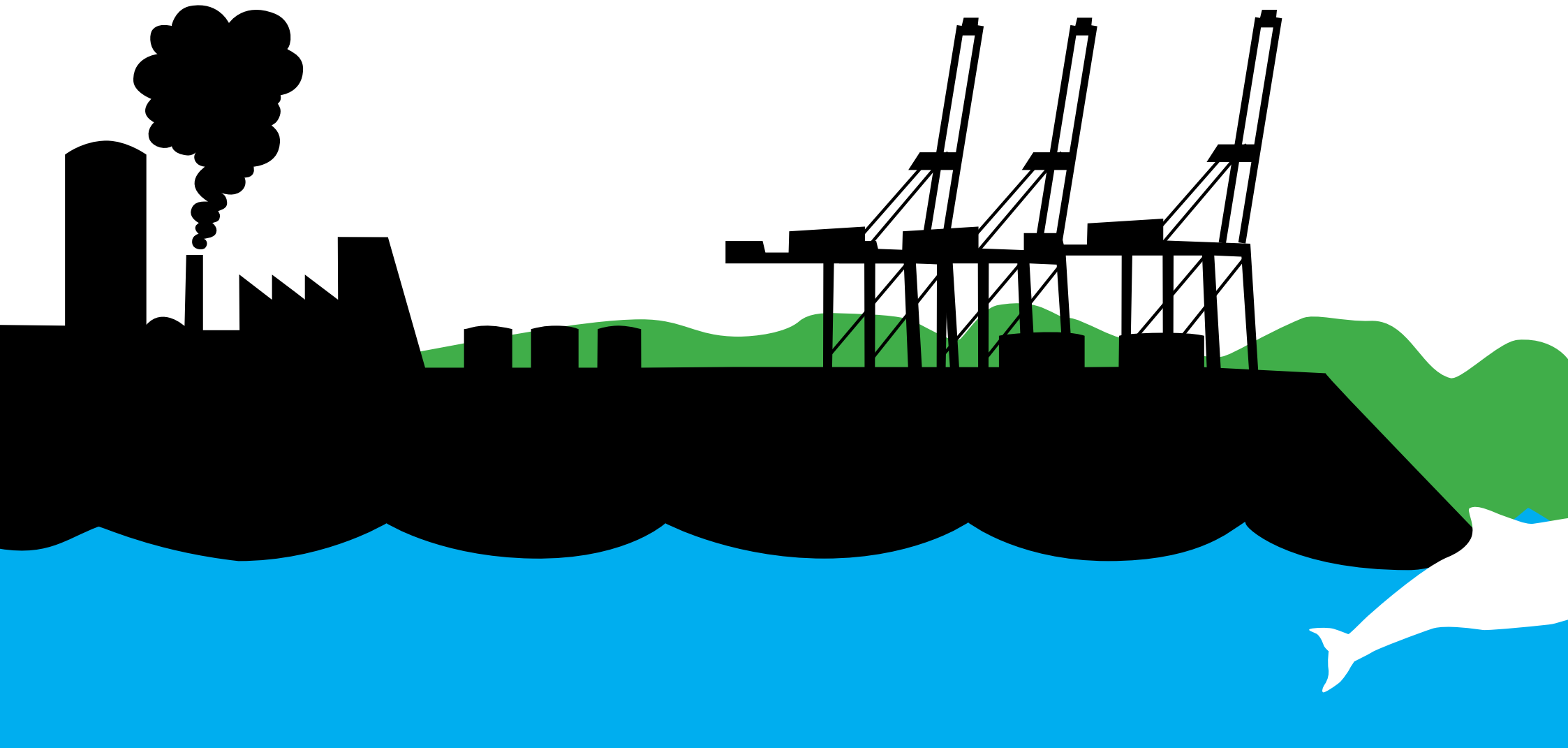


Hørings svar



Projekt: Miljøkonsekvensvurdering - Udvidelse af Aarhus Havn
Svar fra: Beskyt Aarhusbugten - Kommenterede påstande fra havnedirektøren
Deadline: 11. marts 2022



Kommenterede påstande

Havnedirektørens påstande i pressen

Havnedirektøren har i løbet af denne høringsfase, ved flere lejligheder, været ude og kritisere borgere og virksomheders høringssvar i medierne. I Beskyt Aarhusbugten finder vi det dybt kritisabelt, at man på denne måde søger at påvirke en høringsfase mens den pågår. Høringsmaterialet foreligger - det kan man læse og forholde sig til - og uanset hvilken holdning man måtte have, og hvor man finder sine argumenter, har havnedirektøren fremlagt det materiale, der ligger til grund for høringen. Det er derfor svært at se dette som andet end et forsøg på at afskrække virksomheder og borgere fra at afgive høringssvar.

