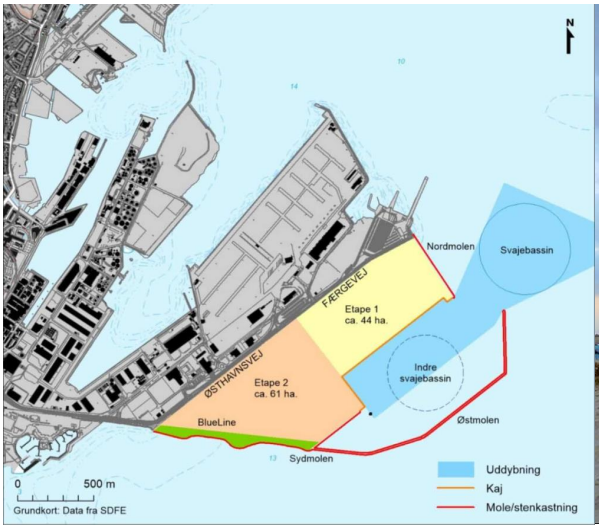
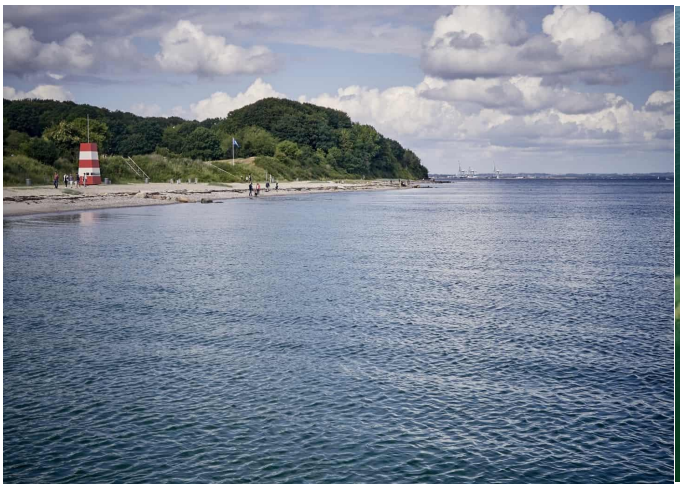
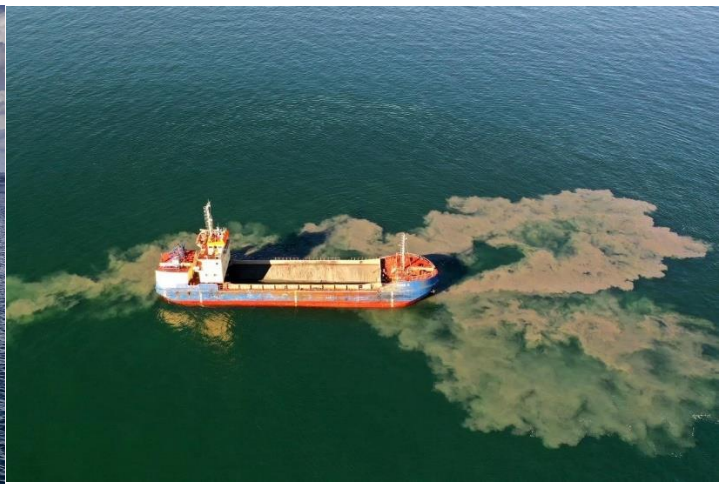






Planerne om at udvide Aarhus havn med 105 ha

Indledning – en Aarhushistorie

Planerne om at udvide havnen i Aarhus er en del af Infrastrukturreformen, dvs. regeringens store plan om at sønderflette Danmark med motorveje, veje, broer, tunneller, kunstige øer, havne, lufthavne osv. som skal skabe "Hypermobilitet", hvor vi alle kan komme fra A til B i Danmark på rekordtid, helst i vores egen personbil. En fremtid, hvor natur og miljø spiller en fuldstændig sekundær rolle i forhold til det store dyr i samfundsudviklingen ***"VÆKST"*** *for enhver pris.*

Flere biler, flere skibe, flere varer, hurtigere frem. Hvis vi må opgive naturskønne områder ved Røsnæs for at få en motorvej tværs igennem området til en motorvejsbro over Kattegat, så er det sådan vi gør. Samsø kan snildt skæres over af en 4 sporet motorvej gennem smukke fuglereservater. Den 3. Limfjordsforbindelse kan snildt køre en naturperle med særlig værdifuld biodiversitet, en sjælden ø, over. Også selvom forbindelsen er trafikalt unødvendig. Lynetteholm kan skabe kunstig vækst med højhuse langt ude i Øresund, selvom det vil ødelægge klima i mange år fremover og betyder, at vi må bruge Køge Bugt som losseplads for giftigt slam.

Projektet om en havneudvidelse i Aarhus er en del af denne Infrastrukturreform. Sammen med Marselis Tunnel projektet, som skal føre de mange nyankomne varer – og personer - fra havnens skibe og containerskibe direkte videre til E45 og derfra til det dejlige netværk af infrastruktur i hele Danmark. Om 30 år vil man kunne komme hele 3 kvarter hurtigere frem med sine køleskabe osv. til København fra Aarhus, når Kattegatforbindelsen står færdig. Ja med mindre klimaforandringerne har gjort det svært/umuligt. Eller med mindre der skulle være kø på motorvejen.

Historien om infrastrukturreformen i Aarhus

Den 1. december 2021 behandlede Byrådet i Aarhus forslaget om en udvidelse af Havnen i Aarhus, Lokalplan 1163 og den dertilhørende Miljøkonsekvensrapport på 678 sider med 1400 siders tekniske bilag. Det tog Byrådet præcis 29 min. at behandle sagen, som derefter blev sendt til høring hos borgerne efter juleferien. Kun Enhedslisten stemte imod forslaget. Borgmester Jacob Bundsgaard forklarede i Stiftstidende, at havneudvidelsen ville sikre 10.000 arbejdspladser i Aarhus og være godt for den grønne omstilling:

"Det korte af det lange er, at Aarhus Havn er et afgørende knudepunkt for hele Danmark. Den skaber 10.000 arbejdspladser og er med til at gøre Aarhus til en by, hvor vi har råd til at prioritere velfærd og den grønne omstilling", *lød det fra borgmesteren (Stiften 3. dec. 2022).*

*SF's Rådmand og byrådsmedlem, Thomas Medom, bekræftede, at havnens afgørende betydning for arbejdspladser gjorde det til en vigtig sag at få udvidet. Og SF's byrådsmedlem og medlem af havnens bestyrelse, Jan Ravn Christensen, tilføjede, at "*Havneudvidelsen kommer formentlig til at blive en realitet*" og tilføjede at han var en smule bekymret for miljøpåvirkningerne og CO2-udledningerne ved selve byggeriet (Stiften 3. dec.2022).*

Så var der ellers lagt op til SF's traditionelle rolle: Man er egentlig imod, fordi noget der er foreslået vil ødelægge både klima og miljø, men SF er samtidig så utrolig realistisk, at man på forhånd har indset, at man som parti ingen rolle spiller og derfor lige så godt kan få det bedste ud af det værste: Måske påvirke projektet en lille smule, så det bliver lidt mindre klima- og miljøbelastende. SF er klar; til rollen som ansvarlig og til at gøre det sorte **lidt** *grønnere.*

Høringen starter. Men det går ikke helt som det plejer…

Den 6. januar 2022 begyndte en 8 ugers høringsperiode med deadline den 4. marts.

