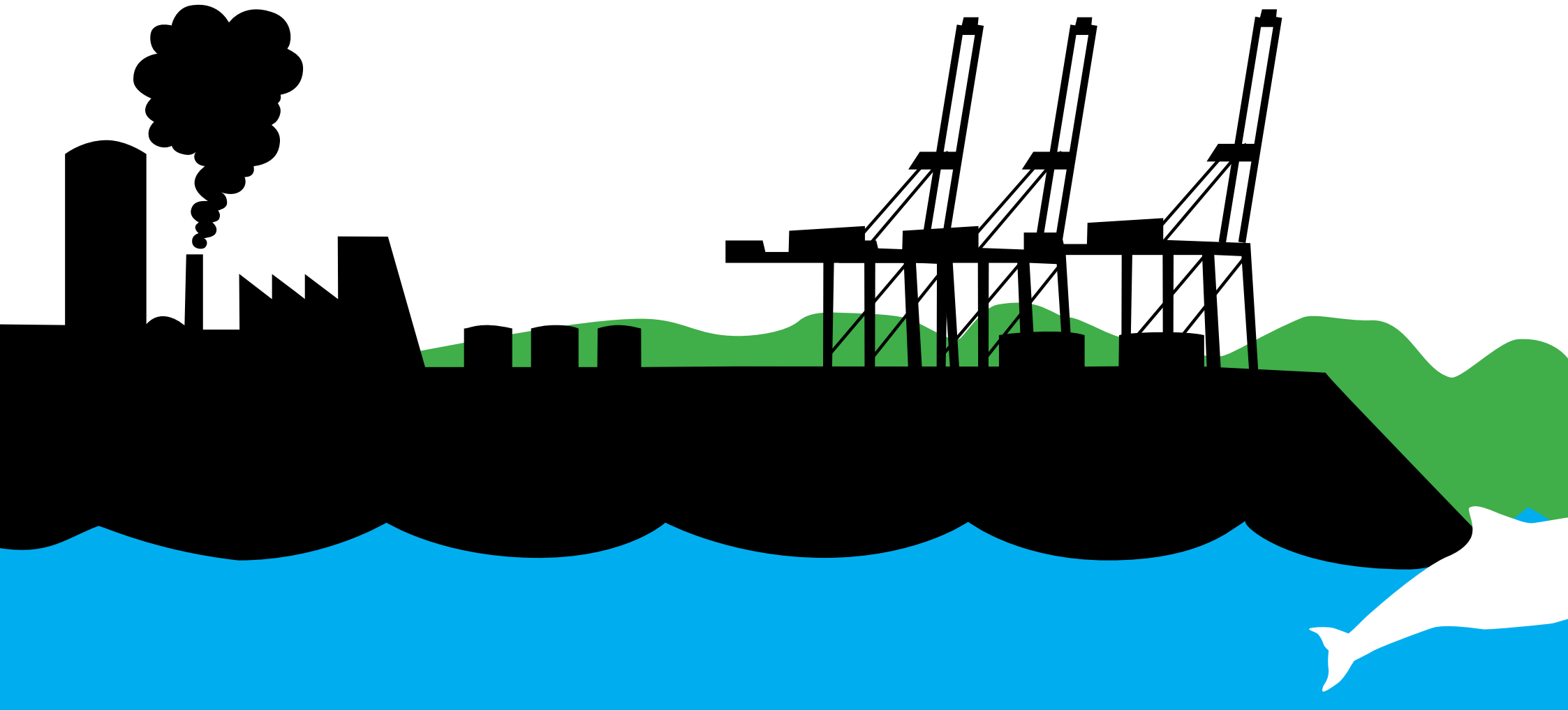


Hørings svar



Projekt: 2021-000267: Miljøkonsekvensrapport for udvidelse af Aarhus Havn - Trafikstyrelsen
Svar fra: Beskyt Aarhusbugten - supplerende spørgsmål fra borgerene
Deadline: 3 marts 2022



Blandede spørgsmål

Vores gennemgang af materialet er vi stødt på en række oplysninger, der giver anledning til spørgsmål som vi mener bør besvares i denne høringsproces:

1. Er kommunen opmærksom på, at det efter EU-domstolens fortolkning af vandrammedirektivets art. 4(1)(a) er forbudt at tillade projekter (både indenfor og udenfor havneområdet), der kan skade vandmiljøet i et område omfattet af vandplanen?

