

FINANSIERING PROJEKTERING KOORDINERING

1. Aarhus Havns bidrag til (lokal)samfundet

Hvordan bidrager Havnen økonomisk til Aarhus Kommunes økonomi - ud over arbejdspladser og medarbejderskat.

Havnen ejes jo af Aarhus Kommune, som en virksomhed på markedsvilkår med repræsentanter for borgerne i bestyrelsen.

Af Havnens oplæg den 7. februar fremgår det af Havnens værditilvækst er på 6 mia. kr. årligt, som en arbejdsplads på 10.000 arbejdspladser, mens Havnen selv består af godt 100 medarbejdere (iflg. Hjemmesiden)

Der er flere firmaer og arbejdspladser, der ikke er havnerelaterede. Hvor mange af de 10.000 arbejdspladser er direkte havnerelaterede?

Hvor stor en andel bidrager Havnen med til Kommunens samlede driftsbudget. En begrundelse for Havnen er, at den bidrager til Kommunens velfærd. At en virksomhed består af arbejdspladser betyder selvfølgelig skatteindtægter til den kommunale drift, men hvad med havnen som virksomhed? Hvad er belægget/kalkuleringen for dens bidrag til velfærd?

2. finansiering af 2-3 mia.

Hvordan forventes det, at finansieringen bliver sammensat, og som dermed får indflydelse på anlægget. I Havnens oplæg anslås havneudvidelsen at koste en 2-3 mia. kr. i runde tal

Selv om Havnens økonomi som i en konstruktion af selvstændig virksomhed er adskilt fra den kommunale økonomi, er det stadig Aarhus Kommune, der ejer Havnen, som vil låne sig til finansieringen.

Hvilke finansielle interesser vil kunne købe sig ind i havnen? F.eks. udenlandske kapitalfonde – eller lande som da Kina købte Havnen i Piræus af Grækenland.

Med den nævnte årlige værditilvækst er Havnen et attraktivt investeringsobjekt, og det er centralt, at Aarhus Kommune fastholder sin afgørende indflydelse på Havnens udvikling og holder sig uafhængig af private investorer, der kan anvende Havnens vækst til spekulationer (belært af Dong historien, hvor kapitalfonde scorede store

gevinster med kortvarige investeringer), og som fortaber sig i myriader af selskaber og skattespekulationer i off-shore konstruktioner.

Det er vigtigt at fastholde Havnen som et aktiv med Aarhus Kommune som primær ejer til gavn for det lokale samfundsfællesskab.

3. Monitorering og kontrol – hvem påtager sig ansvar

Hvordan sikres det gennem løbende monitorering, at udbudsreglerne i EU og DK i udvælgelsen af udførere på alle niveauer dels overholder danske overenskomster, miljøforskrifter mv, dels at firmaerne kan levere den aftalte kvalitet – til tiden og forpligtes på kædeansvar i alle led.

Det er vigtigt at sikre at bydere kontrolleres grundigt, så det sikres at skuffeselskaber, hvidvaskning, skatteunddragelse så vidt muligt forhindres.

Kontraktlige arbejdsklausuler

Regioner og kommuner i Danmark har forskellige måder at indrette sig på hvad angår arbejdsklausuler. Området har været i kraftig udvikling, og ved seneste optælling fra KL ved årsskiftet 14/15 havde flertallet af kommunerne indført arbejdsklausuler:

90% af alle kommuner bruger arbejdsklausuler med kædeansvar ved bygge- og anlægsarbejde (88 kommuner).

70% af alle kommuner bruger arbejdsklausuler med kædeansvar ved tjenesteydelser (69 kommuner).

Arbejdsklausuler er også i vækst blandt private bygherrer, f.eks. hos mange af pensionsselskaberne. En række byggevirksomheder har allerede selv taget konsekvensen og indført arbejdsklausuler overfor deres underentreprenører. Det gælder eksempelvis MT Højgaard, Hoffmann og Enemærke & Petersen.

I Foreningen for Byggeriets Samfundsansvar er en række offentlige og private bygherrer, entreprenørselskaber og rådgivere enige om, at byggeri i Danmark skal foregå under ordnede vilkår

<https://arbejdsklausuler.dk/arbejdsklausuler/> om kædeansvar

samt lærlingeklausuler <https://arbejdsklausuler.dk/laerlinge-klausuler/>

4. hvem får få indflydelse/rådgivning – og hvem bestemmer

”EU har givet Aarhus Havn status som EU-core-port, fordi havnen også har økonomisk betydning i europæisk sammenhæng”.

På hvilke måder og i hvilket omfang har EU indflydelse på og bidrager til Havnens udvikling – ud over denne status.

Forventes det at EU er medfinansierende til anlægsarbejdet? Og hvordan forpligter det Aarhus havn/Aarhus Kommune fremtidigt?

På hvilken måde påvirker/influerer EU's klimamål og Danmarks klima og miljøpolitik Havnens bæredygtige udvikling?

Hvordan sikrer Havnen, at anlægsprojekterne udføres så bæredygtigt som teknisk muligt – også selv om det bliver dyrere at gennemføre? Hvordan tænkes Havnen at bidrage til den teknologiske udvikling af havneanlæg?

https://deltag.aarhus.dk/sites/default/files/documents/Aarhus%20Havn_opl%C3%A6g_1.pdf

Selv om Havnen og dens kunder er virksomheder, hvis rason d`etre er at skabe overskud til ejerne, har disse også et ansvar for det samfund, hvor de finansielle overskud oparbejdes og sikre en bæredygtig udvikling af såvel by som havn og hav i tråd med de politiske målsætninger, der demokratisk besluttet på lokalt, lands og EU niveau.