Herefter startede en intens debat i Aarhus. En række foreninger var gået sammen i et forsøg på at standse havneudvidelsen: Beskyt Aarhusbugten, Den Grønne Studenterbevægelse i Aarhus, NOAH samt Borgerbevægelsen Det Fælles Bedste. Sammen med flere fællesråd, der var optaget af at få forslaget om en havneudvidelse bredere ud til borgerne, så de alle kunne engagere sig aktivt i debatten og bidrage til høringsprocessen, begyndte man at gennemtrawle alt materiale vedrørende havneudvidelsen; rådspurgte advokater, eksperter, professorer, arkitekter, Tænketanke, interviewede vidensfolk i forvaltninger, Trafikstyrelsen m.v.

Det resulterede i en mindre hvirvelvind af avisartikler, facebook opslag, TV-indslag, debatindlæg, løbesedler og Borgermøder. Der blev skabt en intens debat, som lidt efter lidt så ud til at ændre stemningen - fra en sløvet ligegyldighed: Nå-nu-igen-mere-vækst-med-havn-bro-motorvej-tunnel-mer-trafik osv. til en chokeret hovedrysten over, at man med havneudvidelsen ville ødelægge så meget af byens liv og kvaliteter på én gang, tilsyneladende uden væsentlig grund.

Mere end 200 borgere mødte frem til første Borgermøde på Marselis Hotel 2. feb.; debatten var livlig nærmest hed, indlæggene var mange og velargumenterede, harmen var synlig. Endnu flere mødte frem til andet Borgermøde på Aarhus Rådhus i den store sal, hvor havnegruppen havde fået eksperter til at holde oplæg om de centrale temaer. Oplæggene var gennemargumenterede og svære at komme udenom; det var eksperter og professorer med års erfaring inden for klima, havmiljø, trafik og byudvikling, som nu gennemhullede projekt havneudvidelse - øv. Borgmesteren Jacob Bundsgaard var der i hele 10 min. og fulgte med et ironisk vink salens kritiske argumenter. Optaget på TV og sendt videre ud til fortsat debat i byen.

To større lokale virksomheder – Salling Group og Arla, to store koncerner med rødder i Aarhus, som omsætter for over 145 mia. kr. og altså skæpper godt i kommunekassen – tog afstand fra havneudvidelsen i et fælles høringssvar. De mente at projektet ville ødelægge et af Aarhus' største aktiver, når det gælder tiltrækning af nye medarbejdere, nemlig byens nærhed til skov og stand, som gør byen til et attraktivt sted, hvor man gerne bosætter sig.
*De mente at Aarhus Havn må kunne "*udvikle sig til gavn for erhvervslivet, borgerne og byen – uden at der inddrages et areal, der svarer til mere end 250 fodboldbaner af Aarhus Bugt, som vil ødelægge den fine sammenhæng mellem by, skov og hav, der er unik for Aarhus."

Nu begynder det måske at blive lige lovlig spændende for bystyret og magtens korridorer, med borgmesteren Jacob Bundsgaard i central rolle som samtidig formand for Havnen bestyrelse og leder af Byrådet.

*Chefredaktøren for Aarhus Stiftstidende, Jan Schoubye, går i brechen for havneudvidelsen med en usædvanlig hård kritik af Arla og Salling. I en skarpt vinklet leder går chefredaktøren personligt til rette med de to virksomheders høringssvar: "*Arlas og Sallings argumenter er rent vrøvl" *(Stiften 3. marts 2022).*

I krasse vendinger forsøger chefredaktøren at latterliggøre de to virksomheders høringssvar, mens han antyder, at det bare er direktører for de to koncerner, der mister deres egen private havudsigt fra egen bolig. Et nuanceret høringssvar reduceres til at handle om havudsigt, selvom en enkel google-søgning på 30 sek. vil afsløre at de to direktører slet ikke bor, så de har havudsigt.

Og Stiften får en ekspert i rekruttering til i stort opsatte artikler at betvivle argumenterne fra Salling og Arla om at en havneudvidelse vil gøre det svært at tiltrække dygtige folk (Stiften 4. marts 2022). Og havnedirektøren supplerer med en artikel om, at de to direktører ikke har sat sig ordentligt ind i projektet.

*Partiet Venstre forsøger at følge angrebet op ved at stille et såkaldt 10-dages forespørgsel: "*Hvor meget gods har Arla og Salling Group gennem havnen?" *Hvis de nu havde spurgt fx, hvor meget de 30-40 største virksomheder benytter havnen, så kunne det måske ses som et oplæg til mere fælles viden om, hvem der egentlig bruger havnen, hvor meget og til hvad. Det kunne måske have styrket en demokratisk debat med viden. Men det er der ikke tale om her. Man går direkte efter de to virksomheder, der har tilladt sig at skrive kritisk. Og det underforståede budskab er, at Arla og Salling nok ikke bruger havnen særlig meget og derfor ikke har de store interesser i havnen. Så de burde i virkeligheden lade være med at blande sig i debatten.*

Helt ufrivilligt fik den almindelige borger i Aarhus hermed en gratis demonstration af, hvor meget gennemsnitsborgerens høringssvar vægter i forhold til de store virksomheders: INGEN chefredaktør, havnedirektør, borgmester etc. ved sin fulde fem kunne drømme om at kommentere borgernes svar, om de så måtte rumme nok så meget viden og nok så mange pointer baseret på bedste aktuelle viden. Men milliard-virksomheder – det er noget andet, det tæller. Mon det også er sådan i andre sager? kan man som gennemsnitsborger tænke. Mon virksomhedernes ord vejer noget tungere end borgernes? Hvem ved?