Når høringen er overstået, bør denne indgriben i processen være en del af efterbehandlingen. Havnedirektørens udtalelser bør vurderes, og borgmesteren/formand for havnens bestyrelse, må forholde konkret sig til de kritiske udsagn som havnedirektøren er fremkommet med i pressen. Det er Beskyt Aarhusbugtens helt klare holdning, at en række af de udsagn som havnedirektøren er kommet med er vildledende eller ukorrekte.

Borgmesteren må endvidere også forholde sig til, om denne måde at påvirke høringsperioden på, er gangbar og i tråd med den måde, man i Aarhus Kommunes ønsker, at afholde en demokratisk høringsproces på.

Beskyt Aarhusbugten vil også gerne have svar på, hvilken myndighed der kan klages til over havnedirektørens forsøg på at påvirke den demokratiske høringsproces, som vi finder ganske uhørt.

I det følgende vil vi kommentere de konkrete påstande fra havnedirektøren fra nedenstående artikler:

[JP Aarhus, Debat: " Havnedirektøren ærgrer sig efter høringsfasen: Misinformation er giftigt slam"](#)

Påstand 1: - *"Aarhus Havn har behov for at flytte noget blødt materiale på havbunden for at kunne bygge uden risiko for sætningsskader. Det havbundsmateriale, vi skal flytte, er analyseret for en lang række stoffer. I alt er der taget 75 analyseprøver, og på baggrund af resultatet af disse har Miljøstyrelsen vurderet, at materialet er egnet til klappning (det kalder man det, når man flytter havbund)."*

Desværre har mange af de mennesker, der har indgivet høringssvar påstået, at der er tale om giftigt spildevandsslam. Det er usandt, urigtigt og i bedste fald en misforståelse.

Havde de samme mennesker holdt sig til sandheden og haft en mening om den naturlige havbund, der skal flyttes, så havde deres høringssvar haft relevans, men det er altså ikke tilfældet, når man går så vidt."

Beskyt Aarhusbugten (BA): Havnedirektøren skriver, at man for at holde sig til sandheden, skal have en mening om 'den naturlige havbund' der skal flyttes - og at havbundsmaterialet er analyseret for en række stoffer ved i alt 75 analyseprøver. Vi anfægter at havbundsmaterialet kan kaldes naturlig havbund, idet det havbund der skal klappes ved Fløjstrup er fra et område, hvor bundmaling etc fra et område, der har haft megen skibstrafik fra både erhvervs- og lystfartøjer. De har gennem årtier har været med til at forurene havbunden ud for havnen hvorved der i et dybt lag kan ligge tungmetaller etc. Det er i stor kontrast til området ved Fløjstrup der ligger langt fra havnen og tæt skibstrafik. Dermed vil en klappning intrudere en langt mere forurenede havbund end før

klapningen. Miljøkonsekvensvurderingen er samtidig på miljødelen blevet udfordret af flere eksperter. f.eks. sætter Geohav spørgsmålstegn ved hele rapporten og dens forudsætninger. At rapporten f.eks. baserer sig alene på et lille antal prøver selv om der i VVM undersøgelsen er udtaget langt flere prøver. Desuden har det været umuligt for Geohav at få rapporter udleveret for alle de certificerede prøver. Ser man den noget mindre dumpning ved Køge Bugt har borgmestrene fra 7 kommuner og den Svenske stat også klaget over denne dumpning i forhold til miljøpåvirkningen. Derfor giver det god mening, når borgere er skeptiske for det der skal dumpes ved Fløjstrup og det er derfor forkert når havnedirektøren afviser at borgere klager over miljøpåvirkningen. Derfor bør bestyrelsesformanden forholde sig til udsagnene fra havnedirektøren om, at folk taler usandt her. Det er jo et meget hårdt postulat.