2. Agter kommunen at anvende undtagelsen i vandrammedirektivets art. 4(7) om bæredygtig vandanvendelse, og er kommunen opmærksom på de betingelser, som denne regel kræver?

3. Hvordan agter kommunen at håndtere de forskellige lovkrav om miljøvurdering ved udvidelsen af Aarhus Havn, hvor der bl.a. skal laves en miljøvurdering af Kystdirektoratet vedrørende havneopfyldning, og kommunen skal lave miljøvurdering af spildevandsplan, af spildevandstilladelse, at det byggeri, som i øvrigt agtes opført på det kommende havneareal, og efter hvilke andre lovbestemmelser mener kommunen, der i øvrigt skal gennemføres miljøvurderinger, før det fornødne plangrundlag og de fornødne tilladelser kan meddeles?

4. I brev af 28 August 2018 skriver Aarhus Havn til Teknisk udvalg i Aarhus Kommune: "I løbet af de seneste 12 år er der udført landvinding på ca. 48 ha i tre områder. To af områderne ligger, som angivet i notat fra MTM dateret 16.08.18 ved Omniterminalen (ca. 26 ha) og i området ved Containerterminalen (ca. 16 ha). Af de 26 ha ved Omniterminalen er ca. 10 ha stadig under opfyldning. Området ventes helt fyldt i 2019. Herudover udestår alene 4 ha ved kajen, som fyldes med sand. I 12 års perioden er der herudover i selve Containerterminalen etableret ca. 6 ha med sand."

Hvorfor er denne beskrivelse ikke med – der nævnes alene at havnen har afstået 60 ha de sidste 10 år, men denne information må jo også være vigtig. Vi ønsker en samlet oversigt over alle arealer på Aarhus Havn så det tydeligt fremgår hvornår de er etableret, størrelse og hvornår de evt. er overgået til kommunen.

5. Det har ofte været ytret at der er tale om en havneflytning og at den underliggende strategi er at havnen får etableret arealer som over en årerække overgår til byen og at Aarhus Kommune har store gevinster derved. Vi mener derfor at dokumentation skal fremlægges for alle arealer der er overgået fra havnen til byen, hvilken afregning der er sket for disse arealer mellem havne og byen samt en oversigt over hvilke priser disse arealer efterfølgende er solgt for til private bygherrer.

6. I brev af 28 august 2018 siger havnen til Teknisk Udvalg: "Et eksempel på teknologisk udvikling er håndtering af containerne på pladsen, som bliver mere og mere automatiseret. Her viser erfaringerne fra andre havne, at det er økonomisk mest fordelagtigt at indrette en ny terminal i stedet for at ombygge den gamle. Den gamle terminal omdannes i stedet til helt andre godstyper. "

Når den gamle containerterminal omdannes så finder vi det ejendommeligt at havnen ikke har beskrevet hvordan de eksisterende arealer skal anvendes. Hvorfor er det ikke behandlet i rapporten? Eller er det fordi det skal frasælges til bymæssig udnyttelse?

7. Når havnedirektøren i en kronik i Stiftens siger, at en række af virksomhederne på havnen har brug for disse udvidelser ellers flytter de. Har havnen så lavet aftaler med disse virksomheder på forhånd, så man på den måde har bindende aftaler på størstedelen af de nye områder inden arbejdet sættes i gang. Vi

ser jo denne metode er almindelig ved byggeri hvor entreprenøren sikrer at f.eks. mindst halvdelen af et etagebyggeri er solgt/udlejet inden byggeriet endelig sættes i gang? Hvis ikke, bør udvidelsen så ikke sættes i bero til sådanne aftaler foreligger?