Antallet af arbejdspladser er et gæt - et VILDT OG FORKERT gæt

Indledningen til debatten om havneudvidelsen blev som nævnt borgmesterens udsagn om, at havnen genererer 10.000 arbejdspladser, som man risikerer at miste, hvis ikke havnen får sin udvidelse.

Efterfølgende har politikere og Havnen overgået hinanden i at gentage, at havnen er vigtig, fordi den genererer 10.000 arbejdspladser – nogen siger 'jobs i Aarhus' og andre siger 'jobs i Danmark'. Tallet viser sig ved nærmere eftersyn oprindelig at stamme fra en rapport lavet af Center for Regional- og Turisme ved Syddansk Universitet[1].

Tallet passer bare ikke. Rapporten siger, at en arbejdsplads på en havn i gennemsnit skaber sammenlagt ca. 2 jobs på landsplan, baseret på erfaringer fra Køge Havn (s. 39 i rapporten). Havnedirektøren sagde på Marselis-mødet 2. feb. 2022, at der arbejder 1000 på havnen[2]. Dermed generer havnen 2000 jobs. Tallet 10.000 arbejdspladser er med andre ord en faktor 5 galt – det er 5 gange for stort - hvis man skal tro rapporten og dens tal samt havnedirektørens udsagn.

Sådan er der en masse antagelser og tal i rapporten, som ikke holder vand.

- *Det er en rapport lavet for Køge og Aalborg Havne uden specielt fokus på Aarhus. Dens tal er baseret på oplysninger fra Danmarks Statistik fra år 2013 - i hvilke andre brancher kan man bruge næsten 10 år gamle tal?*
- *Havne er meget svære at sammenligne – Aarhus har fx en kæmpe overvægt i containerandel, som er det mest automatiserede og derfor med færrest arbejdspladser.*
- *Forfatterne finder som sagt frem til, at der er 5000 arbejdspladser på havnen, men i virkeligheden er der kun 1000.*
- *Der er ikke tal for havnes arbejdspladser, så rapporten bruger postnumre og branchekoder til at sjusse sig frem til antal arbejdspladser genereret af Havnen, med nogle algoritmer, som de i øvrigt ikke beskriver. Men når de grundliggende tal ikke kan bruges, så kan antallet af jobs genereret ved algoritmer ud fra grundtallene selvsagt heller ikke bruges.*

COWI rapporten har kostet 15 mio. Men ikke ét sted har man i alle de mange analyser med alle de mange tal på samtlige de 2.000 sider bare ét tal for antallet af arbejdspladser, som Aarhus Havn skaber. Det var vel det mindste man kunne forvente for disse millioner, at COWI præsterer en ordentlig jobanalyse, som fortæller hvor mange arbejdspladser, der er på Aarhus Havn nu, og hvor mange arbejdspladser havnen skaber videre ud i Aarhus, i regionen og i Danmark som helhed. Så der er viden bag påstanden om arbejdspladser.

Havnen forventes at skabe at skabe 800 jobs over de næste 30 år, skriver man i MKR-rapporten. Hvis hvert job skaber 2 yderligere på landsplan, og eftersom havneudvidelsen kommer til at koste 2,5-3 mia kr., så vil det - hvis man alene ser på jobs – være en pris på 1,875 mio. pr. job i Danmark.

Det er svært ikke at tænke, at vi vil kunne få mange andre, nok bedre, grønnere og langt mere bæredygtige og fremtidssikrede jobs, der kunne understøtte den grønne omstilling i Aarhus, i regionen og i Danmark for de samme penge. I stedet for disse industrihavnsjobs, som ovenikøbet er udsat for bestandige massive automatiseringer.

Stor havn. Gigantisk udvidelse. Mere industri

Aarhus Havn er stor. Arealmæssigt næsten lige så stor som hele midtbyen. Den står for 65% af al Danmarks containertransport. Og nu vil man udvide med 105 ha, et areal der er fem gange så stort som hele Aarhus Ø.

---

[1] *Center for Regional- og Turismeforskning: "Oplandsanalyse for danske havne" en rapport på 75 sider samt en præsentation af samme: "Evaluating role of commercial ports in the regional economy" præsenteret ved Groningen, The Neitherland, ligeledes lavet af CRT.*

[2] *Hvis man spoler til 1:27:38 i nedenstående video siger direktøren at der er 1000 arbejdspladser på havnen: https://www.youtube.com/watch?v=WjmNNUPORQQ&t=469s*

Aarhus Havn er en **industri***havn. Den tæller ikke rigtig med som en del af byen. Der er ingen butikker, Ingen barer og cafeer, intet liv. Det er et sted de færreste nogensinde kommer, med mindre de arbejder der. Men den er stor. Og der er mange, meget høje kraner. Høje siloer, hegn. Store områder som er helt lukket af for omverden med hegn og kontrol efter Nine-Eleven og den globale kamp mod terrorisme. Og der er store virksomheder, tøjfirmaer, DLG, Oliemøllen osv. Kæmpesiloer og tanke til brændstof. Masser af bulk – grus, sand osv. - og containere i 2-3-4 etager. Og nu skulle der så blive meget, meget mere af dét.*

Deadline nærmer sig, og nu var det, som om aarhusianerne begyndte at erkende og mere tydeligt vise, **hvor** *meget de egentlig elsker deres by. Smilets By. Det der med nærheden til skovene mod nord, syd og vest. Tætheden til Bugten og strandene. De rekreative områder ved Tangkrogen og Ballehage, besøgt og brugt af mange, høj og lav, til kajak, kano, paddle, badning, strandliv, gåture, løbeture, til Cirkus, Sculpture by the Sea, udstillinger, debatter,1. maj møder.*

Eller bare afslapning og kig ud over Mols og havet… Det der med at kunne kigge ud over bugten og føle stemningen af at være en del af noget større.

Når jeg blir gammel…

*Gnags' gamle sang "*Når jeg bliver gammel" *begyndte at dukke op igen ved de høringscafeer der opstod, i facebook opslag, i høringssvar osv., som baggrundstæppe eller muligvis som indre baggrundsmusik for tankerne om det, vi vil miste, hvis havneudvidelsen bliver en realitet. Som Gnags sang i 80ernes Aarhus:*

*"*Når jeg bliver gammel - Så vil jeg sidde på en bænk - Der hvor havet slår ind over molen - Og ta imod duglette perlestænk - Af hav, når det glitrer i solen -

Når jeg bliver gammel - Skal bugten være så fuld af liv, der hvor havet slår ind - At du kan fange det lis'så let
Som en dreng med et net på en bambuspind"

Høringssvarene vokser i antal. Der kommer så mange, at systemet bryder ned, og høringsfristen må forlænges med en uge til 11. marts. Kort før deadline denne fredag er der kommer mere end 1500 høringssvar, hvoraf over 90% er nej til havneudvidelsen.

