Vedr. Forslag til Lokalplan nr. 1163 - Udvidelse af Aarhus Havn

UDVIDELSE AF ÅRHUS HAVN

Jeg er stærkt imod planerne om at udvide Aarhus Havn, da jeg på det præsenteret materiale ikke kan se at fordelene ved projektet overstiger de mange negative konsekvenser af projektet.

Jeg vil gerne stille spørgsmål til disse følgende emner:

1) Ødelæggelse af rekreative miljøer

2) Brud af løfter og aftaler om "Kongelinien"

3) Ligegyldighed ift fremtidige generationers behov for rekreation

4) vandmiljøet i Aarhus Bugt

5) Aarhus som grøn kommune, vil udlede enorme mængde CO2 uden grund - en fejlvurdering.

6) Forbrugstænkning og konkurrencetænkning som fejlvurderinger.

7) Er det reelt med tale om øget forbrug, i en tid med fokus på klimaforandring?

8) Omlægning af anvendelse af havnens nuværende arealer

9) Arkitektur i Aarhus, og byens og bugtens udseende

10) Den glemte demokrati i en forhastet sagsbehandling.

1) Er man i Trafikstyrelsen og Århus Byråd parat til destruktion af Aarhus bys største rekreativ aktiv og trækplaster for utallige turister og besøgende hvert eneste år, som udsynet til og forbindelse med Aarhus Bugt, Mols og Tangkrogen er? Oplevelsen af at kunne gå langs vandet ad Strandvejen ud til Varna og Den Uendelig Bro, er af virkelig stor værdi for Aarhus' befolkning. Det, at man ser direkte over imod den modstående kyst er en del af oplevelsen, og dette vil blive ødelagt, hvis havnen udbygges som der er planer for. Kan den nuværende Aarhus byråd virkelig acceptere dette? Svar ønskes på spørgsmålet.

2) I den såkaldt "Kongelinie" aftalte man i byrådet i 1990'erne, at man ikke skulle bygge havn syd for den nuværende ydermolelinie. Beslutningen er igen blevet bekræftet af Hans Schiødt (som var beslutningstagende sammen med bl.a Thorkild Simonsen) og er stadig gældende. Udsynet over bugten vil blive ødelagt fra alle punkter langs kysten helt ud til Marselisskovene. En by som profilerer sig som en smuk, grøn, lille storby, med en skønhed som trækplaster for mange tusinde turister årligt, har ganske simpelt ikke råd til at skære den (grønne) gren af, som vi alle sidder på! Er Byrådet i Aarhus nu til sinds at ophæve den ellers glimrende og velset begrænsning af industriens påvirkning af vores naturrigdom? Et svar på dette ønskes af de ansvarlige politikere!

3) Under Covid pandemien er det blevet tydelig for enhver, at udendørs rekreative områder er steget voldsomt i betydning og værdi for alle borgere. At vælge nu at destruere disse miljøer i nærmiljøet ved havnen såvel som på de 2 klapningsområder, er fuldstændig uacceptabel og vil blive kritiseret af mange fremtidige generationer af brugere. Ansvaret for beslutningen nu vil beslutningstagere blive mindet om i årtier fremover. Husk dette!

4) Projektet med at udvide Aarhus havn (som høringen beskriver det) er temmelig ligeglad med miljøet i bugtens vande. Ibankning af de mange spunser til de meget store arealer havbund som skal indlemmes - samt al den efterfølgende byggeaktivitet, vil ifølge miljøundersøgelser skræmme marsvin væk fra Aarhus Bugt for bestandigt. Derudover vil man (uden større bekymring) acceptere klapning af adskillige millioner m3 stærkt forurenet slam med højt indhold af tungmetaller ved Hjelm Dyb. Netop her, hvor strømforhold hidtil har sikret et bundmiljø og diversitet som er levende og velfungerende. Efter deponering af de enorme mængder af slam som ønskes leveret her vil der være omkring en meter giftigt slam på bunden, som vil dræbe alt det liv som eksisterer i dag. Man skal huske, at suspensionsgraden af denne type slam er høj, så spredningen af denne forurening er meget vanskelig at forudse præcist. På samme måde er det projekteret, at opgravet sand og slam fra sejlrenden hvor skibstrafikken til og fra havnen har sejlet i alle årene forud, (og som derfor indeholder store koncentrationer af meget giftig bundmaling fra skibe) skal klappes i området lige udenfor Fløjstrup Skov og strand. Konsekvenser af at deponere dette slam på området, vil, på grund af havstrømmene, være at ca 60cm stærkt giftigt slam bliver fordelt i hele kyststrækningen fra Moesgaard strand til Norsminde havn med dræbende effekt på alt liv i området. Det skal her bemærkes at da Norsminde Fjord er brakvandsfjord som har et ret stærkt tidevandsløb igennem Norminde sluse, vil der derfor blive indsuget giftigt slam hertil i et ellers fredet område. Hvordan kan Århus Kommune tillade sig dette? Jeg kræver, at AArhus komune er sit ansvar bevidst, og svarer hvordan man mener at kunne forsvare dette?

5) Hvordan kan Trafikstyrelsen og Århus kommune (som profilerer sig som "grøn kommune") stå for inde for det enorme CO2 forbrug i forbindelse med udvidelsen? Dette gælder såvel anlæggelsen såvel som driften med de foreslået tusinder af lastbiler (1-2 lastbiler i minuttet i minimum 30 år!) I disse tider hvor vi alle skal kæmpe og stå sammen for at reducere CO2 forbruget, er det fuldstændig uhørt. De mange stærkt forurenende skibe og lastbiler der bliver en del af dette. Lad derfor containere blive transporteret på tog med el-drift, og ikke forurenende skibe! Jeg ønsker at få at vide, hvordan Trafikstyrelsen og Aarhus kommune vil imødegå statens målsætninger for reduktion af udledning af CO2 samtidig med at kommunen iværksætter disse tiltag?

