstrater indenfor alle stort set alle varekategorier der kunne sendes og dermed også et ekstraordinært internationalt handelsflow. Det er meget belejligt for Havnen og benytte de sidste 2 års udvikling til at påvise en høj positiv trend-vækst. Vi skal blot tilbage til årene 2010-2015 for at se en tilbagegang/stagnation i væksten af containere.

¹ [Fremgang på alle hylder | Aarhus Havn \(ritzau.dk\)](https://ritzau.dk/nyheder/land/2021/09/01/fremgang-pa-alle-hylder-i-aarhus-havn)

² <https://jyllands-posten.dk/jpaarhus/debat/breve/ECE13711424/containeraarne-kan-erstatte-havneudvidelse/>

³ <https://jyllands-posten.dk/jpaarhus/aarhus/ECE13719749/aarhus-havn-leder-efter-plads-til-en-dry-port/>

Godsomsætning Århus Havn	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1000 TEU (kun containere)	446	431	404	406	424	445

Kilde: Danmarks Statistik

Stort set alle virksomheder der er afhængige af at source komponenter og købe varer i østen og særligt Kina har fået en lektie i forbindelse med Corona. De har fundet ud af at deres forsyningskæde var langt mindre robust og sikker end antaget og derfor er det "topic of the century" i rigtig mange virksomheder at få omlagt værdikæden til deres nærmarkeder. Det kan også lade sig gøre fordi den teknologiske udvikling har medført at man ved brug af automatisering, robotter, 3D printere m.m. kan de producere markant billigere end tidligere og dermed konkurrere med lavtlønslande for flere og flere typer af komponenter og produkter, ligesom leveringstid er blevet et konkurrenceparameter i mange brancher. Ligeledes er Politisk risiko kommer på agendaen igen efter en lang periode, hvor vi ikke troede det betød noget

Spg 7: Denne vinkel (og mange andre) findes ingen steder i materialet (særligt relevant i bilag 10) og burde danne baggrund for en følsomheds- og konsekvens analyse af havnens forventninger, kapacitet mv. og hvordan man har tænkt sig at gøre hele setuppet mere fleksibelt og omstillingsparat til ændrede forudsætninger. Hvorfor har man ikke medtaget dette i materialet?

Brug af eksisterende områder og alternativer

I forlængelse af ovenstående savnes der en grundig gennemgang af hvorledes de eksisterende arealer kan optimeres. Ingen steder i materialet er der brugt plads på at beskrive hvilke muligheder der findes for at optimere de eksisterende arealer.

Spg. 8: Skal man overhovedet benytte de eksisterende arealer til havnedrift eller ligger der andre planer for de arealer som eksempelvis. bymæssig udnyttelse?

En ikke-fuldstændig gennemgang af de virksomheder som bor på havnens områder, viser at virksomheder som Hummel, Chili Klaus, Cross Fit, Just Female, PH Sko og en trælasthandel mfl. beboer havnens arealer i dag. Der er over 50 virksomheder af den art. Ingen af dem har en nødvendig relation til havnen og det faktum at de transporterer deres varer i containere vil gøre de fleste af landets virksomheder til havnerelaterede. Det anfægtes ikke at havnelovens §6 stk. 2 ikke er opfyldt, men igen savnes det at de ansvarlige dokumenterer og fokuserer på at få optimeret det eksisterende, som første prioritet. Som konkret eksempel har Århus igennem det sidste årti haft en større trælasthandel liggende i midtbyen (Stark) som har valgt at samle og flytte sine aktiviteter ud af byen til et større erhvervsområde i Årslev ved Århus Vest lige ved siden af E45 indenfor de sidste 5 år.

Kombinationen af at optimere de eksisterende arealer og finde smarte løsninger, som havnens aktuelle søgning efter en tørdok (Dry Port), virker til at kunne dække alle havnens beskrevne behov. Ved at optimere indenfor de eksisterende rammer opnås en væsentlig bedre økonomi for Aarhus Havn, der ikke bliver belastet af meget betydeligere finansielle omkostninger ved en evt. udvidelse af havnen. De betydelige overskud havnen vil kunne fremvise vil kunne tilføres Aarhus Kommune til at forbedre kommunens samlede tilbud til borgerne.

