



Marselisborg, 10.03.2022

## **BYEN VED BUGTEN eller BYEN BAG HAVNEN**

### **Udvidelse af Aarhus Havn – Høringssvar**

Marselisborg Sejlklub tager på det kraftigste afstand fra den påtænkte udvidelse af Aarhus Havn, hvilket fremgår af nedenstående høringssvar vedrørende:

Forslag til udvidelse af Aarhus Havn - kaldet Yderhavnen, i offentlig høring på grundlag af Miljøvurdering og Lokalplan inden endelig beslutning i byrådet.

Marselisborg Sejlklub og Havn er naboer til Aarhus Havn. Marselisborg Havn blev etableret i 1980'erne som et biprodukt ved den store udvidelse med etablering af containerhavn.

På den måde skabte Aarhus Havn grundlaget for Marselisborg Havn og det blomstrende havne- og sejlsportsmiljø vi kender i dag.

Med den store havneudvidelse som Aarhus Havn nu planlægger med Yderhavnen - med ydermole syd og øst for nuværende erhvervshavn, vil adgangen til åbent vand fra Marselisborg Havn blive væsentligt forringet.

Det blive en trang bugt med forringede muligheder for sejlads tæt på lystbådehavnen:

Det gælder Sejlklubbens daglige aktiviteter med jollesejlads, aftensejladser og det gælder afholdelse af havnenære sejlsportsstævner, hvor havnens gæster og byens borgere kan opleve sejlsportskonkurrencer på nært hold.

Vindforholdene vil blive påvirket negativt af land og bygninger på begge sider af "bugten" med uberegnelige retnings skift og pust.

Aarhus Kommune har en erklæret politik om at være den førende sejlsports-by. Det sætter vi i Marselisborg Sejlklub stor pris på.

Men etableringen af Yderhavnen vil på alle måder være en forringelse for sejlsportsmiljøet i Aarhus.

Med forslaget afskæres Aarhus by fra adgangen og udsigten over Aarhus Bugt ligesom indsejling til byen vil være domineret af havneanlæg og ikke byens skyline.

Oplevelsen af Aarhus Bugt, specielt på strækningen fra Filtenborg Plads til Ballehage, men også fra Marselisborg Havn vil blive stærkt forringet og udsigten over vandet vil blive væsentligt forringet.

### **Det bliver byen bag havnen og ikke byen ved bugten.**

Forslaget til havneudvidelse er en traditionel (og bevidstløs) fortsættelse af den industriudvikling som vi ser alle tegn på *ikke* er bæredygtig:

Aarhus Bugt er en naturressource som skal beskyttes og udnyttelse til havn er en irreversibel handling. I en tid præget af miljø – og klimadebat, bør flere forskellige løsningsmåder undersøges.

Forslaget til havneudvidelse indrammer med ydermole et vandareal på ca. 2,5 x 1,5 km.

Det går igen fra rapport "Yderhavn – et behov" udarbejdet af Cowi for Aarhus Havn, januar 2019.

Men havneudvidelsen bliver fremstillet som et *reduceret* forslag, da der kun foreslås opfyldt landareal i etape 1, ca. 40 ha og etape 2, ca. 60 ha.



Den planlagte føring af ydermolen rummer således areal til etablering af etape 3, ca. 35 ha som vist i rapport fra 2019. Forslaget tager på den måde forskud på yderligere udvidelse af Aarhus Havn.

### Høring – igen

Havneudvidelsen var i forhøring i 2020, hvor der indkom en lang række indsigelser og forslag til ændring af planerne som er loyalt refereret i Miljøundersøgelsen.

- Vurdering af mere effektiv og rationel udnyttelse af nuværende havnearealer.
- Ændret anvendelse af eksisterende havneområder, fx nedlæggelse af olielager (- fossile brændstoffer udgår).
- Virksomhed som har nødvendig placering ved kajkanten prioriteres.
- Virksomheder som kan placeres i industriområder på land bør ikke placeres på havnearealer.
- Industrigrunde skal ikke etableres ved opfyldning i bugten.
- Udvidelse af havneområder inden for eksisterende havnegrænse, fx mellemarmen.
- Revitalisere eksisterende kajanlæg.
- Effektiv godstransport med førerløse tog, til og fra transportcenter med adgang til jyske motorvej og jernbanenettet.

Mindre oplag på havnen af containere og gods og hurtig ekspedition videre til og fra havnen  
Bør undersøges som alternativ til Marselistunnelen og tung vej transport i byområdet.

Kun et forslag om etablering af kanal fra nordhavnen til Tangkrogen har betydet ændring i det oprindelige forslag til havneudvidelse:

Etablering af hul i dækmolen for passage med robåde, SUP-boards mv. så de kan sejle på indersiden af dækmolen i skøn forening med oceangående skibe i 400 meters længde.

- Så meget for borgerinddragelsen i planlægningen.

Planlægningen af havneudvidelse er tilsyneladende fortsat upåvirket af hørings svar i sikker forvisning om fuld opbakning fra Formanden for havnens bestyrelse og byens Borgmester i samme person.

### Hvorfor havneudvidelse

Argumentationen for udvidelse af havnen er nye arbejdspladser og byens udvikling - argumenter som til forveksling kendes fra mange andre projekter i fortiden, til eksempel det store gadegennembrud fra Rådhuset til Nørreport som blev planlagt i starten af 1960'erne.