6) Det er blevet et internationelt krav at vi mennesker skal reducere vores CO2 aftryk i alle af samfundets aspekter. Uden en reduktion af disse værdier, giver det på absolut ingen måde mening at investere i højere forbrugstænkning. Diskussioner om hvor vidt Hamburgs havn skal udkonkurrere Aarhus Havn, er tanker som udelukkende er baseret på en kunstig forventning om voldsomt øget forbrugsmønstre. HVIS man skulle basere en beslutning på disse forventninger, vil man samtidig skrive under på accept af klimaændringer som vi er forpligtet til at standse. Hvert eneste containerskib udleder CO2 svarende til en mellemstor provinsby, så en øgning af trafikken er ganske enkelt ikke nogen selvfølge. Selvom skibstransport af containere skulle være mere CO2-økonomisk end tilsvarende lastbiler, må vi som samfund ikke arbejde for at øge forbruget, men netop arbejde på at sænke forbruget i vores samfund. I denne tid hvor disse diskussioner har højeste prioritet, er det virkelig sandt at politikkere i Aarhus byråd ønsker at prioritere ressourcer på havneudvidelse? Svar udbedes!

7) Havnens nuværende størrelse og placering er beregnet for årtier siden, i midten af stor fragtudvidelse igennem Århus Havn. Siden er store dele af havnearealet blevet solgt eller udlejet til andre funktioner, som intet har at gøre med almindelig gods, container og person transport. Hverken advokatkontorer, fitnesscentre eller de mange andre forretninger, synshaller osv har reelt behov for at optage de dyrebare arealer som er indvundne fra Århus Bugt. Lad os prioritere anvendelsen af disse arealer inden vi begynder at belaste bugten med yderligere havne- og industriarealer, som altid vil have en negativ virkning på den dyrbare naturskat vi bor ved siden af.

8) HVIS der overhovedet skal udvides, skal det ske i mindre målestok, og i forlængelse af de nuværende kajarealer MOD ØST, i respekt for behovet for byens adgang til uforstyrrede rekreative områder. Det er mig ganske uforståelig hvorfor man vælger en løsning med at udvide havnene på det værst tænkelig måde, hvor man forstyrer og ødelægger hele kyststrækning langs Strandvejen. Er der undersøgt muligheden for at forlænge og udvide havnearealerne mod øst, så linien mod syd ikke forstyrres? Dette for at områderne langs Strandvejen kan bevares som de er nu.

8) Arkitektur i Århus har været igennem en stor udvikling igennem byens historie. Fra fiskergade, Møllestien og Den Gamle By, forbi Toldkammeret og de andre smukke bygningsværker af bl.a Kamp Hackmann, til den verdenskendt Rådhus og Århus Universitet til Dokk1 og hele Aarhus Ø. Byen ER noget for arkitekter, og ikke for ingenting har Arkitektskolen fået nyt liv på Godsbanearealet i Århus K. Lad nu arktekturen sejre nu, og tænk jer om: at anlæg havneudvidelse på sydsiden af sydmolen er at skyde sig i foden med en kæmpekanon! Lad balancen bevares her i smukke Århus, med den skønne udsigt til Mols over bugtens smukke vande omkranset af skovens høje bøgeskrænter og med en havn som har den størrelse den har!

9) Jeg ønsker at få forlænget muligheden for at svare på høringerne, idet jeg ikke har haft mulighed for at undersøge alt materiale som jeg har brug for, for at svare relevant på høringerne. Der er jo tale om uhyre meget materiale vi skal forholde os til på en ganske ringe tidshorisont. Dette er ganske enkelt ikke rimelig og demokratisk sagsbehandling, og jeg klager hermed min nød! Den nuværende sammenklemt og presset beslutningsproces om planerne, med behov for svar på op mod 10 - 12 høringer samtidig, er direkt udemokratisk. I tiden hvor man frygter tilstande som i Rusland, må vi værne om et ordentligt demokrati, og om at store beslutninger som denne foretages i ro og mag. Der skal mere tid og dialog ind i processen, idet der er tale om et meget stort irreversibelt anlægsprojekt med store konsekvenser for byen, bugten, naturen og klimaet.

10) En "god demokratisk beslutning” indebærer:

 - at der bliver tydeligere hvilke behov og ønsker, der er bag ambitionen om udvidelse

 - at bliver tydeligt, hvordan en evt. beslutning om at udvide havnen påvirker andre målsætninger og politikker, der er vedtaget i Trafikstyrelsen og Aarhus Kommune, f.eks klimastrategien!

I ønske om at få reelle svar på mine spørgsmål, som er af ganske betydelig bekymring for mig,

med venlig hilsen

Ian de Reybekill

PS: Aarhus Universitets motto "Solidum petit in profundis" (Søger i dybet den faste grund) er et evigt ønske om at søge sandhed igennem forskning. Men Aarhus Universitet vil fremover skulle finde et nyt motto og et nyt vartegn. For havbunden i Aarhus Bugt vil ikke længere være fast, men et stinkende slamsuppe, som ifølge miljøundersægelser og erfaringer (fra bl.a Køge bugt) har en suspensionstid som er meget længere og mere problematisk end COWI rappoprten vil have os til at tro. Vartegnet med 2 marsvin på hver sin side af et anker, vil ikke længere have relevans efter den meget omstridt udvidelse af havnen. Ibankning af alle spunserne til de meget store arealer havbund som skal indlemmes, samt al den efterfølgende byggeaktivitet, vil ifølge miljøundersøgelser skræmme marsvin væk fra Aarhus Bugt for bestandigt.