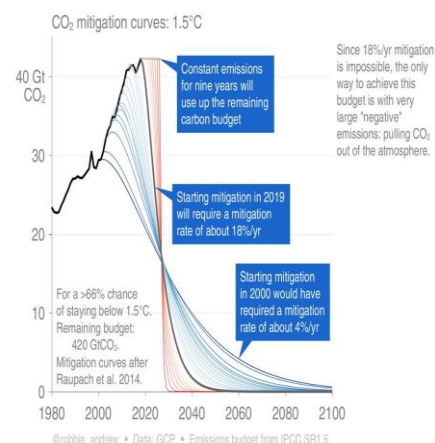


Høringssvar 4: Trafikmæssigt set er havneudvidelsen og Marselistunnel projektet galt på alle parametre: Det er dyrt, klimaskadeligt, unødvendigt; det vil give støj, trængsel og trafikchaos og ikke løse de store reelle problemer Aarhus har med sin trafik.

Havneudvidelsen og Marselis-tunnel projektet hænger tæt sammen. Og begge hænger de igen sammen med Infrastrukturreformens mange megaprojekter. Marselistunnelen er et helt igennem overflødigt projekt til 2,7 mia. Havneudvidelsen koster 3 mia. Tilsammen vil de skabe trafikchaos, trængsel og kødannelse i årtier frem. Foruden at ødelægge klima og havmiljø. Og når al jorden er kørt til de nye havnearealer, og det hele står klar, så vil Aarhus' store trafikproblemer ikke være løst.



Aarhus' trafikproblemer er markante. Havneudvidelsen og Marselistunnel-projektet vil ikke løse problemerne, tværtimod vil de øge problemerne. Samtidig vil de øge CO2 belastningerne fra transporten. Men hvis vi skal holde os inden for Parisaftalens mål om max 1,5 grader global opvarmning, så skal vi omgående reducere alle udledninger, jf. figuren til højre, som viser at jo længere vi venter, jo mere drastisk skal vi reducere CO2. Hvis vi var startet i 2019 skulle vi reducere årligt med 18%. I dag er CO2 udledningerne vokset yderligere og der er gået yderligere 4 år – vi skal med andre ord reducere endnu mere årligt.

FAKTA OM TRANSPORT - FOR AT ILLUSTRERE ABSURDITETERNES OMFANG OG SITUATIONENS ALVOR

Hele 29% af Danmarks CO2-udledninger stammer fra transporten. Transport har en lang række videnskabeligt beviste ødelæggende virkninger: Den ødelægger natur og miljø, destruerer artsmangfoldighed/biodiversitet, skaber trængsel, støj og forurener luften på måder, der resulterer i en række sygdomme.

Bilernes antal er det seneste årti vokset mod amerikanske tilstande og har efterladt en kollektiv trafik i krise. Vi har aldrig haft flere personbiler: I 1995 var der 1,5 mio. biler. I dag er der 2,7 mio., og regeringen forudsiger at der vil være 3,3 mio. biler i starten af 2030'erne.

En gennemsnitsbil kører 3,5% af tiden og holder stille i mere end 96% af tiden¹. Der sidder 1,05 person i hver bil i myldretidstrafikken, selvom der typisk er plads til 4-5. Hver bil optager 2-3 P-pladser og et stort antal km asfalt. En S-bane har samme kapacitet som 32 vejbaner. Alligevel foregår 84% af vores persontransport med biler.

En el-bil er i heldigste fald halvt så skadelig i forhold til klima som en fossilbil (ifølge Klimarådet), men det er ikke desto mindre stærkt klimaskadeligt. Og selve produktionen af el-biler bruger vitale globale ressourcer, som kun findes i begrænsede mængder.

Hele 98% af vore bilpark er fossilbiler (benzin, diesel eller hybrid), kun knap 2 % er el-biler². En bil lever i gennemsnit 15 år; hver bil lever i dag 0,8 år kortere end for 10 år siden. Antallet af SUV'ere er vokset stærkt, og nye biler udleder i dag mere CO2 målt per km, bl.a. som følge af de mange store SUV'ere, som er mere benzinkrævende pga. større vægt og luftmodstand.