Påstand 2: - *"Den miljøkonsekvensvurdering, der er blevet udarbejdet af Cowi, er et dokument, som er fuldstændig lig de dokumenter, der normalt udarbejdes i sådanne projekter, og det er helt normalt, at bygherre får et konsulentfirma til at gøre arbejdet - efter et EU-udbud, hvor konsulentvirksomheden har vundet opgaven."*

Vores danske system bygger således på, at både bygherrer og myndigheder har tillid til den rapport, som konsulentvirksomheden udarbejder.

I vores tilfælde er miljøkonsekvensvurderingen et positivt dokument for Aarhus Havn, fordi der kun er to tilfælde, hvor udvidelsen får væsentlig betydning. De to tilfælde handler dels om den visuelle påvirkning i driftsfasen og dels sandsugning i anlægsfasen.

Kommenterede påstande

Desværre har mange af de mennesker, der har afgivet høringssvar påstået, at udvidelsen "ødelægger miljøet". Men som jeg beskriver ovenfor, er det ikke tilfældet.

Miljøkonsekvensrapporten påpeger to områder, der har en væsentlig påvirkning, mens alle øvrige områder, der er målt på – over og under vandet – er enten uvæsentlige eller moderate. Sidstnævnte betyder, at påvirkningen forsvinder igen."

BA: Igen vil vi pege på at miljøkonsekvensvurderingen udfordres af flere eksperter og vi henviser konkret til høringssvaret fra Geohav, vedr. rapportens validitet og grundlag.

Påstand 3: - *"En del af miljøkonsekvensvurderingen handler om CO2 og dermed om klima. Rapporten fastslår, at det vil koste 170.000 tons CO2 at udvide havnen frem til 2050 – altså i løbet af de næste 30 år. En af de mange virksomheder på havnen har for nylig investeret et større millionbeløb i et nyt anlæg, som vil spare 170.000 tons CO2 på tre år og 10 måneder. Det er ikke Aarhus Havns fortjeneste, men vi kan glæde os over, at virksomheden ligger på havnen.*

Og inden vi når 30 år frem til, at udvidelsen står færdig, vil der sandsynligvis blive opfundet og udviklet nye teknologier, så vi i virkeligheden kan gøre det bedre, end rapporten viser.

Vi er allerede i gang med at gå vores leverandører efter i sømmene, og vi samarbejder med dem for at finde klimarigtige løsninger helt ned i små detaljer. F.eks. vil vores arbejdstøj på havnen fremover være fremstillet af genbrugs-plasticflasker.

Som en af de første havne i verden er Aarhus Havn

netop blevet en del af Science Based Targets Initiative (SBTi), som er et stempel for, at vores bæredygtighedsindsats lever op til de absolut skrappeste krav i verden, og at vores arbejde er videnskabeligt dokumenteret.

Desværre har mange af de mennesker, der har afgivet høringssvar påstået, at havneudvidelsen ødelægger klimaet. Men en udledning over næsten 30 år, der kan tjenes ind af en virksomhed på havnen på bare tre år og 10 måneder – og vil blive det – kan næppe siges at ville ødelægge vores klima."

BA: For første del, så blander havnedirektøren tingene sammen. At en virksomhed sparer CO2 bidrager jo ikke til at reducere havnens og kommunens klimamål. Det bidrager jo alene til at reducere CO2 for virksomheden. Derfor er dette misvisende oplysninger af havnedirektøren. For det andet baserer direktørens udsagn sig fra et gæt på, at der udvikles nye teknologier, der kan reducere CO2. Det er jo muligt, men så skal direktøren jo også forholde sig til, at der også kommer nye teknologier andre steder som kan udkonkurrere havnen. Det er under alle omstændigheder rene spekulationer. og vi vil gerne høre, om bestyrelsesformandens mening om havneudvidelsen skal baseres på fakta eller rene spekulationer om fremtidig teknologi.

Havnedirektør svarer kritikere: I har ikke sat jer ordentligt ind i projektet

Påstand 4: - *"Jeg havde en klar forventning om opbakning fra de store virksomheder, der er afhængig af at få varer ind og ud gennem Aarhus Havn. At nogle af de virksomheder nu er imod havneudvidelsen, er for mig et udtryk for, at de ikke har sat sig ordentligt ind i projektet. Og det undrer mig virkelig, siger Thomas Haber Borch og tilføjer: -*

De er jo selv medvirkende til, at vi har behov for en udvidelse."