Svarene begynder at udvikle sig. De kommer til at handle om, at vi måske skal tænke **Aarhus som grøn foregangsby** *i stedet for at snakke om, hvorvidt vi skal have lidt mere eller lidt mindre industrihavn. Måske skal vi en helt anden vej, begynder de at sige. Og man begynder at drøfte, om vi mon kan samles os, dvs. de mange borgergrupper som er opstået i modstanden mod megaprojekterne i Infrastrukturreformen.*

Man begynder at tale om andre former for ***'vækst'****, hvor det ikke er vækst i traditionel forstand, men fremtidens vækst i natur, arter, sundhed, livskvalitet, fællesskaber, bæredygtighed osv. Hvor det er vækst i muldopbygning, CO2-optag og klimavenlighed i et landbrug der er yderst presset af de nuværende dyrkningsformer. Vækst i bæredygtigt byggeri i stedet for betonbyggeri. Vækst i udvikling af cirkulær økonomi og ressourcehensyn. Lokaliseret vækst.*

Borgerne over hele landet begynder så småt ved at samle sig til modstand. Nu er det nok. Vi ved at klimakrisen banker på døren; vi skal handle. Vi ved at den sjette masseudryddelse af arter raser afsted, mens naturen dør; vi skal værne om natur og miljø, ikke yderligere forringe den. Måske er tiden kommet til at alle disse borgergrupper samles. Hjælpes om viden, netværk, ressourcer osv. Lærer hvordan man overhovedet får indflydelse som borger. Hvordan man opbygger netværk til advokater, trafikeksperter, miljøfolk, klimaforskere, eksperter på støj osv. Skaber kontakter til journalister og TV.

Og hvad vi lærte

Og ud af hele denne debat voksede en ubehagelig og sørgelig viden om vores demokratis mange utilstrækkeligheder.

Vi fandt ud af **hvor** *meget de herskende partier og de stærkeste erhvervsinteresser egentlig blæser på deres egen dyre klimamål. Og* **hvor** *langt de er villige til at gå for at opnå en kortsigtet fortjeneste mod til gengæld at sætte samfundets liv overstyr på bare lidt længere sigt ved at forværre klimakrisen.*

Præcis det samme kan man sige, når det gælder havmiljø og natur. Projekter som dette udtrykker en total ligegyldighed med et havmiljø, der er så presset, at det er ved at dø. Vi fandt også ud af, at vi **ikke skal regne med***, at der – bortset fra et par enkelte politikere - overhovedet er nogen som helst modige politikere, når det gælder om at omstille dagens voldsomt klimabelastende trafik til fremtidens bæredygtige mobilitet.*

Vi blev bekymrede over den demokratiske proces i forbindelse med havneudvidelsen. Jeppe Spure Nielsen udtrykte det meget sigende i et høringssvar fra Frederiksbjerg Fællesråd:

"Vi er overraskede over det eneste initiativ, der er foretaget af Aarhus Kommune, nemlig et høringsmøde afholdt i Brabrand den 7. februar 2022, hvor der i øvrigt meget hurtigt blev meldt om udsolgt, selvom der på dagen var mange ledige pladser i auditoriet.
Hele processen for en drøftelse og kvalificering af et forslag om så stor en udvidelse af havnen burde i det hele taget have givet anledning til en helt andre demokratisk involverings-, lærings- og beslutningsproces end denne igangværende. Der bør herfra tænkes i nye demokratiske formater, der understøtter et større ejerskab og en mere aktiv involvering af byens borgere fra start, f.eks. igennem en borgersamling eller andre formater, der kan sikre en større demokratisk legitimitet og repræsentativitet og øge den kollektive læring, alt sammen med det formål at kvalificere en god og legitim demokratisk beslutning."

Sådan fandt vi ud af, at meget skal gøres anderledes. Men vi fandt også ud af, at hvis noget skal gøres, så bliver vi nok nødt til at gøre det selv. Derfor endte vi med selv at skaffe viden, netværk, debatter, høringssvar, optog, borgermøder osv.

Og det er starten på noget stort. Det håber vi. Det skal det være.

De bedste hilsner,

Niels Aagaard,
formand for ***Borgerbevægelsen det Fælles Bedste***
+45 4018 9019
niels@detfaellesbedste.dk
https://detfaellesbedste.dk/

Høringssvar og artikler er skrevet af Niels Aagaard

Indholdsfortegnelse

08 - HØRINGSSVAR 1: Er der overhovedet behov for en havneudvidelse?

13 - HØRINGSSVAR 2: Havneudvidelsen vil belaste klimaet og forhindre Aarhus i at nå sit klimamål

21 - HØRINGSSVAR 3: Havneudvidelsen skader havmiljøet og øger havdøden i Aarhus Bugt

27 - HØRINGSSVAR 4: Trafikalt er havneudvidelsen inklusive Marselistunnel-projektet galt afmarcheret på alle parametre: Det er dyrt, klimaskadeligt, unødvendigt; det vil give støj, trængsel og trafikkaos og ikke løse de store reelle problemer Aarhus har med sin trafik.

33 - HØRINGSSVAR 5: DEMOKRATI I HØRINGSPROCESSER – EN BY I RUSLAND?

41 - HØRINGSSVAR 6: Aarhus som grøn foregangsby – alternative visioner for Aarhus

55 - TILLÆG 1: Dumpning af slam

58 - TILLÆG 2: Fire spørgsmål til de politiske partier i Aarhus Byråd om havneudvidelsen

61 - TILLÆG 3: Kan vi samles? – alle borgergrupper imod Infrastrukturreformen

65 - TILLÆG 4: Pressedækningen, et overblik

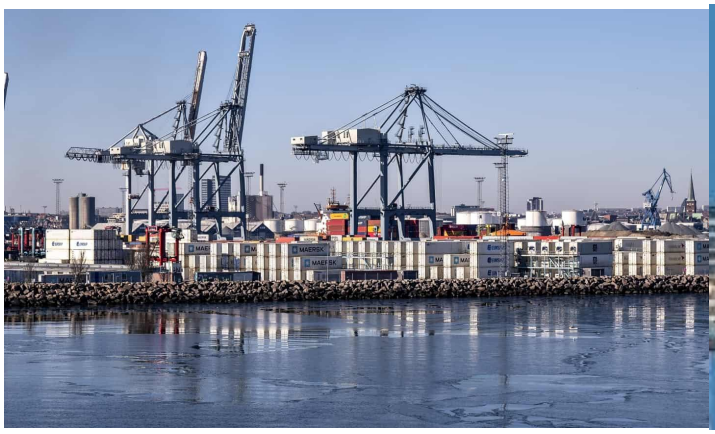
HØRINGSSVAR 1:
ER DER OVERHOVEDET BEHOV FOR EN HAVNEUDVIDELSE?