¹ Kilde: DTU, januar 2022. Kilde for øvrige tal: "Folkeavisen for et Bæredygtigt Danmark", kap. 4 om Transport og mobilitet, s.31 Faktaboks, se <https://detfaellesbedste.dk/wp-content/uploads/2021/08/Folkeavisen-2021-web.pdf>

² Danmarks Statistik feb. 2022

I Aarhus står trafikken for 50% af alle kommunens CO2-udledninger, siger Byrådet bl.a. i Klimaplan og -Strategi. Og man har i plan og strategi lovet inden 2030 at reducere dens udledninger med 200.000 tons CO2 årligt.

Alligevel kører vi stadig mere i bil, får flere biler per familie, cykler mindre og bruger kollektiv transport langt mindre. Det gælder på landsplan såvel som for Aarhus.

Man kan dårligt forestille sig en mere grotesk og klimaskadelig brug af klodens ressourcer. Og så er der intet sagt om klimaskadelig luftfart eller ditto transport med lastbiler og skibe. Det kan og skal gøres klogere.

'HYPERMOBILITET' – TROEN PÅ AT MER TRAFIK ER ET UBETINGET GODE. FULDSTÆNDIG AFKOBLET FRA REELLE BEHOV, KLIMA- OG MILJØSKADER

Havneudvidelsen og projektet om Marselis tunnel er et udtryk for, at Aarhus Havn og Aarhus Byråd tilsyneladende planlægger fremtiden efter den verden vi har haft, frem for den verden vi bliver nødt til at skabe.

Havneudvidelsen og Marselistunnel projektet er en del af regeringens *Infrastrukturreform* med en række store projekter, der i øjeblikket står i kø for at blive realiseret – Lynetteholm, Egholm Motorvej, udvidelse af Kbh. Lufthavn, Amagermotorvejen, Hærvejsmotorvejen osv. med kobling til potentielle projekter som Kattegatforbindelsen.

Danmark bliver overstrøet med og gennemskåret af motorveje, havne, lufthavne og broer, som om der ikke var noget, der hed klima eller natur. Stik mod egentlige behov anlægger vi i dag motorveje, hvor der nærmest ingen biler kører, udelukkende fordi de er led i politiske studehandler. Anlægsprojekter er blevet en politisk handelsvare.

"Hypermobilitet" - som det hedder - er troen på, at mere trafik er et ubetinget gode. Ledende økonomer og politikere har i dag den opfattelse, at øget transport af mennesker og varer er et ubetinget samfundsmæssigt gode. Det sker fuldstændig afkoblet fra de planetære grænser³ og ethvert klima- og miljøhensyn.



Overalt har disse projekter givet anledning til voldsomme protester. Dannelsen af borgergrupper der føler sig rendt over ende, som ser lokale naturskønne områder blive ødelagt, forventer mere trafik og støj osv. er vokset markant⁴.

Og hver gang benytter myndigheder og politikere samme slags argumenter, de 4 klassikere, kaldte Poul Kattler dem ved Borgermødet forleden:

1. Kikkerten for det klima-blinde øje.

Man adskiller de CO2-udledninger, som selve anlægget af infrastrukturen giver anledning til (anlægsfasen), fra den CO2-udledning, der kommer når anlægget tages i brug, hvilket medfører mere transport = mere fossil energi (driftsfasen)⁵.

I tilfældet med havneudvidelsen i Aarhus har COWI regnet sig frem til, at anlægget af selve havnen (forstået

³ Man kan læse om de planetære grænser i Folkeavisen for et Bæredygtigt Danmark, s. 4 - <https://detfaellesbedste.dk/wp-content/uploads/2021/08/Folkeavisen-2021-web.pdf>

⁴ Se fx en kort beskrivelse her: <https://detfaellesbedste.dk/loesninger/transport-loesninger/kan-vi-samles/>

⁵ Det skal anstændigvis tilføjes at vor tidligere transportminister Benny Engelbrecht, som bekendt også forsøgte at skjule CO2-udledningerne som følge af selve anlæggene.

som havnearealer og moler) betyder udledning af 170.000 tons CO₂.