Spg. 9: Hvorfor er eventuelle udfordringer ved at optimere det eksisterende areal og drift ikke beskrevet som en del af materialet?

Ingen steder i debatten eller materialet hører vi om mulighederne i at samarbejde med andre havne, som endnu et alternativ til udvidelsen. Blot som eksempel så er Glatved ved Grenå en af Danmarks naturlige dybvandshavne og den ligger tilmed lige på sejlruten og kræver dermed ikke yderligere udvikling af sejlrender mv. Der er over de sidste 10 år sket væsentlige private investeringer på havnen i Grenå til at håndtere alternative brændstoffer som bioethanol mv.

Flere danske havne ligger under stille afvikling eksempelvis Fredericia, som i øvrigt har ledig tankkapacitet, så der ligger også flere interessante samarbejdsmuligheder, der har potentiale til både at spare både penge og miljø.

Spg. 10: Hvorfor indeholder og behandler materialet ikke belysning og diskussion af disse alternativer?

Spg. 11: Hvile alternativer har Aarhus Havn behandlet i deres proces og er der dokumentation herfor?

Økonomi

I bilag 10, findes afsnittet "Hvem skal finansiere Yderhavnen"? Udover at være det korteste afsnit i hele bilaget står der følgende:

"Aarhus Havn drives efter forretningsmæssige principper og al udbygning af havnen er altid sket ud fra langtidsplaner. Alle investeringer hviler på økonomiske budgetter, der fordrer en passende rentabilitet. Dvs. at finansieringen af Yderhavnen kommer fra de fremtidige indtægter..."

Her har vi et kæmpe offentligt infrastrukturprojekt hvor man bygger hele investeringen på ukendte fremtidige indtægter. Det fremgår ingen steder, at man har det af materialet.

Spg. 12: Har havnen ikke sikret sig kontraktuelle tilsagn fra lejere som del af denne proces?

Igangsætning af store anlægsbyggerier, uden kontraktuelle aftaler med lejere kaldes spekulationsbyggeri. Aarhus Kommune har tilbage i 2015 været part i en byggesag omkring dokk1 på havnen i Århus – et andet stort prestigeprojekt med kommunen som bygherre, hvor man ikke overholdte gældende lovgivning⁴.

Spg. 13: Kan de ansvarlige beslutningstagere stå inde for at det eksisterende projekt og grundlag for havneudvidelsen ikke vil medføre lovovertrædelser?

Forfatteren har ikke været i stand til at finde nogle tal på hvad dele og det samlede anlægsprojekt forventes at komme til at koste i materialet. På informationsmøde den 7. februar 2022, måtte afdelingslederen Kim Meilstrup hårdt presset efter 3 gentagne spørgsmål og manglende svar, erkende at den samlede udvidelse forventeligt løber op i 2,5-3 mia. kr. (før evt. budgetoverskridelser, som disse projekter typisk har en historik for). 2,5-3 mia. kr. er en fordobling af havnens balance i deres 2020 regnskab. I alle virksomheder, er en fordobling af balancen defineret som en væsentlig begivenhed, der kræver indgående analyse og konsekvensstudier fra den ansvarlige ledelse.

Spg. 14: Hvad er anlægssummen på havneudvidelsen?

Spg. 15: Hvorfor angives anlægssummen ikke i materialet?

Spg. 16: Hvordan påtænker man at finansiere projektet?

Spg. 17: Hvis nu det viser sig at efterspørgslen efter havnens ydelser måtte ændre sig markant, kan det her projekt så ende med en ekstraregning til de århusianske skatteborgere og/eller miljøet – i så fald på hvor meget og i hvilke scenarier?

Ses der nærmere på selve udvidelsen, så fremgår det at etape 2 på ca. 60 hektar skal gå til såkaldt flexhavn i lokalplansudkastet eller det fleksible område som det er kaldt i bilag 10. Her angives der at man endnu ikke ved hvad der skal være på området og at man holder bebyggelsesmulighederne åbne til fremtidige planprocesser.