Aarhus Havn siger at der er behov for en gigantisk udvidelse af havnen et godt stykke ud i bugten. Containertransporten vokser og fremtidens transport skal være grøn; vi ser frem til flere varer og mere skibstrafik, siger havnen. Men det er ikke rigtigt.

Af Niels Aagaard, fmd. for Det Fælles Bedste

Vi er gået bag argumenter og tal fra Aarhus Havn. Det tegner et noget andet billede, for det er ikke muligt på sagligt grundlag at argumentere for nødvendigheden af den store udvidelse af havnen.
Hvad handler det så om?
Den egentlige grund til havneudvidelsen handler, så vidt vi kan se, ikke om havnen og dens eventuelle pladsproblemer. Det handler om at skaffe sig arealer ud i bugten, hvor der kan bygges højhuse a la Aarhus Ø. Havneudvidelsen giver samtidig kapitalinvestorer nye muligheder for at komme billigt af med opgravet jord fra Aarhus' mange igangværende byggeprojekter af højhuse, der skal have udgravet til P-kældre og fundamenter.

For når man udbygger havnen og godset aldrig indfinder sig, så får man selvfølgelig på et tidspunkt tilladelse til at sælge de kostbare grunde. Og grunde, med havudsigt til alle sider, bygget op i 50 etager er svimlende kostbare. Havnen skal være en pengemaskine, der på sigt kan give kommunen enorme indtægter fra salg af grunde og skatter fra nye boliger og indbyggere.



Dette er første høringssvar i en serie 6 – samtlige høringssvar kan også læses på https://detfaellesbedste.dk/kategori/nyheder/

TEMA 1: ER DER OVERHOVEDET BEHOV FOR EN HAVNEUDVIDELSE?

AARHUS HAVN er et privat firma. De siger der er behov for en gigantisk udvidelse af havnen. Udvidelsen alene på land er størrelsesmæssigt fem gange så stor som Aarhus Ø.
Havnen foreslår, at man bygger en 4 km lang ny mole ud i havet, dvs. ud i Aarhus Bugt. Det skal inddæmme 180 ha søterritorium svarende til 2.400 mellemstore parcelhusgrunde. Heraf skal 105 m2 blive til ekstra havneareal med plads til 144 m høje kraner, tanke og siloer, bygninger, industri. Resten skal (indtil videre) blive til bassin for containerskibe, så de kan vende i havnen (i dag kommer de ind og ud med lods).

Havnepladsen skabes ved at fylde millioner af m3 jord og sand på havbunden. 6 mio. m3 sand kommer fra Moselgrunden nær Samsø og 6,5 mio. m3 jord kommer fra udgravninger ifm. byggeprojekter i Aarhus.
10% kommer fra Marselistunnel, resten fra udgravninger til P-kældre/fundamenter under nye betonhøjhuse.

STIGENDE GODSMÆNGDER? – NÆH..

HAVNEN SIGER, at fremtiden vil byde på meget mere gods, handel og meget mere containertransport. Allerede nu er godsmængderne vokset så stærkt, at man ikke længere kan være på havnen, siger de.

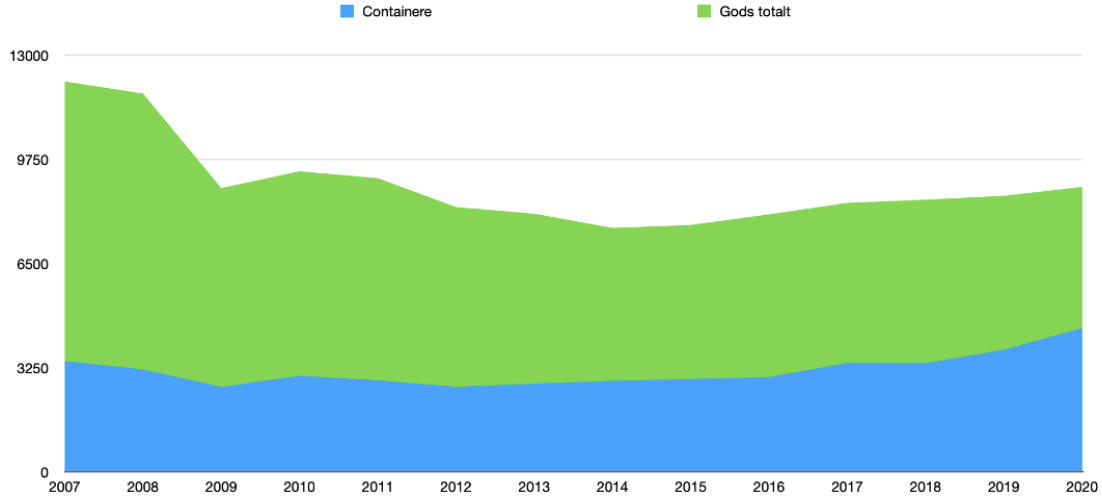
MEN det passer skidt med de tal vi støder på. Danmarks Statistik siger, at godsmængderne i Aarhus er faldet siden 2007.

CONTAINER-mængden er ganske vist steget lidt: fra 3,4 mio. tons i 2007 til 4.4 mio. tons i 2020.
Til gengæld er alle andre godsmængderne faldet, og faldet stærkere: Fra 8,7 mio. i 2007 til 4,4 mio. tons i 2020.

Samlet set altså et fald på 27%. Og havnen kun 25% af sin plads til containere. Vi ser i øvrigt at den samlede godsomsætning i danske havne har ligget stabilt på 95 mio. tons de sidste 12 år.

Gods I 1000 ton	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Andet gods	8733	8617	6210	6390	6314	5613	5310	4774	4811	5082	5000	5107	4808	4411
Containere	3456	3197	2649	2996	2855	2655	2749	2840	2896	2956	3399	3389	3810	4484
Gods totalt	12189	11814	8859	9386	9169	8268	8059	7614	7707	8038	8399	8496	8618	8895

Se engang figuren:



Figur og tal fra Danmarks Statistik

Det er svært ikke at tænke: Kan det være rigtigt at bruge 2-3 mia. kr. på udvidelse af en havn, der går tilbage på godsmængder?