Men VVM-rapporten ser fuldstændig bort fra, at havnen anlægges med det ene formål at øge antallet af skibe, lastbiler og godsmængder. At dens brug med andre ord giver anledning til betydelige yderligere udledninger af drivhusgas (se *høringsvar 2 om Klima*).

Det er præcis det samme man gør i forbindelse med fx udvidelsen af Københavns Lufthavn og anlæggelsen af Lynetteholm, fortalte formand for Rådet for Bæredygtig Trafik, *Poul Kattler*, ved vores Borgermøde 22. feb. på Aarhus Rådhus.⁶ Man ser bort fra, at en udvidelse af lufthavnen selvfølgelig betyder, at der flyves mere, hvilket igen betyder flere CO₂-udledninger.

I tilfældet med Aarhus havneudvidelse betyder selve anlægget selvsagt, at der sejles mere; med containerskibe, krydstogtskibe, kommercielle skibe, Molslinje osv., der alle – bortset fra sejlskibe og robåde - udleder CO₂.

2. Truslen fra andre havne – her trusselsbilledet fra havne i Hamborg, Göteborg, Bremerhaven, Gdansk

Det er en selvopfundet trussel, sagde Poul Kattler i sit indlæg. Meningen er at få borgerne til at tro på projektets nødvendighed: Hvis vi ikke "følger med i væksten", så mister vi (havnen) konkurrenceevne og så er 10.000 arbejdspladser truet. Men det er en ikke nogen reelt eksisterende trussel, for de andre havne konkurrerer ikke på denne forsimplede måde med Aarhus (se *tidligere høringsvar 1 og 2*⁷).

3. Man opfinder et 'fremskridt' = en forventet fremtid, som nødvendiggør ens projekter

I tilfældet med havneudvidelsen begrundes behovet med fremtidig vækst i den globale handel og vækst i containerskibstransport og godsmængder. Suppleret af argumentet om manglende plads på havnen.

Vi har i et tidligere høringsvar argumenteret for, at dette behov er selvopfundet, ikke reelt, se tidligere høringsvar: *1_ Er der overhovedet behov for havneudvidelse*⁸.

Og nok så vigtigt: Der *bør* overhovedet ikke findes ekstra transport sted i fremtiden, som *Jens Friis Lund*, professor i Økologi ved Københavns Universitet og medlem af Klima- og Omstillingsrådet, KOR, meget tydeligt sagde i sit oplæg ved Borgermødet. Det kan klimaet simpelthen ikke holde til.

4. Ingen alternativer til Havnens eget projekt

I VVM-rapporten er der ingen alternativer til havneudvidelsen, bortset fra en lidt mindre molearm o.l. småtterier. Det er 'take it or leave it'.

Men i lyset af de truende megakriser - klimakriser, biodiversitets- og miljøkriser, havmiljøkrisen, kommende flygtningekriser o.m.a. som verden mere end aner i horisonten, så forekommer det at være fuldstændig urimeligt, at der ikke skulle være alternativer til at fortsætte *business as usual*.

Planen for havneudvidelsen ser landtransport udelukkende som lig med lastbilstransport.

Men hvad med jernbanen? - Der er jernbaneforbindelse til havnen. Den er nylig anlagt; den kan udvides og elektrificeres for en pris af 50 mio. kr. (VVM-rapportens tal), altså et ubetydeligt lille beløb set i lyset af de milliardudgifter, der i øvrigt er tale om.

Jernbanen er et oplagt alternativ til lastbilstransporten, og man kan føre banen ud til en terminal ved E45, hvorfra godset kan komme over på lastbiler. Så vil man få elektrificeret godstog i stedet for fossildrevne lastbiler, og samtidig kunne man undgå de mange lastbiler ind gennem byen.

VVM-rapporten nævner kort jernbanen ud til havnen. Men forlader så emnet og opstiller det ikke som et egentlig alternativ til lastbilstrafik.