8. Fredericia havn siger at de forventer ledig kapacitet på tankanlæg fordi olie/gas nærmest er i frit fald. Hvorfor mener Aarhus Havn at det er nødvendigt med 7,5 ha til dette? Hvorfor ikke udnytte ledig kapacitet i Fredericia? Havnen ligger jo midt i en by så hvorfor udsætte byens borgere for unødige risici for noget så farligt som tankanlæg?

Spørgsmål fra deltagere på borgermødet:

På borgermødet i Brabrand den 7. februar 2022 blev kun få af spørgsmålene fra de virtuelle deltagere berørt. Vi finder det derfor relevant at disse besvares som en del af høringen hvorfor vi har valgt at liste disse her:

9. Det vigtigste spørgsmål er naturligvis om udvidelsen skal gennemføres. Men hvis den gennemføres vil jeg foreslå, at der etableres en skovbræmme langs hele omridset, således at en af Skandinaviens største containerpladser bliver visuelt skærmet.

10. Klappning og råstofindvinding vil udgøre en gigantisk påvirkning af Aarhus Bugt, der i forvejen har en forringet biodiversitet. Er der påtænkt kompenserende aktiviteter i form af fx stenrev og plantning af ålegræs?

11. Er der planer om at bruge jorden der tænkes dumpet ved Hjemms dyb samt overskudsjord Marse-listunnellen i det nye havneanlæg?

12. Er det ikke korrekt, at der ikke er økonomi afsat til parken og aktiviteter? I så fald er det jo bare fugle på

Blandede spørgsmål...

taget og skal vel ikke tages som en del af projektet?

13. Der er afsat penge til fundamentet men ikke til selve parken og aktiviteter. Der er et forløb med bla biologer, fiskere. Har i overvejet at der er reserveret et kæmpe areal med jernbanespor ved transportcenteret Årslev?

14. I stiftens siger havnedirektøren at hvis havnen ikke udvides, så vil den lige så stille og roligt lukke. Det er noget af en påstand. Er den regnet igennem? Hvorfor har havnens rådgivere regnet på scenarierne med status quo og en mindre havneudvidelse. Bør borgeren og politikerne ikke præsenteres for et valg. Som vi forstår det nu er det udvidelse eller lukning. Pistolen for hovedet - men er det virkelig sandheden?

15. Hvorfor matcher molen omridset af den endnu større udvidelse? Er det vigtigt at den går så langt ud i bugten?

16. Har i overvejet at autonome godsvogne konstant kunne shuddle til transportcenteret, således at alle containere der blot skal distribueres ud i landet, kan hentes direkte ved E45.

17. Der er tre høringer ... Det er et enormt og vanskeligt materiale vi skal forstå...hvad er sandsynligheden for at vi som borgere får reel indflydelse gennem disse? Har I eksempler på, at høringer har givet anledning til at omgøre noget i Aarhus Kommune?

18. Hvorfor bruge vidvinkel på visualiseringer - det giver ikke et realistisk indtryk - men det virker derimod som om havnen kommer meget længere væk end det er tilfældet...

19. Betyder havneudvidelsen at Aarhus Havn og

Kommune opgiver målet om at nå 0 udledning af CO2 i 2030? Begrundelse: Anlægsfasen vil alene medføre 170.000 tons CO2, siger VVM rapporten. Driftsfasen vil udlede enorme mængder af CO2 fra 1000 ekstra skibe årligt (heraf ca. 400 container-skibe), 2800 flere lastbiler i døgnet og 5,5 mio. tons ekstra gods årligt ifølge VVM, dvs. varer som indlejrer CO2 fra deres produktion. Ét container skib udleder årligt CO2 svarende til en middelstor provinsby på 60.000 beboere. Fremtidens 'grønne brændstof' vil ikke kunne løse det problem * 1) fordi der ikke bliver vedvarende energi nok fra vind og sol, og det kræver fx 49 vindmøller at drive bare 2 containerskibe, mens Aarhus til eksempel højest når at opstille 8 møller til 2030 * 2) fordi det tager årtier at udskifte skibene, og 3) fordi PtX som metanol udleder CO2 og forudsætter fangst af CO2 fra biomasse. Herudover er det ikke bæredygtigt at bygge klimabelastende for at øge transport og forbruget af varer. Vi er nødt til at reducere udledningerne drastisk. VVM rapportens kapitel om klima strider mod al klimaviden, som siger at vi skal reducere kraftigt inden for det næste tiår og nå nul udledning i 2040.

