

1. Hvem:

Thea Kirkegaard og Ole Bang, Odensegade 41, 8000 Aarhus C

2. Dato:

2. marts 2022

3. Høringsberettigelse:

Tangkrogen og kysten syd her for er til vores daglige glæde – vi nyder at være i naturen med udsigt til Aarhusbugtens kyster og horisonten så snart vi passerer Tangkrogen.

4. Høringssvar Aarhus Kommune Miljøkonsekvensvurdering – udvidelse af Aarhus Havn og Lokalplan 1163 – Udvidelse af Aarhus Havn:

Vi er imod udvidelsen af havnen som beskrevet i miljøkonsekvensvurderingen og ligeledes udtrykkes i lokalplanen for havneudvidelsen.

Der er ikke i lokalplanlægningen sat grænser for hvor meget land der kan inddrages. Der er alene lokalplanlagt for den nordvestlige og sydlige side af et nyt havnebassin, men det udelukker ikke mulighed for senere lokalplanlægning af den sydøstlige side af havnebassinet.

Der er ikke taget stilling til indplacering af ReWater – Marselisborg Rensningsanlæg. Det er bekymrende fordi det kan resultere i ny planlægning for et område uden for den foreslåede havneudvidelse. Når havnen først har fået et areal, kommer det ikke lige tilbage på kommunens hænder.

Behovet for plads er et vigtigt argument, men er behovet der?

Infrastrukturkonsulent i Dansk Industri, Jakob Svane, og (tidligere red.) havnedirektør i Aarhus Havn, Jakob Flyvbjerg Christensen har til mediet RePORTagen, udtrykt bekymring for de samlede planer om havneudvidelser i de danske erhvervshavne. Det er ikke den økonomiske bæredygtighed i den enkelte havneudvidelse, der giver anledning til bekymring. Det er totalen af samtlige projekter, der giver anledning til vores bekymring, siger Jakob Svane. Ifølge Jakob Flyvbjerg Christensen betyder det konkret, at de mange havneudvidelser i de danske erhvervshavne skaber en overkapacitet, hvor priserne over én kam bliver presset i bund på grund af, at efterspørgslen for havnekapacitet ikke automatisk følger med.

Mærsk Gruppens adm. direktør, Søren Skou udtaler i december 2016 til Børsen "I forhold til APM Terminals vil vi i løbet af de næste tre år fokusere på omkostningsniveauet, øget produktivitet og implementering af de havneprojekter, vi er i gang med at bygge. Vi vil investere langt mindre i nye projekter end tidligere." "Vi har investeret meget i APM Terminals, og nu skal vi udnytte den kapacitet, vi har."

Aarhus Kommune har dispenseret fra et krav i lokalplanen for containerterminalen og giver Aarhus Havn tilladelse til at stable containere i syv lag mod de nuværende fem lag. Men hvorfor skulle containere i havn ikke kunne stå i 7-8 lag når de kan gøre det på containerskibe på søen. Denne kapacitetsforøgelse med >40% kan man lige så godt indkassere og gøre permanent.

Coronakrisen har markant øget containertrafikken, men det er næppe sandsynligt, at det er en vedvarende trend. I et bæredygtighedsperspektiv vil "køb og smid væk"-kulturen skulle ændres markant, og den udvikling kan komme hurtigere end man forestiller sig i miljøkonsekvensrapporten.

Når dertil lægges, at mange virksomheder på havnen ikke har decideret havnetilknyttede erhvervsformål og derfor kunne være beliggende andre steder (ex. mellemarmens kontorvirksomheder), kan arealanvendelsen på havnen formodentlig effektiviseres. Dette forhold er ikke belyst i lokalplanforslag eller miljøvurderinger.

I det hele taget er planerne ikke vurderet i et bæredygtighedsperspektiv. Der træffes beslutninger som om vi bare kan fortsætte som hidtil med at vækste – alt siger at det kan vi ikke!!

Planerne er visionsløse. Hvad med at bruge de 700 mio. tunnelkroner lidt mere visionært end til to rør under en vej. Man kunne f.eks. forestille sig at placere Århus H ved den østjyske længdebane i tilknytning til en større dry port a la terminalen i Taulov i tilknytning til havnen i Fredericia. Herved kunne banegraven frigøres til tung trafik og godstransport ud af byen, samt selvfølgelig letbaneforbindelser også til den nye banegård.

Det ville være godt for togtransporten mellem landsdelene, at der ikke skal vendes på Århus H, og der ville ved passende overdækning af transportkorridoren opstå et frirum midt i Århus, der kunne anvendes til grønne områder, busterminal mv.

Herved kunne Aarhus Kommune og havnen om sider leve op til forudsætningen i Regionplantillæg nr. 1, fra 1997, hvori det hedder:

Trafikhandlingsplanen skal bl.a. anvise løsninger, der afhjælper støjgenerne på den sydlige havneindføring (Marselis Boulevard).Det forudsættes i øvrigt, at Aarhus Kommune og Aarhus Havn, for at minimere generne af havnetrafikken generelt arbejder for, at mest muligt gods transporteres på bane og søværts.

APM terminalen på Østhavnsvej er en risikovirksomhed i kolonne tre - det højeste risiko niveau. Baggrunden er at terminalen årligt håndterer 6.000 containere med farligt indhold som giftstoffer, fyrværkeri, brandnærende materialer, miljøfarlige stoffer, antændelige stoffer.

6.000 containere om året svarer til at der håndteres en container med farligt materiale i hver af havnens åbne timer. I projektbeskrivelsen anses det for sandsynligt at denne mængde fordobles ved havneudvidelsen. Dvs. at der i princippet hver halve time skal køre en container med farligt gods gennem Aarhus på Marselis Boulevard, herunder også mens den underbygges med en havnetunnel.

Endelig finder vi det bekymrende og proceduremæssigt problematisk, at kommunens miljøvurdering af lokalplanen bygger på konklusionerne i havnens miljøkonsekvensrapport. Det burde være to selvstændige dokumenter - det ene udarbejdet af ansøger (Havnen/COWI) det andet myndighedens egen vurdering (udarbejdet af eller på vegne af Aarhus Kommune). Med den aktuelle procedure har politikerne reelt set kun havnens syn på sagen.

På denne baggrund ønsker vi:

- En reel vurdering af at havnen forbliver inden for de eksisterende rammer og effektiviserer arealanvendelsen.
- En reel vurdering af et visionært forslag til transporten herunder godstransporten fra havnen og ud af byen inkluderende en ny lokalisering af Aarhus Banegård og frigørelse af banegraven.
- At hele planen revurderes i et bæredygtighedsperspektiv. I forhold til disse miljømål:
 1. Begrænsning af klimaændringer
 2. Tilpasning af klimaændringer
 3. Bæredygtig brug og beskyttelse af vand og marine ressourcer
 4. Overgang til cirkulær økonomi
 5. Forebyggelse og kontrol af forurening
 6. Beskyttelse og genoprettelse af biodiversitet og økosystemer.
- At lokalplan og miljøvurderinger skal fastlægge lokaliseringen af ReWater og sikre, at der ikke kan ske bebyggelse af havnebassinets øst/sydside.
- Svar på hvilke forholdsregler der skal træffes for at sikre at 6-12.000 containere med farlige stoffer kommer sikkert gennem byen, ikke mindst mens havnetunnelen under Marselis Boulevard etableres.