Det vil vi gerne gøre: Banen fra havnen til E45 udbygges og der etableres en terminal, så elektrificeret godstog erstatter lastbiler fra havnen gennem byen. Dette bør under alle omstændigheder ske, og er således ikke afhængigt af en eventuel havneudvidelse.

En anden mulighed: Man kunne samarbejde, de danske havne imellem, så hver havn gør det, den er bedst

⁶ Se og hør oplæggene på youtube her (1:03 inde i optagelsen) <https://www.youtube.com/watch?v=53WL9szvujl>

⁷ Findes her: <https://detfaellesbedste.dk/kategori/nyheder/>

⁸ Se <https://detfaellesbedste.dk/loesninger/transport-loesninger/hoeringssvar-1-er-der-overhovedet-behov-for-en-havneudvidelse/>

til. Det gælder fx samarbejdet til danske havne som Grenaa og Fredericia, hvor Aarhus kunne tage sig af containere, Grenaa af bulk og Fredericia af tanke til brændstoffer.

Man kunne lave dryport, havneareal på landjord, som man gør det i Fredericia. Osv. – der er masser af alternativer.

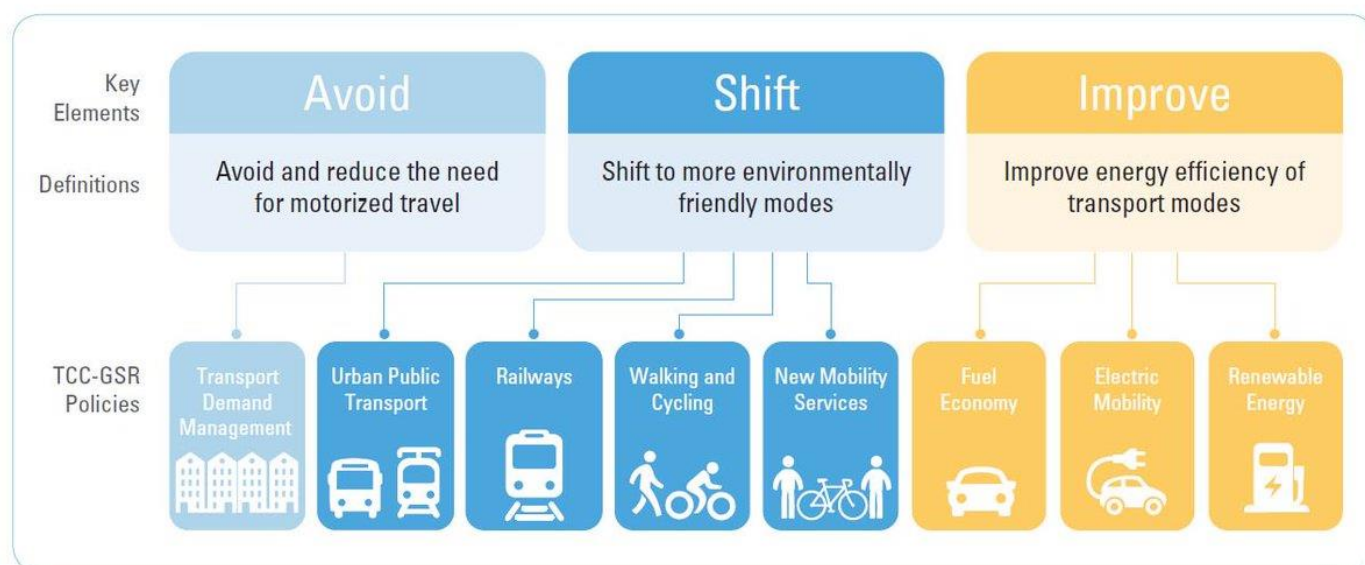
Det overordnede perspektiv: Vi skal ikke - og kan ikke tillade os - at forbruge og handle *mere* i fremtiden. Vi skal i stedet leve enklere og mere klimavenligt og bæredygtigt. Det vil sige: Vi skal en helt anden vej. Havneudvidelsen er fra posen med gårsdagens løsninger.

Men vi er tvunget til at planlægge fremtiden ud fra, hvad det er for en verden, vi er nødt til at skabe.