BA: Havnedirektøren siger at de to virksomheder er imod havneudvidelsen. Det er ikke tilfældet. Han siger endvidere at de ikke har sat sig ind i projektet men selv medvirker til en udvidelse. Havnedirektøren forudsætter at udvidelse er den eneste løsning på at følge udviklingen. Salling Group og Arla skelner mellem udvidelse og udvikling, og appellerer til andre løsninger samt samarbejde med flere interessenter. Havnedirektør skriver at de to virksomheder er medvirkende til at der er behov for udvidelse. På hvilket grundlag baserer han dette udsagn? Kender havnedirektøren til forhold, som betyder at Salling og Arla Group kan tages til indtægt for at 'have brug for udvidelse'? Havnedirektøren bør fremlægge dokumentation herfor – ellers er denne udtalelse misvisende.

Påstand 5: - *"Det er utroligt, så mange mennesker, der er kompetente i havnedrift uden at have været på besøg. De ved jo ikke hvad, der er behov for på havnen, ligeså lidt som jeg ved, om der er behov for at åbne en ny dagligvarebutik et sted. Og når de mener, at vi ikke skal udvide for deres skyld, er det det samme som at sige, at "vi skal være her", mens alle andre må tilsidesættes."*

BA: Det havnedirektøren siger her er at det kun er havneeksperter der må indgive høringssvar. Er det også Aarhus Kommunes fortolkning af reglerne om høringssvar? I bekræftende fald, hvad er så formålet og hvorfor holder Aarhus Kommune så høring for borgere? Hvorfor informeres man ikke om disse krav? Vi mener igen at dette er udtryk for, at havnedirektøren underminerer den demokratiske proces, og tager legitimitet fra borgernes høringssvar. Borgmester og kommune skal adressere dette

Kommenterede påstande

benspænd.

Påstand 6: – *“Der er ingen alternativer. Vi kan ikke etablere en tørhavn, for så havde vi jo gjort det allerede. Udvidelsen ud i vandet er astronomisk dyr, og det ville der ikke være nogen logik i at udføre, hvis ikke det er fordi, vi netop har brug for det, fastslår Thomas Haber Borch.”*

BA: Argumentet hænger ikke sammen. Havnedirektøren argumenterer for at man ikke ville træffe beslutningen om udvidelse, hvis ikke der var brug for den. Men hvor er argumentet? Hvis det er korrekt, at der ikke er alternativer, hvorfor beskrives havnen så ikke alle disse forskellige scenarier i høringsmaterialet? Så borgerne kan se, hvorfor der ikke er sådanne alternativer. Havnen skal fremlægge en liste med kalkulationer og argumentation for hver enkelt alternative løsnings-scenarie og redegøre for, hvorfor det ikke er muligt. Det arbejde må jo allerede være lavet for at havnen kan afvise disse alternative modeller.

Påstand 7: – *“Vi er altid meget hårde i forhold til hvad der er havnerelateret og ikke. Og ja, vi har en synshal på havnen, der syner lastbil-chassis’er. Men hvis den skulle flyttes ind på land, ville et par tusinde lastbiler skulle pendle derind for at blive synet. Er det bedre?”*

BA: Hvis det direktøren påstår er en korrekt udlægning af havneloven bør det prøves juridisk. Samme argument kan jo bruges så hovedparten af virksomhederne i Danmark kan ligge på havnen. Et supermarked/bager/frisør så medarbejderne ikke skal køre så langt. Enhver virksomhed der har eksport eller import ville så kunne argumentere for at skulle ligge på havnen. Beskyt Aarhusbugten har leveret et høringssvar med en række virksomheder, der ikke umiddelbart er havnerelaterede, hvor vi har bedt om

at få en uddybning af, hvorfor man har vurderet at de kun kan ligge på havnen.