Spg. 18: Skal man endelig diskutere en udvidelse af havnen, hvorfor laver man så ikke blot en lokalplan for etape 1 og lader udviklingen diktere næste step, som tydeligvis er så ukonkret at ingen endnu kan tage stilling?

Arealerne under etape 2 udgør ca. 60 hektar. Med en anlægspris i niveauet 2,5-3 mia. kr. for hele det forslåede projekt giver det en hektarpris på 25-30 mio. kr. Alternativet vil for en del af de aktiviteter der pågår i dag være at etablere byggeretter andre steder eller udenfor byen, med nærhed til E45. Disse kan forventes at blive erhvervet til noget der mere minder om prisen på landbrugsjord til omkring 300.000 kr. pr hektar.

En meget vigtig argumentation for udvidelsen er skabelse af arbejdspladser. Ved at flytte virksomhederne ud til motorvejen eller andre steder er der meget større chance for at skabe flere arbejdspladser, idet der

⁴ <https://www.db.dk/artikel/dokk1-udlejning-ulovlig>

bliver langt billigere at etablere sig der, end på ekstremt dyre havnearealer og derved have kapital til at ekspandere. Virksomhederne ligger stadig i Aarhus Kommune.

Spg. 19: Hvad er det forventede afkast af investeringen i en havneudvidelse?

Spg. 20: Hvilken analyse har beslutningstagerne lagt til grund for, at investeringen i etape 2 kan blive attraktiv for alle parter (havnen, skatteborgere, virksomheder)?

Forfatteren er bekendt med flere henvendelser vedr. ønsker om aktindsigt i de økonomiske forudsætninger for udvidelsen, men alle er blevet afvist med argumentet om at havnen ikke har oplysningspligt. De fleste andre konkurrerende havne er også offentligt ejede og er underlagt samme rammebetingelser som Aarhus Havn.

Spg. 21: Hvorfor ønskes der ikke transparens i de væsentlige økonomiske forudsætninger for projektet?

I store økonomiske projekter og beslutninger opererer man altid med følsomheder og scenarieanalyser i forhold til sin "base case". Hvad er havnens base case og hvad vil en vækstnedgang eksempelvis betyde for havnens behov? Hvad hvis der kræves yderligere udbygning af havnen for at følge med konkurrencen i fremtiden?

Spg. 22: Ingen steder i materialet er der lagt op til at beskrive alternative scenarier og deres konsekvenser – hverken økonomisk eller miljømæssigt. Hvorfor ikke?

Miljø – natur og mennesker

En meget central del af argumentationen fra Havnen og Borgmesteren (formanden for havnen) side er at man ønsker at fremtidssikre havnen og klargøre den til at blive endnu mere klimavenlig. Der argumenteres med at skibstransport er den klar mindst CO₂ skabende transportform af gods mv. Det skal nok være rigtigt og anfægtes ikke. Men i den miljøkonsekvensvurdering der er foretaget skriver COWI følgende:

Etablering af Yderhavnen vil over den samlede anlægsperiode have et betragteligt CO₂-aftryk, som ikke nødvendigvis opvejes af en tilsvarende reduktion i driftsperioden. I forhold til målene om en samlet, reduceret klimapåvirkning, er havneudvidelsens nettoudledning af drivhusgasser med til at forsinke de overordnede mål om en samlet reduktion af CO₂ i atmosfæren.

Vi har her sort på hvidt at havnen ALDRIG bliver god for klimaet uanset hvor miljømæssigt gode skibene bliver.

I indstillingen til byrådet 1. december 2021 findes et notat⁵ blandt bilagene omkring klima, som er lavet af Teknik og Miljø til byrådet. Notatet er et ultrakort resume af miljøkonsekvensvurderingen. Ingen steder i notatet fremgår ovenstående konklusion fra COWI. Det virker til at være en væsentlig information at få frem til beslutningstagerne.

Spg. 23: Hvorfor udelades denne information til beslutningstagerne i notatet og bør det ikke sikres at alle beslutningstagere har modtaget informationen?

I rapporten anslås det samlede CO₂ aftryk over anlægsperioden af COWI til at udgøre ca. 170.000 tons CO₂ svarende til ca. 1.700 familier i parcelhuse over 25 år.