At planen ikke blev gennemført tilskrives en forudseende Borgmester Bernhardt Jensen.

Man kan håbe at byens borgmester vågner og gør sig fortjent til samme ære.

### ”RETHINK” Aarhus

Den fremlagte Miljøkonsekvensrapport og forslag til Lokalplan 1163 giver grundlag for yderligere bekymring ved etablering af Yderhavnen:

- Fremskrivning af øget containertransport baseret på fortsat global arbejdsdeling med industriproduktion i Fjernøsten.  
Forsyningsproblemer under pandemien og et containerskib på tværs af Suezkanalen samt politisk afhængighed af Kina bør give anledning til strategisk revurdering.
- Etablering af ny containerterminal uden etablering af togforbindelse, men baseret på lasbiltransport via en kommende Marselistunnelen til motorvejsnettet.  
Et vejnet som hurtigt bliver overbelastet.



- Udvikling af jernbaneforbindelsen til havnens godstransport med mulighed for elektrificeret, emissionsfri landtransport er udeladt af planerne.
- Der argumenteres med at skibstrafik er miljøvenlig på grund af lavt CO<sup>2</sup> udslip, men der ses bort fra at skibsfarten anvender tung fuelolie med stor udledning af svovlholdig sod – ”black carbon”, der kan ses på den grønlandske indlandsis og som bidrager til at forøge afsmeltningen.
- Udskiftning af havbund for opfyldning af de nye havnearealer, med klappning af meget store mængder materiale i Aarhus Bugt og Hjelm Dyb.
- Højt og tæt byggeri på industrihavnen.
- Visualiseringerne af havneudvidelsen giver mangelfuldt indtryk af omfanget. Dækmolen omkring havnebassinet forsvinder i billedopløsningen.  
For at give et indtryk af udvidelsens omfang bør udføres en ”mock-up” ved fx at udlægge stort containerskib med placering ved ny containerhavn samt fragtskibe ved hjørnepunkterne for dækmolen.
- I Miljøkonsekvensvurderingerne betones bæredygtighed og der udpeges fire af FN’s klimamål som Aarhus Havn vil opprioritere.  
Det forekommer desværre at havneplanerne er mere i konflikt med FN’s miljørapporter, som i øvrigt kommer med stadig mere alarmerende advarsler.

### Samlet infrastrukturplan

Der er en række store infrastrukturprojekter på vej i Aarhus:

- Udvidelse af Aarhus Havn med Yderhavnen
- Nyt rensningsanlæg
- Marselistunnelen
- Elektrificering af jernbanenettet

Det nyvalgte byråd bør gennemføre en hurtig og samlet revurdering af de store infrastrukturprojekter:

- Er Yderhavnen nødvendig; kan de strengt havnerelaterede behov løses inden for de eksisterende rammer?  
Etablering af ny, automatiseret containerterminal er hovedargumentet for erhvervsudvikling i Aarhus, forslaget til containerterminal udgør ”kun” 40ha af den planlagte udvidelse.  
Det kan løses på mere nænsom vis.  
Det andet argument er etablering af erhvervsarealer til udlejning.  
Det er helt åbenbart at mange virksomheder på havnen ikke har behov for placering på kajkanten.  
Lad Aarhus Havn etablere logistik- og industripark vest for Aarhus.  
Det kan blive et langt mere lukrativt forretningsben.
- Placering af nyt rensningsanlæg bør besluttes hurtigt og snarest – uafhængigt af planer for evt. fremtidig haveudvidelse.  
Der planlægges og projekteres hos Aarhus Vand to rensningsanlæg-projekter, et hovedforslag og et alternativ, på grund af manglende beslutningsevne i byrådet - med unødigt brug af ressourcer og økonomi. Der skal jo kun realiseres et rensningsanlæg.
- Marselistunnelen planlagt til lastbiltransport mellem havnen og motorvejen: Er det fortsat den rigtige løsning? Baggrundsmaterialet til havneudvidelsen viser at lastbiler er det dårligste valg i forhold til udledning af CO<sup>2</sup>.
- Ved elektrificering af banenettet bør der etableres logistikcenter og banegård vest for Aarhus.  
Det vil være en væsentlig fordel for såvel gods som persontransport.  
Banegraven og banearealerne fra centrum ud til Brabrand kan med fordel omdannes til en ”grøn lunge” til centrum af byen – her med god plads til effektiv nærbanetrafik.



Etableringen af Yderhavnen og de øvrige infrastrukturprojekter bør som minimum gentænkes i forhold til klima og bæredygtighed med indarbejdelse af FN's verdensmål og de af Folketinget vedtagne klimamål frem mod 2050.

Projekterne til Yderhavnen og etablering af Marselistunnelen risikerer at fremstå som monumenter over en forfejlet og forældet udviklingsstrategi for Aarhus som kommende generationer skal lide under.

Ved generalforsamling i Marselisborg Sejlklub, onsdag den 9. marts 2022 var der bred opbakning til kritik af udvidelsen af Aarhus Havn med Yderhavnen.

Med venlig hilsen  
MARSELISBORG SEJLKLUB  
Asger Christiansen  
Bestyrelsesformand