**Hermed fremsendes**

**HØRINGSSVAR I ANLEDNING AF DEN PLANLAGTE UDVIDELSE AF AARHUS HAVN**

**10 punkter som ethvert byrådsmedlem bør kunne svare på før der tages en beslutning:**

1. **Hvorfor udvide havnen når det kun er en lille del som (måske) har brug for lidt mere plads?**

Århus havn har haft travlt med at proklamere en stor vækst, og dermed også en begrundelse for den enorme udvidelse af havnen som man ønsker. Den dovne og uvidende lokalpresse æder det rådt, men hvis man dykker ned i havnens udvikling indenfor de sidste 20 år ser situationen noget anderledes ud.

Det er korrekt at containerhavnen er en succes, og man forstår godt ønsket om at kunne øge kapaciteten. Når man imidlertid ser nøjere på det fremlagte projekt, kan man konstatere at hovedparten af arealerne slet ikke skal bruges til containere. De bruges til traditionel – måske - havnerelateret industri.

Hvis man dykker ned i statistikken for Aarhus Havn, kan man se, at det kun er containertrafikken som er vokset. Omsætningen af de øvrige varegrupper er som helhed faldet over de senere år. I f.eks. 2001 omsattes der 9.847 000 tons. I 2007 omsattes 12.189.000 tons. I 2020 omsattes der for 8.895.000 tons. I 2021 nok mere, men drevet af en øget containeromsætning. Derfor er der kun behov for en optimering af containerforretningen.

1. **Og kan man ikke finde den plads ved at optimere den plads man har?**

Det påståens fra havnenes side, at man kun kan udvide containerforretningen ved udvidelse af landareal og etableringen af flere kajer. Det er en meget indskrænket opfattelse. Der er andre muligheder. Aarhus Havn har tilstrækkeligt med kajkapacitet. Med en sammenligning med andre havne kan man konstatere, at man i f.eks. Gdansk ekspederer 2.118.000 containerenheder med en kajlængde på ca. 1,5 km. I Aarhus ekspederede man i 2021 718.00 containerenheder på en kajlængde på 1.260 m. Desuden bør havnen få ”ryddet op ” i virksomheder som ikke har direkte brug for kajanlæg. Man har senest udlejet 50.000 m2 til opførelsen af en plasticfabrik! Begrundet i at den bl.a. skal modtage restprodukter fra Aarhus Karlshamn. På den lange bane skal den nødvendigvis modtage fra mange andre steder som jo ikke ligger på havnen.

I Fredericia er man tilsyneladende mere innovative end i Aarhus. Der kan man ikke udvide havnen, så man har derfor etableret en ”dry port” i baglandet. Ideen er, at mange containere ikke nødvendigvis skal tage plads op på havnen, men med fordel kan placeres i nærheden af anden infrastruktur som bane og motorveje. Man har stor succes med det, og omsatte sidste år ca. 100.000 teus på meget begrænset havneplads. Aarhus Havn bør gøre det samme. Aarhus kommune er i gang med at undersøge mulighederne i områder ved Framlev, men mener der vil gå 3 år, hvilket jo ikke er noget problem.

1. **Er det anstændig politik at villede borgerne med manipulerede billeder?**

Det virker stærkt som om Aarhus Havn er klar over, at det er et voldsomt indgreb i byens kontakt til bugten og til Mols. Man har fået udarbejdet nogle fotos som er direkte forkerte. Det betyder at der ikke findes et reelt grundlag for at vurdere omfanget af indgrebet. Alle fotos er vist med et wide-vinkel objektiv på ca. 35 mm. Vores øjne svarer til ca. 50 mm. Det betyder i praksis at objekterne på de viste fotos kommer meget langt væk. Ligesom at vende en kikkert på hovedet. Det er jo påfaldende at man næsten ikke kan se Mols på disse fotos. Det betyder også at de viste siloer, tanke og foderstoffabrikker kommer meget tættere på kysten langs Strandvejen og Marselisborgskovene end fotoerne viser Det er jo også meget belejligt at man ikke viser visualiseringen af den kommende 3. etape. Der er tale om en så grov manipulation, at materialet er ubrugeligt til en vurdering af de faktiske forhold.