Så i stedet for at bruge milliarder på at anlægge en unødigt udvidelse af havnen, - og den ligeså unødvendige Marselistunnel (se nedenfor) - så kunne de mange penge bruges til at skabe nye, reelt bæredygtige virksomheder med masser af grønne jobs, som i praksis kunne igangsætte den grønne omstillingsproces i Aarhus ved at producere vores fornødenheder på måder, der respekterer de planetære grænser. De enorme summer kunne anvendes til at skabe grøn fremtid i stedet for mere af den sorte fortid.

Trafikpolitisk arbejder verden med 3 temaer inden for bæredygtig transport

Der er tre grundregler inden for bæredygtig trafik: 1) Undgå (Avoid), 2) Skift (Shift), 3) Forbedre (Improve).



- 1. Undgå:** Den mest klimavenlige trafik, er den der undgås. Den næst-mest klimavenlige er gang og cyklisme, derefter kommer kollektiv transport ved elektrificeret jernbane, så el-busser og så andre former.

Til aller-aller-sidst kommer fossildrevne personbiler. Altså dem, hele vores transportsystem hviler på.

Havneudvidelsen vil resultere i 260 ekstra lastbiler *i døgnet* med tung jord i anlægsfasens årtier, hvert døgn, 365 dage om året, i 30 år, siger VVM-rapporten. Det svarer til en lastbil hvert minut i de vågne timer, har Svend Erik Kristensen fra Beskyt Aarhusbugten regnet ud. Hver lastbil støjer, skaber mere trængsel, udleder partikler - og CO2.

Havneareal 1 skal stå færdig i 2032. Havneareal 2 skal stå færdig i 2050. Indtil da skal der med andre ord køre tungt læssede lastbiler med jord til havnearealerne gennem Aarhus.

Det er ikke at UNDGÅ. Det er det modsatte – at FORØGE.

Og når først havnen står færdig, så er planerne ifølge VVM-rapporten at der skal køre *ekstra* 4.230 køretøjer *i døgnet* igennem byen, fra havnen mod E45 m.v. Heraf vil de 2/3 være lastbiler med gods fra havnen – svarende til 2.800 *ekstra* lastbiler i døgnet.

Det er igen ikke at undgå. Det er mere af det samme, mere klimaskadelig trafikpolitik.

Aarhus Byråd og Havn går med andre ord i stik modsat retning af den, som alle inden for bæredygtig trafikforskning anbefaler. Er det noget SF går ind for? Er det noget Radikale Venstre går ind for? Hvad med Konservative – går I ind for det?

2. Skift: Det handler om at skifte til mere miljøvenlige transportformer.

Aarhus er **ikke** ved at skifte til disse mere bæredygtige transportformer. Man har ganske vist etableret letbaneforbindelsen, men det er for lidt, for sjældent og for stift et system til at løse kommunens og byens trafikproblemer. Det har i praksis mere karakter af at tjene som undskyldning for fortsættelsen af den voldsomme og voksende biltrafik.

Man har lavet enkelte busruter med el-busser. Om det kan det samme siges. Der er ingen samlet plan. Ikke engang cykelplanen, som blev vedtaget af Byrådet år tilbage, og som burde være lige til at gennemføre, har man taget op til seriøs behandling i Byrådet.

Mini-Borgersamlingen om Trafik, planlagt og ledet af Paul Natorp fra *Sager der Samler*, førte til et større samlet reformforslag, som blev fremlagt på et offentligt borgermøde 19.juni 2021. Men ikke engang det, har man behandlet seriøst i Byrådet siden. Det er tilsyneladende ikke noget man har tænkt sig at implementere.

18. maj 2019 – midt i den hektiske folketingsvalgkamp der havde fået klima på dagsordenen - afholdt 4 grønne ngo'er sammen med repræsentanter for politiske partier i Byrådet et web-transmitteret debatmøde om byens trafik, hvor godt 800 borgere deltog på nettet.

Midtbyens Fællesråd havde tidligere samme forår udformet et forslag til en større reform, som var formidlet til Byrådets politikere. Forslaget var støttet en række grønne foreninger i Aarhus⁹.