20. Ift. blueline har man tænkt at være inkluderende ved workshops med mulige/potentielle brugere/foreninger såvel at få inputs fra byens byudviklere som Rune Kilden at. al?

21. Hvad med det rensningsanlæg der var med i planerne sidst - kommer det ud over det her? hvad med det rensningsanlæg der var med i planerne sidst - kommer det ud over det her? der blev ikke svaret på spørgsmålet om definition på moderat osv.

22. I forhold til svejning. Hvorfor skal man 100 m væk fra ydermolen pga dybder. Man kan jo godt lægge til en kaj, så må ydermolen vel kunne laves på

samme måde.

23. Hvorfor medtager man ikke det scenarie - et af fire - , som McKinsey rapporten stiller, nemlig at fremtidens containertransport vil reduceres markant pga. handelskrige, klimaforandringer, geopolitiske spændinger, lokalisering af produktionen. Man forudser derfor "peak container" som vil resultere i absolut fald i den internationale handel.

24. Man har kun opgjort CO2 udledninger fra anlægsfasen. Er det ikke interessant hvad driftsfasen udleder?

25. Havnedirektøren skrev i Stiftens forleden at hvis havnen ikke udvides vil den lige så stille og roligt lukke. Er det ikke bare en hul trussel? Hvorfor er dette ikke beskrevet med en nærmere analyse bag dette scenarie? Hvis dette er rigtigt kan det jo også betyde at en havn der er 30% større heller ikke er stor nok og så må lukke? Så har vi jo fyldt op til ingen nytte! Er det ikke tomme trusler og en ganske useriøs måde at drøfte udvidelsen på?

26. I fortæller, at Staten og EU støtter havnen via Marselistunnelen. Har staten og EU udvidelsens vedtagelse som krav for at de bevilger pengene eller er de bevilget uden krav om udvidelsen?

27. Miljøkonsekvensrapporten (MKR). Her er der på side i 448 er der nævnt at tanke kan være 20-50 meter?

28. Hvor skal vindmøllerne stå?

29. Der bygges generelt helt enormt på land i- og omkring Aarhus i disse år. Nu også havneudvidelse, udvidelse af Marselis Boulevard, Marselisborg lystbådehavn (som jo også er på tegnebrættet) og sidst

Blandede spørgsmål...

men ikke mindst forslag om en Kattegatforbindelse, som vil "lande" et sted mellem Samsø og Jylland og derfor helt sikkert også vil få konsekvenser for miljøet, både på land og til vands i dette område. Er det overhovedet med i jeres overvejelser, og særligt i disse tider vi lever i nu, hvor miljø og klima er så ufatteligt vigtigt at tage hensyn til?

30. Hvorfor er det at politikerne ikke tænker på at beskytte Århus bugt som jo netop er en meget vigtig del af Århus DNA istedet for altid at gå virksomhedernes eller pengenes ærinde. Hvorfor taber natur og bæredygtighed altid i politikernes og developerens afvejning når det vejes op mod stærke pengeinteresser. Er det ikke på tide at bevare naturen for borgerne i Århus? Og i stedet tænke på at gøre tingene på mere bæredygtig måde end fx ag fylde bugten op med slam og hvad der er værre. (Karen) Den første masterplan år1999 lovede et udsigtspunkt med en stele. Vil man kunne afvige de rekreative løfter i samme grad denne gang?

31. Kan man forestille sig, at der med tiden vil blive bygget langs ydermolen mhp yderligere udvidelse?

32. Når ydermolen er bygget - må havnen så bygge indenfor molen uden at lægge i høring?

33. Det nye areal der udlægges til containerhavn, er adskilt fra den nuværende containerhavn med bl.a. vejen ud til færgeterminalen. Betyder det den nuværende containerhavn ikke skal være containerhavn hvis projektet gennemføres?