1. **Og kan man virkelig få sig selv til at ’snige’ en står mængde unødig plads in i projektet på falske premisser?**

Den pågældende lokalplan omfatter kun udbygningens 2 første etaper. Ved etableringen af en 2,2 km lang ydermole har man sikret en tredje etape som kan påbegyndes uden yderligere undersøgelser. Det er jo meget belejligt, for derved er man jo ikke forpligtet til at vise det samlede omfang af planen. Det er meget ” smart”, men viser jo også at man bevidst prøvet at skjule de virkelige konsekvenser. Befolkningen må nødvendigvis få vist de samlede konsekvenser. Det første man burde, var jo at udlægge en større markering på en pram placeret i bugten ved den fremtidige stenmoles yderpunkt. Det ville være rigtigt både overfor byens borgere og det byråd som skal godkende planen.

1. **Det visuelle indtryk af en (tidligere) smuk by omgivet af skov og strand går helt tabt – siden Hack Kampmanns visionære byplan fra 1898 har der ikke været nogen begavet overordnet struktur på Aarhus’ byudvikling – og den planlagte havneudvidelse vil endelig ødelægge en smuk by. Mon byrådet har sat sig ind i byens udviklingshistorie. Det hele er gået fra over ordnet planlægning til ad hoc usammenhængende løsninger. Jeg var engang glad for min by og viste den stolt frem for fremmede. Udenlandske gæster startede jeg med at tage først i Mindeparken, og siden i Domkirken og fortalte om vore historiske grundlag – i dag er der snært ikke mere at vise frem.**

Det er utroligt og beskæmmende at havnen med politikernes velsignelse er gået i gang med dette vanvittige projekt. Det er et projekt som for altid vil ødelægge byens foretrukne område til rekreative udfoldelser. Tusinder af mennesker glædes over den smukke tur langs bugten og udsigten til Mols. Det gælder både gående, cyklister og bilister. Aarhus bugten er byens største aktiv. Mange byer ville betale hvad som helst for denne placering, men i Aarhus smider man jord i bugten og bygger industri!! Ja, man skulle tro det var løgn.

Da man gennemførte den sidste store havneudvidelse, afgrænsede man den yderste mole med en linje som man kaldte ”dronningelinien”, naturligvis med reference til Marselisborg Slot. I virkeligheden er det en afgrænsning som sikrer at udsynet til bugten fra både Mindeparken og Marselisborg Slotspark bibeholdes. Der er i dag en meget smuk sammenhæng imellem Marselisborg Slot og bugten. Både set fra land, men også fra bugten. Denne sammenhæng vil forsvinde.

I denne tid ofres mange penge på udviklingen af det som man kalder Kongelunden. I opdraget indgår et ønske om at opgradere og sikre gode rekreative områder med bl.a. udsigt til Aarhus bugten. Denne udsigt vil blive delvis ødelagt hvis havnens planer gennemføres.

Aarhus har vokseværk og mange vil gerne flytte til byen. Det betyder at man skal være særlig omhyggelig med de rekreative arealer som findes. Her spiller områderne omkring Mindeparken en stor rolle.

1. **Fremtiden kommer før man ved af det – og hele planen virker som om man blot vil projektere fortiden lineært videre uden at tage hensyn til de store demografiske, klima og miljømæssige forandringer der ligger foran os - og som den aktuelle situation viser kan nye geopolitiske ændringer på et splitsekund ændre betingelserne – så også af den grund bør man genberegne konsekvenserne.**

Den ønskede udbygning af havnen peger 30 til 40 år frem. Hvordan verden ser ud om så mange år er vanskelig at vide, men havnens ønsker baserer sig på den verden vi har haft, og ikke på den verden vi blive nødt til at skabe. Klimaforhold, global transportlogistik, co2udledninger og meget andet bliver den nye verden. Aarhus Havn fortæller en historie om klimaneutralitet og bæredygtighed, men det går jo helt skævt hvis man regner på de klimaomkostninger der er forbundet med udførelsen af projektet.