Påstand 8: *“Jeg kan i hvert fald se, at de har lyttet mere til modstanderne end til os og den omfattende VVM-rapport, der er udarbejdet. Alene det at foreslå Grenaa Havn som et alternativ er jo grebet ud i luften.”*

BA: Det er svært at forstå at direktørens påstand om Grenaa Havn er grebet ud af luften. Grenaa har selv lavet høringssvar hvor de ser gode muligheder for samarbejde. De må da om nogen betragtes som havneeksperter. De skriver: “Grenaa Havn A/S har med interesse fulgt den igangværende dialog omkring en mulig udvidelse af Aarhus Havn (lokalplan 1163), og vil således i dette høringssvar gøre opmærksom på, at vores havn har store arealer som – i et tæt samarbejde med Aarhus Havn – kan bruges til at operere de mange forskelligartede bulkprodukter (f.eks. korn, foderstoffer, gødning, cement, skærver osv.) som i dag håndteres på Aarhus Havn. Et sådant samarbejde giver efter vores opfattelse mulighed for at blive til fordel for begge vores havne”. Hvordan kan direktøren fra Aarhus Havn så påstå at Grenaa havn som et alternativ er grebet ud af luften? Viser det ikke nærmere at havnedirektøren nægter at tænke alternativer? Københavns Havn har jo slået sig sammen med Malmø og lignede samarbejder ser man jo andre steder. Stockholm har flyttet havnen 50 km væk og her taler vi ca. samme afstand.

[Hvad betyder en havneudvidelse i Aarhus? Her er fem argumenter for og imod](#)

Påstand 9: – *“Hvis vi ikke udvider havnen, vil den stille og roligt blive afviklet. Jeg ved godt, at nogle påstår noget andet. Men det er faktisk sket for mange virksomheder. Hvis de først begynder at*

miste kunder, så bliver det svært at opretholde den samme service, fordi omkostningerne bliver for høje. Og så er man i gang med at afvikle i stedet for at udvikle.

Hos Aarhus Havn har vi behov for såkaldt kritisk masse for at kunne opretholde vores vedligehold af meget dyrt materiel som for eksempel kraner, ligesom der skal være råd til den løbende vedligeholdelse af havnen. Vi har flere kunder, der allerede nu har sagt til os, at de flytter andre steder hen, hvis de ikke på sigt kan udvide deres virksomhed på Aarhus Havn.”

BA: På Aarhus Kommunes møde den 7FEB22 i Gellerup sagde den projektansvarlige fra Aarhus Havn, at der ikke vil være tale om en afvikling. Nogle vil måske flytte og andre vil så komme til. Havnedirektøren bruger dette som en trussel. Det bør også præciseres, hvad det er for services der ikke kan opretholdes for havnedirektøren har ved flere lejligheder påstået at havnen kun lejer arealer ud. Kan det dokumenteres, at der er virksomheder der vil flytte, hvis de ikke kan udvide deres virksomheder på havnen og kan det dokumenteres at de ikke bare flytter til andre steder i business region aarhus? Havnens formand må be- eller afkræfte, om det vil medføre en afvikling af Aarhus Havn, hvis udvidelsen ikke godkendes.

Påstand 10: – *“Den nuværende havn har genereret cirka 10.000 arbejdspladser og en årlig værditilvækst på 6 milliarder kroner. Tallene er fra 2017 og siden er vores containeromsætning steget med 58 procent, så der er grund til at antage, at antallet af arbejdspladser er langt højere i dag. Udvidelsen vil give yderligere 8.000 afledte arbejdspladser – cirka 800 på havnen og resten i byen og i regionen. Og arbejdspladser skaber skatteindtægter og velfærd – det tror jeg kun de færreste vil benægte. Vi må ikke være så rigide i vores tilgang til verden i dag, at*

Kommenterede påstande

vi forhindrer, at vores børn og børnebørn i fremtiden kan få et arbejde og leve et lige så godt liv, som vi gør i dag."

BA: At havnen generere ca 10.000 arbejdspladser på landsplan er baseret på den CRT rapport som også nævnes i høringsmaterialet. Havnedirektøren har ved flere lejligheder nævnt at der er 1.000 arbejdspladser på havnen. CRT rapporten tager udgangspunkt i at der er ca. 5.000 arbejdspladser på havnen og får så at det ialt giver 10.000 på landsplan. Så det tyder på at CRT rapporten er fejlbehæftet og at de 10.000 følgejobs dermed også er fejlbehæftet. Bruger man den regel som rapporten kommer frem til at et job på en havn typisk giver et ekstra job i resten af landet, så taler vi altså nærmere 2.000 jobs på landsplan og ikke 10.000. Der påstås også af havnedirektøren, at de 800 nye arbejdspladser som høringsmaterialet estimerer over 30 år bliver til 8.000 på landsplan. Her har havnedirektøren lavet en forkert konklusion da han antager at de 1.000 han ved bliver til de 10.000 som er en fejlkonklusion, især da CRT rapporten angiver en faktor på ca. 2 forstået sådan at ét job på havnen giver ca. ét ekstra på landsplan. Det er en meget alvorlig misinformation, der gives her af havnedirektøren som bestyrelsesformanden på havnen må rette offentligt.