På s. 74 i materialet fremgår det at anlægsperioden vil belaste Aarhus Kommunes og Danmarks klima mål ganske betragteligt og denne belastning vil ikke kunne opvejes/indhentes af den efterfølgende drift -og udvidelsen vil forsinke de samlede reduktionsmål for CO2.

5. Logistikken

Staten har bevilliget 2,1 mia. kr. til en Marselistunnel, der forbinder havnen med E45 og i 2020 gik projektet fra at være rent kommunalt til at være et statsligt projekt. Transportministeriet - Vejdirektoratet er den ansvarlige statslige myndighed for projektet, som i samarbejde med Aarhus Kommune indgår en forpligtende aftale om bl.a. tidsplan og anlæg af tunnelen.

Det betyder, at det kommende anlægsarbejde bliver med Vejdirektoratet som projekter og bygherre, og planlægningen foregår i tæt samarbejde med Aarhus Kommune og Aarhus Havn.

Trine Buus Karlsen, chef for Byrum i Teknik og Miljø påpeger, at "bl.a., at det vil være en fordel, hvis arbejdet starter fra havnesiden og løbende bevæger sig mod vest. Det vil nemlig betyde, at tunnelen vil kunne bruges til transport af den udgravede jord, som skal bruges til havneudvidelsen".

<https://www.aarhus.dk/om-kommunen/teknik-og-miljoe/nyheder-fra-teknik-og-miljoe-erhverv/december-2021/marselistunnelen-anlaegsaftaler-paa-plads-i-loebet-af-det-naeste-halve-aar/>

Anlægsarbejdet af Marselis tunnellen forventes igangsat i 2025 og afsluttet i 2031, mens ydermolen til Havneudvidelsen forventes igangsat 2023 og færdigetableret i 2025 og fase 1 i Havneudvidelsen forventes færdig i 2035, hvor en del af jorden kommer fra Marselistunnellen?

Hvordan sikrer man logistikken, så de 2 anlægsarbejder ikke kolliderer og spænder ben for hinanden med omfattende ressourcospild til følge

Hvilke udfordringer/interessekonflikter forudser man i dette samarbejde mellem Aarhus Kommune, Havnen og det statslige direktorat?

6. hvem tager ansvaret for 25 års anlægsarbejde?

Det er et meget omfattende anlægsarbejde over en meget lang tidsperiode (25 år), som påvirker og påvirkes af andre anlægsarbejder over kortere tidsperioder, hvorfor der må forventes en vis udskiftning af centrale og ansvarlige aktører.

Bent Flyvbjerg er en af verdens fremmeste forskere i "megaprojekter" og har samlet og systematiseret en masse praktiske erfaringer fra projekter verden over, som det vil være tilrådeligt at trække på. Herunder påpeger han i sin forskning, hvordan finansieringen kan skride, når der ikke er kontinuerlige ansvarspådragende aktører i den samlede proces.

Opfordrer til at inddrage ham som konsulent i flere faser i anlægsperioden. Der udbydes ovenikøbet en videreuddannelse, der kan opkvalificere nøglemedarbejdere.

Det er let at google Flyvbjerg og opkvalificering af medarbejdere

7. Styring af flere store anlægsarbejder

Hvordan sikrer Byrådet, at der sidder en kompetent og ansvarlig styregruppe for bordenden, når der skal træffes beslutninger om planlægning og udførelse, som påvirker de andre projekter i en samlet helhed.

Der er mange forskellige myndigheder med forskellige lovgrundlag involveret, som *kan* kollidere

Aarhus kommune er myndighed for **landdelen af havneudvidelsen**, herunder jordtip

Trafikstyrelsen er myndighed for udformningen af havnen i relation til *havneloven og søterritoriet*

Miljøstyrelsen er myndighed for *råstofindvinding og klapning* på **søterritoriet**

Kystdirektoratet er myndighed for evt. *rekreative anlæg* på søterritoriet

Vejdirektoratet som projektejer og bygherre for **Marselis tunnellen**

8. rensningsanlæg Rewater

Hvordan er Havneudvidelsen tænkt sammen med Rewater (nyt rensningsanlæg) og udvidelse af lystbådehavn er andre projekter, med egne høringer og Helhedsplanen for Tangkrogområdet?

<https://www.aarhus.dk/media/10049/baggrundsnotat-eventomraade.pdf>

På s. 46 i høringsmaterialet fremgår det at Ydermolens opførelsesperiode hænger sammen med opførelsen af det nye rensningsanlæg Rewater.

Hvordan hænger det sammen med Anlægget af Marselistunnellen. Det fremstår noget uklart hvordan disse meget store anlægsarbejder bliver koordineret

9 Naturbeskyttelse

På side 54 i høringsmaterialer ser det ud til at Natura 2000 område nr. 51 (Begtrup vig og Kystområder ved Helgenæs) ikke kan udelukkes for påvirkning – SAMTIDIG med at man vil dumpe jord af tvivlsom kvalitet ved Hjelms dyb, som ligger tæt på Helgenæs?. Samlet konkluderes det at væsentlig påvirkning udelukke !?!?!?

Hvordan hænger det sammen?

Annette Munch