

## Stop havneudvidelsen og lyt til uvildige forskere

Den planlagte udvidelse af Aarhus Havn er et stort og unødvendigt indgreb i bugten, hvis miljømæssige konsekvenser kun er belyst fra bygherrens - Aarhus Kommunes - side.

Med blot otte ugers høringsfrist og en bunke dokumenter der bl.a. omfatter 678 siders VVM rapport tællende 1400 siders bilag med et omfattende sæt af temaer, problemstillinger og mange tekniske beregninger, føler jeg mig som borger, nabo til, og bruger af Aarhusbugten både ignoreret og indigneret. For hvem kan som lægmand afkode og gennemskue den voldsomme bunke af komplekse dokumenter?

Ved at følge debatten og deltage i diverse borgemøder står det dog helt klart for mig, at:

- Udvidelsen vil være en katastrofe for marinemiljøet. Byggeret får indflydelse på Tangkrogen, der sander til og kystlinjen flyttes 400 m mod syd. Det vil ødelægge miljøet for bådlaug, fiskere, badegæster og alle de bløde sejlere. Det kan ikke være rimeligt at en havneudvidelse skal ødelægge et af Aarhus' smukkeste guldæg. Det vil ændre Aarhus for altid, og 'inddæmningen' af Tangkrogen vil med meget stor sandsynlighed medføre stillestående brakvand og ophobning af tang med deraf følgende kraftig, dårlig lugt.

Kombineret med den ekstrem stigende trafik i såvel anlægs- som driftsfase, vil hele områdets herlighedsværdi blive elimineret med et snuptag.

- Det fremgår af materialet, at der kommer lugtgener når sedimentet flyttes, hvilket vil ske i anlægsfasen i perioden 2023-2032. Det beskrives også, at der kan komme støj og støv i hele anlægsfasen, men mængderne angiver man ikke.

Det er et projekt der strækker sig over 20-30 år med hamrende pilotering og konstruktionsarbejde, hvor man forventer larm fra nedbankning af pæle og spuns mange timer i døgnet – i 30 år! Det vil kunne høres vidt og bredt døgnet rundt - især på Frederiksbjerg men også i midtbyen og på Aarhus Ø. Hertil kommer trafikkaos og ekstra 260 lastbiler på gaden i døgnet i hele anlægsfasen, og jvf. trafikmodellen vil yderhavnsprojektet i driftsperioden øge antallet af køretøjer i området med 4.250 køretøjer i døgnet, hvoraf godt 2.800 af dem vil være tung trafik.

Opførelse af kontorhøjhus på Mindet 6, Marselistunnelen, etablering af nyt rensningsanlæg samt endnu et rekordhøjt højhusbyggeri på Frederiksbjerg Plads er blot nogle af de mastodont-projekter som Aarhus kommune agter at gennemføre i området de kommende år. Hertil kommer Kongelunden med byggeri af bl.a. et nyt stadion.

De mange projekter vil i en periode på mindst 10 år blive sammenfaldende med etablering af en evt. havneudvidelse. Har Aarhus Kommune overhovedet en idé om, hvilket logistisk trafikkaos, de mange sammenfaldende projekter skaber for beboerne i området? Og for Aarhus idet hele taget?

Som beboer i Strandparken på Frederiksbjerg bliver støj fra pilotering og konstruktionsarbejde af ovennævnte grunde en pestilens, man kan se frem til i årene, der kommer – men det er støj, man aldrig bliver immun overfor.

Støj kan være svært at sætte på papir, men støj er sygdomsfremkaldende, og det er simpelthen uacceptabelt, at støjgenerne ikke er beskrevet, og at der kun er løse regler for, hvordan dette reguleres.

Samlet bliver både etablerings- og driftsfasen et sandt støj- og støvhelvede, som vil gøre hele Frederiksbjerg-området lidet attraktivt at bo i og få inkarnerede århusianere til at rykke ud af byen – ud af kommunen. Boligpriserne i området vil derfor formentlig falde i en grad, der reelt kan sidestilles med ren ekspropriation, som vil føre til et hav af retstvister og erstatningssager.

For hvem vil bo på en byggeplads i 20-30 år? Og herefter bo i en by, der har smadret sit guldæg og herlighedsværdi: De åbne vidder ved Tangkrogen med udsyn over bugten mod Mols og Helgenæs.