I fremtiden vil containerterminalen sikkert blive delvis automatiseret og derfor delvis ubemandet. Det betyder også at arealerne kan udnyttes væsentlig mere effektivt. I takt med omstillingen til grøn energi vil importen af fossile brændstoffer falde væsentlig. I samme forbindelse vil importen af træpiller og flis forsvinde da de i fremtiden ikke vil blive betragtet som grøn energi. Der importeres stadig kul over Aarhus Havn. Det vil naturligvis forsvinde indenfor den nærmeste fremtid.

Landbruget står overfor store forandringer, idet det skal gennemgå en omlægning til større bæredygtighed og mere økologisk drift. Samtidig må man forvente at flere arealer tages ud af drift p.g.a. ønsket om mere vild natur i Danmark. Det betyder således, at importen af kunstgødning vil falde og – ikke mindst – at importen af foderstoffer fra bl.a. Sydamerika vil blive reduceret. Det vil ske fordi man om nogle år vil kunne producere protein af græs. Det kan produceres i Danmark og man undgår den store transportudgift og Co2 udledning som i dag er forbundet med importen fra Sydamerika.

Alle disse eksempler vil jo ikke resultere i mere vækst i Aarhus Havn. Tværtimod. I havnens baggrundsmateriale som jo danner grundlag for udvidelsen er der på alle parametre tale om vækst. Det harmonerer jo ikke med den fremtid vi kigger ind i. Når havnen nævner at der er et behov for mere havneareal er det jo fordi havnen vil vækste, ikke fordi det er nødvendigt, men fordi den vil tage markedsandele fra andre havne. Det er jo rendyrket sognerådspolitik. Det er trist, men denne vækst sker på bekostning af byens enestående placering og på borgerens muligheder for adgang til strande med udsigt til Mols.

1. **Den overordnede planlægning - giv de ansvarlige Hack Kampmann’s gamle plan og byhistoriske grundlag som pligtlæsning før de beslutter noget endeligt.**

Hvis man som f.eks. byplanlægger ser overordnet på Aarhus, er det indlysende at der i byens og havnens placering ligger et stort dilemma. Havnen som reelt er et stort industriområde, lukker af for byens direkte forbindelse til bugten samtidig med at al trafik fra havnen til oplandet sker igennem byen.

Med den ønskede udvidelse af havnen vil dette problem øges, for det er jo ikke al trafik som skal ud igennem en ny Marselistunnel og ud på motorvejene. Det vil naturligvis betyde en ekstra belastning af byens infrastruktur som i forvejen er belastet til det yderste. Man må konstatere, at der overhovedet ikke er foretaget en overordnet planlægning af relationer og konsekvenser imellem havnen og byen. Desværre et udtryk for at der i de seneste mange år ikke har været tale om et samarbejde imellem by og havn. Havnen har kørt sit eget løb, sanktioneret af svage politikere. Ønsker og krav fra byens borgere bliver ikke tilgodeset. Industri placerer man ikke ude i byens mest sårbare område. Den ligger man på land!

Der har været udtrykt bekymring for at vores by bliver delt i en nord og syd-by fordi sejlads fra nord til syd og omvendt ikke lader sig gøre. Man skal alt for langt ud i bugten. Man har så i lokalplansforslaget etableret et lille hul i ydermolen så roere og andre sejlende kan slippe igennem. Det kan man glemme alt om. Så snart man har etableret et havnebassin bag molen vil man med henvisning til internationale regler forbyde sejlads i bassinet. Meget smart.

1. **Tror I selv på alt den snak om ’arbejdspladser’? – næppe.**

Det eneste argument som vores borgmester han anvendt i forbindelse med udvidelsen af havnen er : Arbejdspladser. Der findes ingen opgørelse over hvor mange nye arbejdspladser som vil følge med denne udvidelse. Det kan nemlig ikke gøres op, men ved en mere kreativ tænkning omkring havn og dry-port vil arbejdspladserne alligevel øges. Der opføres i øjeblikket to store logistikcentre i området omkring Aarslev. De ligger godt både for havnen og for den videre transport. De skal i alt bruge 1.000 mand, men det er jo tvivlsomt om de overhovedet vil kunne skaffes.