34. ifm afgrænsningen - er der eksempler på at at man har tilgodeset andet end havnens behov? der nævnes kystlandskab mv, rekreative værdier mv, men det virker ikke som om der reelt er taget hensyn hertil ...

35. Er behovet med 8 containere ikke på grund af helt unormale tilstande pga en midlertidig krisesituation vedr. transport pga Covid?

36. I nævner at havnen mangler plads til at stable containere. Er der undersøgt hvor stor en del af pladsmanglen der skyldes konsekvenserne for skibsfarten af dels Corona og dels skibet der sad fast i Panamakanalen? Mange havne har ekstraordinært travl i disse måneder, netop pga af ovenstående.

37. Det er meget stor og meget synlig udvidelse, man ønsker. Og det endda på en ret fremtrædende plads for byens borgere. Årsagen er øjensynligt at udvidelsen er planlagt på tværs af bugten, men er der også foretaget konsekvensberegninger ved i stedet at fortsætte med at udvide den eksisterende terminal ud ad i bugten ?

38. "Jeg synes", siger advokat i VVM sager Louise Faber, "det er en udfordring for vores demokrati, at borgerne udsættes for en høring som er SÅ voldsom, og så kortvarig med så meget på én gang." - Fx 678 siders VVM rapport med 1400 siders bilag med et omfattende sæt af temaer og problemstillinger og mange tekniske beregninger. Det er et problem, synes jeg, at beslutningstagerne tror at beslutningen hviler på en uvildig VVM-rapport, mens denne rapport i virkeligheden er bestilt af projektejereren, dvs. Havnen, hos et konsulentvirksomhed som skal tjene mange millioner på at give deres svar, som af samme grund formentlig sjældent vil afvige fra det, projektejereren dvs. Havnen ønsker. - Er det korrekt at man kan sidestille Miljøkonsekvensrapporten med en Tilstandsrapport, som Louise Faber siger? - Er det rigtigt at Miljøkonsekvensrapporten af disse grunde grund mest af alt kan sammenlignes med et fagligt baseret partsindlæg?

39. Hvis der allerede er taget højde for at ReWater kommer til at ligge på havnearealerne, betyder det så at de 17 ha ikke er nødvendige for havnen?

40. SPØRGSMÅL TIL TRAFIKSTYRELSEN (bliver det læst op e.l.): Vil de omfattende mængder af slam der skal klappes ved Hjelm Dyb og Fløjstrup Skov ødelægge strande med sand og tang, medføre tilsanding af bugten, ødelægge havmiljø, påvirke dyre- og planteliv og betyde iltsvind og havdød?

41. Er jeres plan at importer materialerne til bebyggelsen, eller vil i benytte jer af dansk producerede materialer?

42. Trafikstyrelsesmanden er noget tøvende og kan ikke svare på ret meget, hvorfor er han med. Den store udfordring for kommunen er at styre de forskellige myndighedsinstanser i staten med de lokale projekteringer og forberedelser. Den usikre koordinering og overblik vækker bekymring.

43. Bliver alle spørgsmål samlet og lagt offentligt frem fx i forbindelse med oplæggene ved dette orienteringsmøde?

44. ang. renseanlægget... det er jo ikke rigtigt. Der er tegninger af et renseanlæg der skal lægges ud i søterritorie

45. hvordan bidrager Havnen økonomisk til AAK - udover arbejdspladser (skattebetaling)

46. Man ekstrapolerer behov ud fra den verden havnen kendte for 5 år siden da projektet blev bestilt fra Cowi. Men hvor er korrelationen med samfundsudviklingen i samme 30 år. Alene de seneste 12 mdr har adskillige virksomheder i Europa (og USA) tager

Blandede spørgsmål...

produktion hjem fra Asien fordi de ikke vil være afhængig af følsom "Asien". det er en smule ærgerligt at I ikke tager de virtuelle spørgsmål med i jeres debat

47. Hvad er definitionen på en havnerelateret virksomhed? Idag ligger der eksempelvis en rekrutteringsvirksomhed