- Klappning af de enorme mængder TBT-forurenede slam får uoprettelige følger for dyrelivet. Der er tale om 5,3 millioner m<sup>3</sup> ved Fløjstrup og 900.000 m<sup>3</sup> i Hjelms Dyb, som formentlig vil forplumre og forurene badevandet langs hele kysten syd for havnen og i en menneskealder gøre det uegnet som badevand. Så udover begrænsning i adgang til åbne vidder over vand, bliver århusianerne også stærkt begrænsede i adgang til kyststrækninger med badestrand og rent badevand – et gode, som Aarhus ellers er kendt for vidt og bredt. En væsentlig del af byens DNA.
- Det er iøjnefaldende og bekymrende, at den omfattende miljøkonsekvensvurdering er udarbejdet af konsulentvirksomheden Cowi, som er bestilt og betalt af Aarhus Kommune, der er bygherre.

En granskning af de miljømæssige konsekvenser af et så omfattende mastodont-projekt som udvidelsen af Aarhus Havn, bør udarbejdes af en objektiv og uvildig instans. Man skal derfor se på Cowi-rapporternes tal og visualiseringer med meget kritiske briller. Der bør gennemføres en Second Opinion og en udarbejdes en ny, uvildig VVM undersøgelse, hvor der er transparens, mulighed for aktindsigt, og hvor begrebet ordentlighed tilgodeses i væsentlig højere grad, end tilfældet har været i den igangværende proces.

For det er åbenlyst, at mange af de visualiseringer Cowi har fremlagt for offentligheden, er misvisende vidinkelillustrationer, der ikke giver et retvisende billede.

Samtidig har der frem til nu været en række tiltag, hvor Aarhus Kommune og Cowi i relation til den demokratiske proces bevæger sig på kanten af det, man bør acceptere. Bl.a. har såvel forskere som foreningen Beskyt Aarhusbugten gang på gang stødt panden mod en mur, når man har forsøgt at få indsigt i Cowis bagvedliggende data

og beregninger. Tænk tanken GeoHav er ligeledes blevet nægtet adgang til de data, der ligger bag COWI's beregninger.

Parterne undskylder den manglende gennemsigtighed med, at data er havnens ejendom. Havnen er 100% ejet af Aarhus Kommune, og derfor kan der ikke være anden hindring, end at man ikke ønsker disse tal udfordret.

Hvorfor dette hemmelighedskræmmeri, der skaber mistro og mistillid til lokalpolitikere og embedsmandsværket? Det er ikke i orden, og det er mit håb, at Aarhus Kommune fra højere instans bliver belært om, at transparens, åbenhed og adgang til aktindsigt hører sig til i et demokrati.

### **Hvor er de alternative, visionære forslag ?**

Man kan slutteligt spørge: Hvor reelt er havnens behov, når der ikke er forfulgt alternative løsninger?

I det fremsatte materiale arbejder man kun med scenarier for en udvidelse. Det bør være et krav – inden man ødelægger Aarhusbugten for altid – at man søger løsningsmodeller, der ikke kræver en udvidelse ud i bugten.

Det er iøjnefaldende, at der ikke peges på mere miljøvenlige, Co2-neutrale og visionære alternativer. Og man kan med rette spørge, hvordan kommunen, som har en grøn vision, kan stå på mål for de miljø- og klimamæssige konsekvenser uden at komme med alternative løsninger? Hvorfor er der ikke søgt andre løsninger, hvor man eksempelvis læner sig mere op ad brugen af elektrificeret jernbanenet. Eksempelvis hvor containere læsses på selvkørende el-tog på havnen for at blive transporteret til en dry port tæt ved motorvej E45?

Hvorfor kan havnen ikke optimere, ved at disponere anderledes på nuværende arealer?

Hvorfor inviterer man ikke til et tættere samarbejde med andre havne, som har ledig kapacitet? Eksempelvis har Grenå Havn budt sig til.

Og hvorfor har havnen brug for plads, når der er mange lejere, der ikke har havnerelateret virksomhed? Er behovet for en udvidelse reelt?

Det, og hele miljøkonsekvensen bør undersøges igen – objektivt og til bunds. Indtil det sker, bør planerne om udvidelsen af Aarhus Havn stoppes.

Med venlig hilsen

Morten Fredslund  
Strandparken 11, 1.tv.  
8000 Aarhus C.