1. **Der mangler helt klart en grunddig gennemgang af alternativer til det foreslående projekt – hvorfor har man ikke bragt sådanne i diskussion?**

Det kan undre, at man bruger så mange resurser på projektet uden at man i forvejen har ”stukket en finger i jorden” for at finde en løsning som også byens borgere kunne leve med. Naturligvis kan ikke alle meninger realiseres ind i et så omfattende projekt, men jeg erindrer ikke at der på politisk niveau og i organisationer har været drøftelser om omfanget og nødvendigheden. Det er et meget uheldigt signal at sende et så stort projekt ud i høring, når man har fornemmelse af at det hele er ”klappet og klart”. Det må være dybt frustrerende som byrådspolitiker at få præsenteret et miljøprojekt med over 1.000 sider og et lokalplansforslag på 200 sider. Det bliver så behandlet som et punkt på et byrådsmøde på lige fod med småt som stort. Det er et projekt som man reelt ikke vil diskutere. Man kan undre sig over at byens borgmester vil være det bekendt. Han sidder som formand for havnens

I henhold til EU-lovgivning (????) bør der undersøges alternativer således at man kan have et bedre belyst grundlag.

Der kunne sagtens have været udarbejdet nogle alternativer som ikke ville være så omfattende. Man kunne f.eks. opprioritere containertrafikken og nedprioritere de varegrupper som der fremover vil blive mindre af. Landarealerne kunne godt i et vist omfang kunne øges, men behovet for et yderligere havnebassin er ikke dokumenteret. Man kunne jo også diskutere om man skulle samarbejde med andre havne og få fordelt de forskellige varegrupper imellem sig. Det vil jo give god mening i en overordnet landsplanlægning, men man har åbenbart den holdning at alt skal samles i Aarhus. Udpræget sognerådspolitik.

1. **Havnestrukturen og politikerne – er der mulig inhabilitet?**

Aarhus havn er en kommunal selvstyrehavn. En mærkelig konstruktion som igennem mange år hvor byggerier og udvidelser altid har fået en meget hurtig behandling, og ofte lige under radaren. Det samme er jo tilfældet her, hvor man reelt vil have vedtaget en lokalplan som dækker et område svarende til 240 fodboldbaner. En sådan stor udvidelse burde jo indgå i kommuneplanen og dermed også i en større sammenhæng. Kommuneplanen indeholder meget lidt om havnen, idet havnen jo ikke er byen!! Dog står der i kommuneplanen om kysten :*Kysten er med til at gøre Aarhus attraktiv og planlægningen skal derfor beskytte de landskabelige værdier, naturkvaliteterne og de rekreative interesser der knytter sig til kystområdet…. Disse værdier skal sikres og udvikles.* – og det er jo ikke det man gør!

Borgmesteren er født formand og der indgår yderligere to politikere i bestyrelsen. Det er en usund demokratisk konstruktion. Vi har indenfor de senere år oplevet hvordan store byggerier i princippet er godkendt hos borgmesteren og nogle embedsmænd, således at beslutningen er taget langt før sagen bliver forelagt byrådet. Det er en handling som har megen vrede i befolkningen, og det er jo det samme som sker her. Sagen er politisk godkendt lang tid før sagen kommer til offentligheden. I virkeligheden er borgmesteren inhabil i behandlingen af sager som vedrører havnen.

**Kære byrådspolitikerne – tænk jer om. Min gamle mor sagde altid til mig: er du i tvivl – så lad være – det gælder også for byrådspolitikere – ikke mindst i sager med stor irreversibel konsekvens – så ’lad være’.**

Der ligger et meget stort ansvar på politikernes skuldre ved behandling af denne sag. Omstændighederne ved behandlingen er helt urimelige. Derfor skal de tænke sig særdeles godt om.

Det må kræves at politikerne får mere tid til sætte sig ind i sagen. 1.000 siders miljørapport og 200 siders lokalplan er jo ikke noget man kan overskue ved et par møder. Aarhus Havn vil gerne have denne behandling igennem i en fart, hvilket er urimeligt. Tag jer god tid !

Der må kræves nye og retvisende visualiseringer således at politikerne kan få et reelt vurderingsgrundlag.

Der skal udlægges en markering i bugten som viser hvor langt ud stenmolen vil komme.

Det er da ikke for meget forlangt!