På demokratiets vegne skrider det til himlen når man læser ovenstående og samtidig konstaterer at Aarhus Havn og Aarhus Kommune ikke har offentliggjort nogen dokumentation for alternativer og hvilke overvejelser der er gjort omkring en optimering af de eksisterende arealer, som den absolut første overvejelse. Aarhus Kommune har en ambition om at blive CO₂ neutral i 2030. Det er i sig selv ambitiøst.

⁵ <https://dagsordener.aarhus.dk/vis/pdf/bilag/9b2c1c32-bf97-48f1-a00a-8572b3288ae0/?redirectDirectlyToPdf=false>

Spg.24: Hvordan vil kommunen helt konkret opnå dette med en havneudvidelse, der vil gøre realiseringen af målet endnu sværere?

Spg. 25: Hvor er havnens, kommunens og borgmesterens klimaambitioner i denne sag?

I bilag 7 Kyststudie konkluderes om Tangkrogen at "det tilstrømmende sediment aflejres mere eller mindre permanent langs Tangkrogen, hvor det vil akkumuleres og give anledning til at kysten gradvist rykker ud i vandet"... og kommer dermed over tid til at rykke meget tæt på havnen og ligge side om side med det forventede kommende nye rensningsanlæg, som potentielt er en del af havneudvidelsen i fase 2. Tangkrogen er et vartegn for Århus og er til stor glæde for rigtig mange århusianere og turister.

Spg. 27: Betyder det så enden for Tangkrogen, som vi kender den i dag?

Spg. 28: Har nogen lavet konsekvensberegninger over potentialet i tabte indtægter for byen ved en forringelse af de rekreative områder som tiltrækker turister fra ind og udland?

Vi får en kraftig pejling om fremtidens Tangkrog i lokalplansudkastet hvor der står:

"Fra visse steder i og omkring Tangkrogen og andre højtbeliggende steder vil udsigten over bugten være stærkt påvirket. Selvom der gennem planlægningen fastlægges bestemmelser hvis formål er at minimere den samlede visuelle påvirkning, så er der tale om en meget stor havneudvidelse med meget store bygningsvolumener og høj aktivitet. Samlet ser vurderes planernes realisering derfor at betyde en væsentlig påvirkning på kystlandskabet.

I den forbindelse gives der ingen forklaring på hvorfor der i det første forslag på 140 ha ikke var en ydermole. I det nuværende forslag skal der etableres en ydermole på 4 meter i højden, så der etableres et såkaldt svajebassin. Der er ingen begrundelse for, hvorfor det nu er nødvendigt med etablering af ydermolen. Det ligner unægtelig blot en udskydelse og "gemmen væk" af det tidligere forslag.

Spg. 29: Hvad er argumentationen for at inddrage ydermolen meget sent i processen og efter at man har fået afslag på et endnu større projekt?

Når man bygger så larmer det. Ved en potentiel havneudvidelse så skal der bankes pæle og spuns over store områder i lang tid. Her har vi et anlægsprojekt der strækker sig til 2060, som foreslået. Ingen steder i materialet er der nævnt noget om gener i anlægsfaserne

Spg. 30: Hvorfor er generne i anlægsfasen ikke beskrevet i materialet?

Den demokratiske proces

Havneudvidelsen er en kompleks størrelse som driver mange parallelle planprocesser og høringsprocesser udover selve haveudvidelsen. De er bl.a. men ikke begrænset til følgende andre planer:

- Tillæg til Spildevandsplanen
- Udkast til miljøgodkendelse (jordtip)
- Udkast til §25 (VVM) tilladelse med miljøkonsekvensrapport som bilag

Læg dertil at trafikstyrelsen, Reewater og Marselistunnelen også kører høringsprocesser, eller kommer til det, som er relevante for vurderingen af udvidelsen og det samlede projekt. Det er ganske enkelt en voldsom kompleks proces, som de færreste reelt kan overskue. Det er sagt uden at fornærme nogen. Som baggrundsmateriale fra Aarhus Kommune, alene til borgerne, findes der omkring 2.500 siders materiale, alt sammen ganske komplekst og tungt fagstof, som beskriver forholdene og de forventede påvirkninger på alt fra borgers helbred, miljø, natur og til havnens kommercielle muligheder mv. men sjovt ikke noget om økonomi eller alternativer til en udvidelse som tidligere beskrevet.