Vi ved at containertrafikken øgedes i 2021. Men det er både velkendt og bredt accepteret, at det skyldes corona, som fik befolkningen til at bestille varer som aldrig før på nettet. Det kan vi da ikke bygge en fremtid på!

VIL FREMTIDEN BETYDE VÆKST I CONTAINERTRANSPORTEN? - TJA, INGEN VED DET

I den digre VVM rapport på 678 sider fortæller man som indledning, at containertransporten vil vokse i fremtiden. Som en af kilderne henviser man til McKinsey-rapporten *"Brave New World? Container transport in 2043".*

Men MicKInsey-rapporten opstiller ikke bare ét, men i alt 4 SCENARIER FOR FREMTIDEN. Ét af dem er ganske rigtigt vækst. Men et andet er "PEAK CONTAINER", hvor geopolitiske spændinger, handelskrige, klimaforandringer, mindre global produktion og til gengæld mere lokal, et mindre forbrug o.m.a. samlet vil føre til et fald i den globale transport med containere.

Hvis man ser på det sidste år, 2021, så er det præcis sådanne ting, verden har oplevet: Et samspil af mange faktorer som har ramt containertransporten, som en perfekt storm; bortset fra enkelte firmaer som Mærsk og enkelte lande, som Danmark.

Så hvorfor bruge milliarder på at udbygge en havn der vil ændre Aarhus for altid, hvis vi i virkeligheden ikke kender fremtidsudsigterne særlig præcis? Og hvorfor nævner VVM rapporten ikke en gang denne mulighed hhv. dette fremtidsscenarie? Hvorfor nævnes kun Havnens argumenter for deres projekt?

DER ER I VIRKELIGHEDEN PLADS NOK PÅ HAVNEN

Til Borgermødet 22.feb. oplistede Svend Erik Kristensen fra Beskyt Aarhusbugten i sit oplæg en stribe virksomheder som i dag ligger på havnen, men ikke er havne-relaterede og derfor sagtens kan ligge andre steder.

Hvorfor har man ikke sørget for at fjerne de virksomheder som ikke behøver kajplads / at ligge på havnen? Havneloven siger oveni købet, at der kun må ligge decideret havne-relateret virksomheder på havnearealer.

Vi har fundet frem til en række virksomheder som sagtens kunne ligge andre steder. Hvorfor har Havnen ikke set det samme?
Senest har Havnen udlejet 50.000 m2 til opførelse af en plasticfabrik! Begrundet i at man bl.a. skal modtage restprodukter fra Aarhus Karlshamn. Men fabrikken skal bruge produkter mange steder fra, og de kan jo ikke ligge klods op af det hele. Man kunne også bruge det område der hedder Mellemarmen helt anderledes – bruge det havnerelateret i stedet for at det i dag bruges til tøjfirmaer, fitnesscenter, kontorer etc. som kan ligge mange andre steder end lige på havnen.

Eller man kunne gøre som Fredericias Havn, der ikke havde mere plads og derfor har opført en "dry-port", et havneareal på land. Tæt ved Motorvej E45 kunne man etablere et område, hvor containere og virksomheder uden behov for kajplads kunne ligge, tæt på fælles logistik. Hvorfor gør Aarhus Havn ikke noget lignende? Fredericia omsatte sidste år ca. 100.000 teus (måle-enhed for containerenheder) på en meget begrænset havneplads. Aarhus Havn bør gøre det samme.

Byrådsmedlem for Venstre og medlem af Havnen bestyrelse og ivrig fortaler for havneudvidelsen, Benjamin Simsek, fortæller, at containerne pga. væksten nu må stables i 8 etager; det udgør en sikkerhedsrisiko, siger han.

Men vi har helt for nylig været rundt på samtlige havnearealer: Der er INGEN arealer med containere i 8 etager! De fleste steder er det containere i 2-3 etager, med frie områder hvor der ingen containere er. Og kun enkelte områder er der 5 etager. Simsek forveksler virkeligheden med en tilladelse, Mærsk har fået til eventuelt – hvis det skulle blive nødvendigt - at tillade containere stablet i 8 etager.
Hovedparten af havnearealerne bruges i øvrigt slet ikke til containere, som allerede nævnt.

Hvorfor bruger Havnen i øvrigt ikke moderne teknologi som containertårne, som det blev påpeget den 8.2.2022 i et debatindlæg i JP. De kan håndtere flere containere og stable dem mere effektivt.

Og hvis man kigger bare lidt længere frem, er det klart, at der er mange andre måder at skabe plads på, alene pga. den udvikling, vi står over for:

- Fossile brændstoffer bliver udfaset. Det betyder at tankene med olie, kul og gas forsvinder. Om 10 år kan benzinhavnen lukkes, så store arealer kan realiseres til anden brug.
- Flis og træpiller (biomasse) vil udgå som brændsel. Det giver plads.
- Landbruget står over for store ændringer - der bliver importeret mindre foderstoffer og kunstgødning. Protein kan produceres lokalt af græs i Danmark. Svin, mælk og oksekød udfases og erstattes af lokalt produceret plantebaserede fødevarer.

Storhavnen Gdansk ekspederer 2.118.000 containerenheder i 2021 ved hjælp af en kajlængde på ca. 1,5 km. I Aarhus ekspederede man samme år 718.000 containerenheder vha. en kajlængde på 1, 26 km.
Man havde altså cirka sammen længe kajplads, men ekspederede kun 1/3 af godsmængderne i Gdansk. Det virker som om der er plads nok – i hvert fald til forbedringer.

HVORFOR KONKURRERER MAN MED DE ANDRE HAVNE I STEDET FOR AT SAMARBEJDE?

Gennem et samarbejde med Grenaa og Fredericia, kunne man fordele gods og aktiviteter ud fra, hvem der var bedst til hvilke ting. Grenaa er god til bulk (grus, sten osv.) som er pladskrævende. Det kunne det få. Fredericia er gode til tanke for fossile brændstoffer, olie, kul og gas - dem om det. Aarhus er gode til containere – dem om det.

Og man behøver måske ikke at bygge verdens dyreste plads UD I BUGTEN - med alle de skader på klima og miljø som det medfører - hvis man bare skal skabe lidt plads til flere containere, som skal opbevares. Det virker som en ekstrem dyr måde, at opbevare containere på. For man kunne sagtens skaffe plads på passende områder inde på land, jf. ovenfor.

MÅSKE ER DER EN HELT ANDEN PLAN MED HAVNEUDVIDELSEN?