Vi spurgte de tilstedeværende politikere¹⁰, om de kunne gå ind for forslaget. Det førte til lange, velformulerede svar, hvori ord som cykler, grøn, bæredygtig, helhedsløsninger etc. blev nævnt rigtig mange gange.

Svar hvor **ingen** af de tilstedeværende politikere tog noget, der bare mindede om konkret stilling til det konkrete forslag. Der kom heller ikke andre forslag, fx om at realisere den allerede Byrådsvedtagne cykelplan fra 2007, eller alternativer til det nuværende trafikkaos.

Vi spurgte så politikerne, hvordan de konkret havde tænkt sig at reducere CO2-belastningerne fra trafikken med de **200.000 tons CO2**, som man lover i *Aarhus Klimaplan (2021-2024)* og *Aarhus Klimastrategi 2020-2030*.

Svaret var, at de tilstedeværende politikere ingen konkrete planer havde lige for nu, men at man "nu havde påtaget sig i fællesskab at finde en løsning på dette store problem" – altså finde årlige CO2 reduktioner på 200.000 tons for trafikken i Aarhus inden 2030.

Det var meget fugl på taget, og ingen i hånden. Vi kommer ikke langt i klimaindsatsen, hvis vi fortsætter sådan.

Vi kan nu konstatere at næste gang byrådets politikere sætter sig sammen for i fællesskab at finde en løsning på dette store problem med CO2-udledningerne fra trafikken i Aarhus, så har man - *hvis* havneudvidelsen skulle blive vedtaget – fået sig en meget stor portion *ekstra* CO2, som man skal finde en klimaløsning på, nemlig den fra den ekstra trafik som havneudvidelsen forårsager.

Her kan man måske med fordel tage forslaget fra Midtbyens Fællesråd op igen. Eller forslagene fra webinarer om "Fremtidens bæredygtige Mobilitet" 25. maj 2021, arrangeret af det Fælles Bedste sammen med 8 andre grønne foreninger, som bl.a. rummede forslag til en samlet løsning fra bl.a. Ingeniørforeningen IDA¹¹. Måske kan man inddrage forslagene i Folkeavisen for et Bæredygtigt Danmark¹² eller forslagene fra Mini-Borgersamlingen.

3. Forbedre. El-biler er selve løsningen på trafikens store CO2-udledninger, hvis man skal tro politikere, erhvervsliv m.v. Daværende statsminister Lars Løkke Rasmussen høstede som bekendt stor omtale og ære ved i Folketinget at fremlægge et forslag om 1 mio. el-biler allerede i 2030. Der lå ingen analyser bag tallet;

⁹ Se forslaget her <https://detfaellesbedste.dk/loesninger/transport-loesninger/forslag-til-reduktion-af-klimabelastningen-fra-trafikken-i-aarhus-danmarks-anden-stoerste-by/>

¹⁰ Politikerne var fra SF, Enhedslisten, Socialdemokratiet, Radikale Venstre og et højrefløjsparti, formentlig Venstre eller Konservative i Byrådet

¹¹ Se planen her https://detfaellesbedste.dk/wp-content/uploads/2021/11/IDA_anbefal_til_baeredygtig_mobilitet_210106_opdat_210418.pdf

¹² Se s. 31 ff i Folkeavisen <https://detfaellesbedste.dk/wp-content/uploads/2021/08/Folkeavisen-2021-web.pdf>

det var grebet ud af luften på vej til talerstolen i Folketinget, hvor det lød handlingsorienteret.

Men: Om vi så fik samtlige fossilbiler udskiftet med el-biler, så havde vi ikke løst trafikens klimaproblemer. Af flere grunde, men først og fremmest fordi:

* **den strøm, der skal forsyne bilerne med energi fra vedvarende energi**, vil ikke i en overskuelig fremtid være tilstede i tilstrækkeligt omfang.