Dette materiale, skal danne baggrund for at træffe en ganske væsentlig beslutning for Aarhus de næste +40 år frem og er vel et af de største infrastrukturprojekter i Århus i nyere tid. Materialet blev offentliggjort 6. januar 2022 og er i høring til 4. marts, altså 57 dage. Hvis man kunne læse alle døgnets 24 timer og hver

side tager ca. 5 min. at læse, ville det tage ca. 9 døgn at læse alt materialet igennem. Det er ikke realistisk for nogen mennesker, at kunne læse koncentreret alle døgnets 24 timer 9 dage i træk. Neden er derfor vist en tabel med forskellige inputs for hvor lang tid til vil tage at læse én side og hvor mange timer man effektivt kan læse på en dag. Så kan læseren selv sætte sine forudsætninger ind alt efter evner. Tabellen viser hvor mange dage det vil tage at komme igennem materialet.

		Antal effektive læsetimer pr. dag				
		0,5	1	2	5	12
Minut pr. side	2	163	82	41	16	7
	5	408	204	102	41	17
	10	816	408	204	82	34
	15	1225	612	306	122	51
	20	1633	816	408	163	68
	30	2449	1225	612	245	102
	45	3674	1837	918	367	153

Som det ses er der meget få scenarier hvor det rent faktisk kan lade sig gøre at komme igennem alt materialet i høringsperioden (markeret som grøn), som udgør 57 dage. En læser der bruger 2 timer hver dag i hele høringsperioden og tager 5 minutter om hver side, kan eksempelvis nå at komme igennem materialet på 102 dage! Det er ca. dobbelt så lang tid som der er til rådighed i hæringsfasen.

En aflytning⁶ af byrådets diskussion omkring beslutningen om at godkende indstillingen til at tage havneudvidelsen i offentlig høring, viser også at flere af byrådsmedlemmerne savner uddybninger omkring flere markante forhold og forudsætninger bag projektet og udtrykker bekymring omkring det nuværende informationsgrundlag.

Spg. 31: Hvorfor skal en så signifikant og kompleks beslutning hastes igennem?

Spg. 32: Hvorfor tager man den ikke i etaper?

Spg. 33: Hvem af beslutningstagerne har det fulde overblik?

Opsummering

Der er af de offentlige myndigheder og ansvarlige ledelser ikke blevet forelagt dokumentation for mulige optimeringer af det eksisterende havneareal og alternative løsningsmodeller på havnens behov, ligesom der mangler konsekvensberegninger på forskellige scenarier for fremtidige udvikling og dermed behov. Der er en voldsom interessekonflikt mellem bygherre og konsulenten bag miljøvurderingsrapporten. Flere steder omgås materialets fakta lettere lemfældigt og til styrkelse af bygherres sag, hvor en mere neutral og balanceret tilgang ville være forventet af en offentlig myndighed.

Relativt simple betragtninger viser at den eksisterende havn kan rumme de forventede fremtidige mængder af trafik/ gods i en meget lang periode uden signifikant miljøbelastning. Der kan skabes flere arbejdspladser ved at lade udviklinger foregå på land.

Havnens økonomi vil blive væsentlig forbedret, idet den ikke har de meget betydelige finansielle omkostninger en udvidelse medfører.

Der skal ikke bruges de kolossale mængder råvarer i form af sten, sand, grus, cement, jern m.m., hvis man ikke udvider havnen og derved er miljøpåvirkningen markant lavere.

En udvidelse vil have en meget mærkbar indvirkning på mennesker, havstrømme og hele miljøet i Aarhus bugten, som er unik.

Det hele er struktureret, så det praktisk talt er umuligt for almindelige mennesker, at danne sig et overblik over både proces, indhold og konsekvenser. Det er en skam for vores samfund, by, natur og demokrati. Det kan gøres bedre for alles skyld!

På baggrund af ovenstående mener jeg, at der skal nægtes tilladelse til en havneudvidelse.

⁶ <https://dagsordener.aarhus.dk/vis?id=8f661eb2-44ff-497d-b645-81613e0aac85>