Påstand 11: - *"Danske produktions- og landbrugs-virksomheder er primært placeret her i Jylland i det man kalder Produktionsdanmark, som nærmest ligger i en halvcirkel rundt om Aarhus Havn og altså med relativ kort afstand til havnen. Alle de virksomheder har brug for at kunne sende deres danskproducerede varer ud i verden så billigt som muligt. Og afstand betyder rigtigt meget for prisen og dermed virksomhedernes konkurrence-dygtighed.*

Derfor er nærheden til Aarhus Havn af stor betydning for de virksomheder, der er med til at skabe masser af arbejdspladser og dansk velfærd via deres skattebetaling."

BA: Virksomheder sender jo masser af varer via Aarhus Havn i dag. Den påstand, der så skal dokumenteres af havnen, er, at det vil være fordyrende, hvis der ikke kommer en udvidelse og i givet fald hvor fordyrende.

Påstand 12: *"Aarhus Havn er byens, borgernes og erhvervslivets havn. Det er borgernes behov for fødevarer, medicin, tøj, forbrugsgoder og byggematerialer - og erhvervslivets behov for, at danskproducerede varer kan nå ud i verden, der tilsammen har skabt vores succes - og dermed er årsagen til, at vi i dag mangler plads og har behov for at udvide. Byen og havnen har udviklet sig parallelt siden havnen for mange hundrede år siden blev anlagt ved åen. Siden dengang har havnen været et væsentligt led i den samfundsbærende infrastruktur, der sikrer forsynings sikkerheden til byen og borgerne - også under kriser som for eksempel coronapandemien."*

BA: Vi er ikke uenige i at der skal ske handel via skibstrafik, men havne dokumenterer ikke at mængden af gods vil stige. Havnen argumenterer alene ud fra at man historisk har haft brug for mere areal, men ønsker om mere areal er jo ikke det samme som at der er stigende godsmængder. Det betyder jo bare at det er attraktivt (måske billig jordleje og udsigt) at ligge på havnen. Derfor skal der redegøres for at der forventes væsentlig mere gods. Specielt set i lyset af voldsomt stigende priser, inflation, krig i Ukraine og internationale handels boykots peger nok mere i den modsatte retning oven på 2 år med en helt speciel

situation grundet Covid-19. Derfor skal havene dokumentere stigende gods i fremtiden og forholde sig til det perspektiv, at godsmængderne ind og ud af Aarhus Havn ifølge Danmarks Statistik fra 2007-2020 er faldet med 27%. Containere er steget, men det øvrige må så være faldet drastisk. Sidste del bør medføre at der kan frigives arealer der bruges til andet end containere. Dette forholder hverken havnedirektøren eller høringsmaterialet sig til.

Påstand 13: - *"Hvis den bluse eller skjorte, du har på, skal sendes fra Kina via Hamburg til Aarhus, vil CO2-belastningen blive næsten dobbelt så høj i forhold til, hvis den som i dag bliver sendt fra Kina direkte til Aarhus Havn. Årsagen er, at turen med lastbil fra Hamburg til Aarhus er langt mindre klimavenlig end søtransport, der kun udleder 3 gram CO2 per tons gods/km. Til sammenligning udleder en lastbil 45 gram, et fly 560 gram og et tog 18 gram på samme strækning. Hvis havnen ikke udvides, vil den stille og roligt afvikles, og så vil vores lokale havn på sigt ligge i Hamburg."*

BA: Der bør laves langt mere detaljerede beregninger. Et skib skal også sejle væsentlig længere rundt om Skagen i forhold til den afstand en lastbil skal køre fra Hamborg. De tal, der opgives for tog, er også for dieselbaserede tog og Danmark er ved at elektrificere tognettet, hvorved CO2 udledningen vil blive væsentlig mindsket. Hamborg har store stigninger på at laste gods på tog i stedet for lastbiler og derfor bør man sammenligne med el-tog fra Hamborg. Så disse beregninger skal havnen fremlægge, så de kan valideres.