Formanden for Levende Hav, Kurt Svennevig Christensen sagde det meget levende og direkte på Borgermødet forleden:

Den egentlige grund til havneudvidelsen handler ikke om havnen og dens eventuelle pladsproblemer. Det handler om at skaffe sig arealer ud i bugten, hvor der kan bygges højhuse, ligesom på Aarhus Ø.

For når man udbygger havnen og godset aldrig indfinder sig, så får man selvfølgelig på et tidspunkt tilladelse til at sælge de kostbare grunde.
”Grunde, med havudsigt til alle sider, bygget op i 50 etager er svimlende kostbare. Og hvor ellers på land, tæt på Århus centrum, får man lov til at bygge sådanne højhuse?”, sagde Kurt Christensen. ”Det får man kun på havnen og de lejligheder er ubetalelige for almindelige mennesker”.

- Det vil give svimlende indtægter. Til Havnen og - muligvis - til kommunen.

Et projekt med garanteret stort afkast: Udvidelse af Aarhus By ud i bugten med 50 etagers højhuse for velhavere. Med direkte havudsigt. Det fås ikke bedre – og dyrere. Salg af grundene og indtægterne fra beskatning vil være enorme.

Når Havnen/Byrådet derfor gør, som de gør lige nu, taler om manglende plads på havnen osv., så er det fordi det er den eneste måde, de kan få projektet vedtaget på. Man kan ikke udbygge en by ud i bugten, men man må gerne udvide – udvide - en havn, hvis det kan begrundes.

Århus Havn og dens investorer kan vente for det er en investering, der vil noget på afkastet.
Men - hvis de fifler med tallene om nødvendigheden af en større havn, er det er en skandale og som sådan må den behandles.

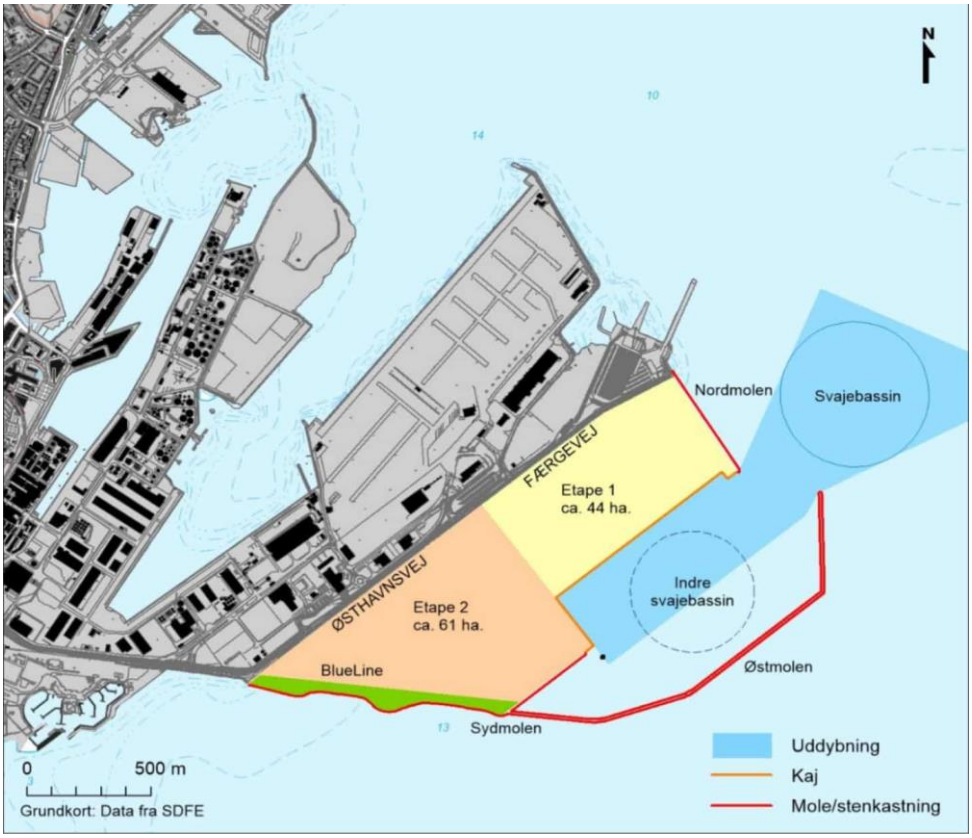
Sådan er der flere særdeles ’DARK HORSES’ i spillet om havnen. Andre kendere af disse spil og by-interesser fortæller om en pengemaskine, hvor kommunen tjener penge på at sælge jordarealer til nyt højhusbyggeri fra kapitalinvestorer, hvorfra jorden til de nødvendige P-kældre (vældig dyr at komme af med) køres ud til at anlægge

havnearealer ud i bugten med. Det skaber nye arealer for kommunen, hvor man på sigt kan sælge højhuse til velhavere.
Aarhus Havn siger at havneudvidelsen er en win-win. Reelt har projektet en COST-BENEFIT, hvor COST placeres på klima, miljø og borgerne, mens BENEFIT går til Havnen, som øvrige høringssvar vil vise.

FN's anden delrapport fra 28. februar 2022 fortæller så tydeligt som det lader sig gøre, at den slags projekter hører fortiden til. Det gælder både havneudvidelsen, Marselistunnel og eventuelle senere højhusbyggerier i klimabelastende beton, stål og glas på havnen – plus den øgede handel med og forbrug af varer. Vi skal en anden vej. Tage udgangspunkt i klimaet og gøre, hvad dét kræver af os.

