

Jeg er generelt skeptisk og kritisk i forhold til den foreslåede udvidelse af containerhavnen i Aarhus.

Der er, efter min mening, både miljømæssige, æstetiske og logiske udfordringer i forslaget som jeg ikke mener er undersøgt og belyst tilstrækkeligt og hvor der ikke er taget tilstrækkeligt hensyn til mulige alternative løsninger.

Miljømæssigt:

Den ændring af havnen der er sket i forbindelse med bygning af den nuværende terminal, Molslinjen flytning efter ændring af Aarhus Ø til boligområde har allerede nu haft stor indflydelse på hvordan stranden og vand/sand flytter og ændrer sig ved kysten, sand skylles væk fra områder og frit lægger sten, behovet for kystsikring for bølgebevægelser har ændret sig (og det er ikke kun klimaforandringer).

Det har en klar indflydelse på miljø og de rekreative steder som er et af vartegnene for Aarhus og en konsekvens selv uden udvidelse af havnen

Konklusion - konsekvensen for havn, kyst og miljø skal undersøges igen og af flere parter med hvert deres fokus.

Eks. vis kan en konklusion med at marsvin og sæler finder nye græsgange i byggeperioden, men formentligt vender tilbage ikke give mening i et oplyst samfund.

Æstetisk:

Det kræver ikke en flot og land uddannelse at konstatere at det ikke er en æstetisk perle med et byggeri af den art udfor et attraktivt rekreativt område for hele byen og jeg vil som aarhusianer ærgre men voldsomt over at byde vore majestæt den udsigt fra Marselisborg Slot.

Konklusion – EN OMMER

Logistisk:

Trafikken i Aarhus er udfordret – Marselis Boulevard og Åhavevej er presset og en udvidelse af havnen vil skabe mere trafik. Det giver ikke mening og er specielt ikke særligt miljøvenligt. Dertil kommer planlagte byggerier med en tunnel under Marselis Boulevard, udvidelse af E45 som også er et logistisk mareridt

Der kan også stilles spørgsmål ved om udvidelse er nødvendig – vil udviklingen i verdenen flytte mere produktion tættere på Europa eller indenfor Europa så det enkelte land og virksomhed bliver mindre sårbar, som situationen lige nu udstiller så har Covid-19 og senest uroen/krig i Ukraine flyttet på den opfattelse som virksomheder har og de vil givet ønske at reducere sårbarheden i deres produktionsled.

Dernæst spørgsmålet om skibsstørrelsen – bliver kravet til vanddybde en udfordring som Aarhus bugten ikke kan honorere eller bliver skibene reelt mindre fordi omlægning til miljø fuel vil gøre det en god løsning – det er der ingen som ved på nuværende tidspunkt

Løsningsforslag:

Optimer og udnyt det areal der er til rådighed nu – stabl containerne og få virksomhederne sorteret med "nice to have" og need to have" tæt på vand og skibe. Flyt "nice to have" ud til en "dry port"

Skab en "dry port" inde i landet tæt på E45 og en mulig jernbanelinje fra havnen

Udnyt at der er projekter med udvidelse af E45 og tunnel under Marselis boulevard og skab et jernbanespor fra Havnen og til "dry port" med containere i pendulfart. Jernbanen kan drives med grøn el strøm og kørslen vil ikke forstyrre den øvrige trafik.

Når det teknisk er muligt at holde styr på 20.000 enheder eller mere på et containerskib må det også være muligt at sortere containerne når de lodes, så dem der skal videre med skib bliver på havnen og dem der skal på lastbil sendes til "dry port", så unødigt flytning af containere elimineres.

Derudover bør der tænkes et lastbil spor ind i udbygningen af E45, så lastbil trafikken adskilles fra den øvrige trafik. Det vil øge trafiksikkerheden betydeligt på E45 og undgå de grimme ulykker hvor lastbiler kører over personbiler når de overser en kø. Et spor i hver retning – lastbilerne behøver ikke overhale, de må alle sammen kun køre med den samme hastighed alligevel.

På den lidt længere bane kan et separat lastbilspor have indbygget en lade funktion i vejbanen så der reelt kan køres med el drevne lastbiler. Grøn strøm og energi til fælles bedste.