Aarhus aktuelt dækker 3 % af sin energi med sol og vind. Man regner med at opstille 8 vindmøller inden 2030, hvorved man kommer op på at dække 11-16% af sin energi fra VE. Resten af energien skal importeres; formentlig fra Tyskland, der producerer strøm vha. kul og gas. Og hvis ikke elektriciteten til bilen er bæredygtig, er bilen ikke grøn; så er den bare elektrisk og udledningerne af drivhusgasser ligger andre steder i værdikæden.

* **en el-bil har et klimaaftryk der - i bedste fald - er halvt så stort som en almindelig fossilbil.**

Halvdelen af en ulykke er en halv ulykke, - ikke reel klimaindsats.

* **batterier, teknik, instrumenter og karosseri opbruger vigtige og begrænsede ressourcer**, foruden at være årsag til slavelignende børnearbejde i Congo m.m.

Marselis Boulevard Tunnellen – dyr og unødvendig. Del af i alt 4 projekter

Marselistunnel er formelt set ikke en del af havneudvidelsen og indgår ikke i VVM-rapporten og lokalplan 1163 (og dermed dette høringsvar). Der kommer særskilt VVM-rapport for tunnelen, formentlig i 2023.

Men Marselis tunnel er vigtig. Det er den, der skal føre de ekstra personer og godsmængder i de mange køretøjer og ekstra lastbiler videre fra havnen til E45. Og gøre det 'under jorden' så beboerne belastes mindst mulig af støj og partikler. Det er samtidig udgravningerne til tunnelen, der skal give 10% af jorden (med en kort transport) til opfyldningen af havnearealerne i første fase frem til 2031, hvor tunnelen skal stå færdig.

Trafikanalyser af trafikken på Marselis Boulevard viser ganske vist, at der ikke er behov for en tunnel. Så hvis man tænker i kø, trængsel osv., så er tunnelen ikke nødvendig. Heller ikke efter anlæggelsen af den udvidede havn, hvis det skulle blive resultatet.

Og man kunne måske finde alternativer til det nuværende: Fx støjdampe trafikken på Boulevarden af hensyn til beboerne. Gøre noget radikalt for at fremme cyklisme i stedet for bilisme. Bruge elektrificeret godstog i stedet for lastbiler. Etc.

Det vil ovenikøbet koste 2,7 mia. at anlægge denne tunnel, penge som måske kunne anvendes bedre andre steder.

Kort før jul 2021 blev det meddelt, at Aarhus har modtaget 2,1 mia. fra staten til tunnelprojektet. Borgerne i Aarhus skal således kun betale 600 mio. – men det er stadig 600 unødvendige skattemillioner.

Selve tunnelen er ændret: Hvor tunnelen tidligere var planlagt til at gå i ét plan, skal den nu gå i 2 planer, 2 rør under hinanden nede i jorden, på en strækning der er 1,9 km fra havnen og til E45. Projektet skal være færdigt i 2031.

Projektet idylliseres som noget med legepladser og grønne parker på Marselis Boulevard. Men virkeligheden er, at der skal køre trafik i 2 etager frem og tilbage året rundt, og at udledningerne herfra føres direkte ud til Boulevarden.

Det er planen at anlægge Marselis Tunnel samtidig med 3 andre større projekter: Anlæggelsen af havneudvidelsen, ReWater rensningsanlæg samt Kongelundsprojektet med byg af bl.a. et nyt stadion. 4 store projekter i samme nærområde inden for en radius af 2 km. Inden for samme tiår. Alle disse projekter er planlagt til at køre samtidig, men de akkumulerede gener beskrives kun ganske kort i VVM og fx behandles Kongelunden slet ikke i materialet.

Det er uundgåeligt at der vil komme kæmpeudfordringer med øget trafik, vejarbejde og afspærringer på Marselis Boulevard. Alle disse projekter vil give både trafikale, støv-, lugt- og støjmessige gener. Det vil påvirke alle i området, både de færdende, men i særdeleshed beboerne i området og i hele Aarhus Syd.

DER ER KUN ÉN MULIG KONKLUSION: Undgå havneudvidelsen og anlæggelsen af Marselistunnel og anvend i stedet midlerne til reel bæredygtig omstilling.

Bedste hilsner, Niels Aagaard. Pva. Det Fælles Bedste