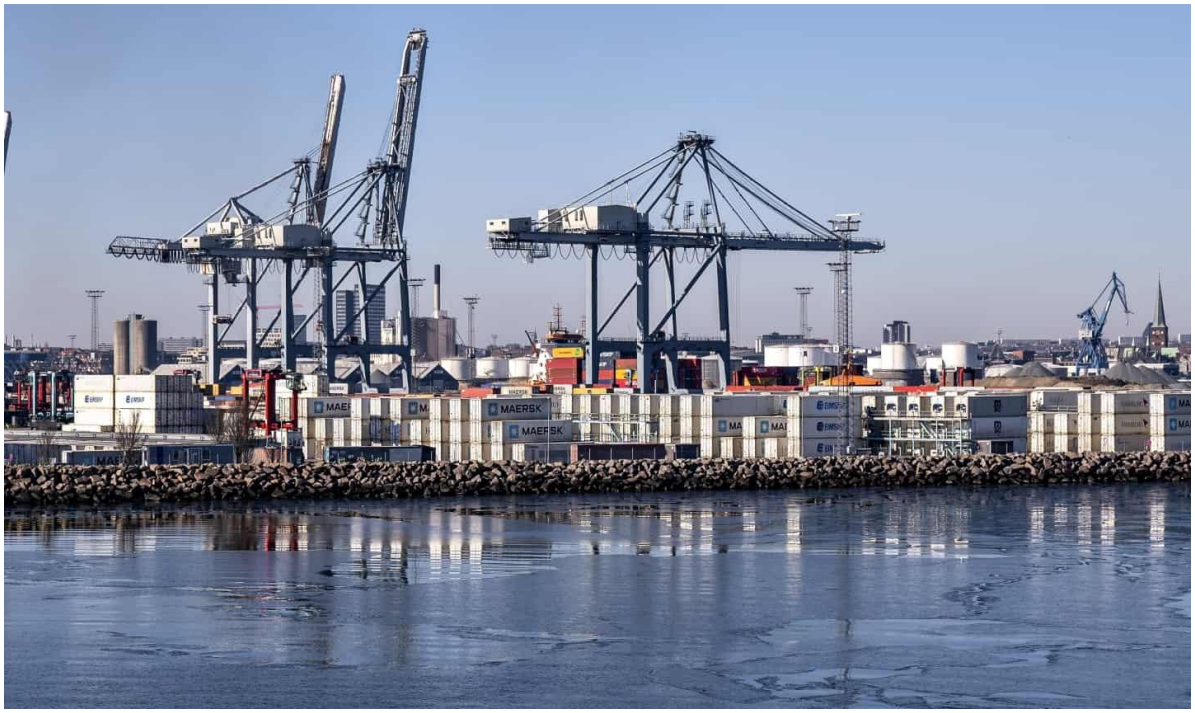
Se Hjemmeside med alle høringssvar under Nyheder:

https://detfaellesbedste.dk/problemer/transport-problemer/hoeringssvar-3-havneudvidelsen-skader-havmiljoeet-og-oeger-havdoeden-i-aarhus-bugt/



HØRINGSSVAR 2:
HAVNEUDVIDELSEN VIL BELASTE KLIMAET OG FORHINDRE AARHUS I AT NÅ SIT KLIMAMÅL

Aarhus Kommunes Klimaplan og -strategi siger, at kommunen skal nå nuludledning af CO2 senest i 2030. "Det er verdens mest ambitiøse klimamål", siger borgmester Jacob Bundsgaard og flertallet i byrådet.
Nu har Byrådsflertallet, inklusive SF og Radikale Venstre, tænkt sig at underminere det flotte klimamål i ét stort hug, nemlig gennem det gigantiske projekt 'Havneudvidelsen i Aarhus', der er en del af regeringens store Infrastrukturreform sammen med Marselistunnel, der skal føre trafikken fra havnen til E45.



HAVNEUDVIDELSEN MEDFØRER STORE EKSTRA UDLEDNINGER

Anlægget af den nye havn vil ifølge *Miljøkonsekvensrapporten* (MKR-rapporten) fra COWI betyde udledning af ekstra 170.000 tons CO2. Det kommer fra udledningerne ifm. transport af sand, sten, jord og øvrige råstoffer, brugen af maskiner og øvrigt udstyr.
Udledningerne fra al den beton og stål, som medgår til opførelsen af havnearealerne er ikke med i denne beregning, da dette produceres uden for Aarhus Kommune, og derfor ikke medregnes. Det er såkaldt *scope 3* udledninger, som kommunen ikke medregner i sit CO2-regnskab.

De 170.000 tons C02 svarer til 60% af Egholmmotorvejens anlægs-udledninger på 292.000 ton CO2 eller 50% af Lynetteholms anlægs CO2-udledninger på 350.000 tons CO2.
Det var bl.a. de udledninger, der var så store, at Benny Engelbrecht mistede sin ministerpost i forsøget på at hemmeligholde dem.

Allerede selve anlægget af havnen svigter med andre ord byens og kommunens CO2-mål. I stedet for at reducere udledningerne, øger man dem.
Alene dét betyder, at man ikke kan nå nuludledning i 2030 – eller for den sags skyld i de følgende årtier. Hvis man gennemfører havneudvidelsen.

To spørgsmål i den forbindelse:

1. ***Hvor alvorligt tager Aarhus egentlig sit eget mål om nul-udledning i 2030? - har man overhovedet regnet på havneudvidelsens konsekvenser for kommunens CO2-strategi og mål?***

Eksempel på hvordan man kunne regne:
De samlede udledninger fra anlæg af havnen er 170.000 tons CO2. Det svarer til 6.800 tons per år i anlægsperiodens 25 år. Til sammenligning havde Aarhus Kommune som koncern samlet set en udledning på 31.300 tons i ét år, 2020. Anlægget af havnen svarer med andre ord til 21% af kommunens samlede udledninger ***årligt i 25 år****.*
Men når kommunen går efter 0 tons udledning, så skal den altså finde et minus på 6.800 tons om året fra 2030, hvor kommunen ifølge sit eget mål skal nå nul, og små 20 år frem indtil anlægsfasen er slut.

2. ***Hvordan vil Aarhus Kommune finde en sådan besparelse i et 0-budget?***

NÅR HAVNEN TAGES I BRUG, VOKSER DE KLIMASKADELIGE UDLEDNINGER

Når havnen efter anlægsfasen tages i brug vil det ifølge *Miljøkonsekvensrapporten* fra COWI resultere i EKSTRA 1000 kommercielle skibe årligt, heraf ekstra knap 400 containerskibe.
I dag udleder hvert eneste containerskib årligt som en middelstor by på 60.000 beboere (om fremtiden, se nedenfor).

Hertil kommer flere krydstogtskibe, der hver især udleder som en mindre by på 6-8.000 indbyggere. Og formentlig flere Molslinje-afgange, der allerede i dag står for 3800 anløb til havnen årligt, dvs. 7.600 ind- eller udsejlinger.

Havnens ibrugtagning forventes ifølge VVM-rapporten at resultere i 4.230 flere køretøjer døgnet rundt. Heraf 2800 ekstra lastbilkørsler med varer, hver eneste døgn, året rundt. Det svarer til en lastbil i minuttet.

Havneudvidelsen vil medføre forøgede godsmængder. Det er selvsagt hele ideen med havneudvidelsen at give plads til en betydelig forøgelse af godsmængderne. Konkret forventer COWI årligt ekstra 5,5 mio. tons gods, hvilket svarer til godt 50% forøgelse af godsmængden.

De 5,5 mio. tons ekstra varer rummer alle **indlejret CO2**, som stammer fra deres produktion og vej til Aarhus.
Det vil sige fra råstofudvinding, transport, produktionsprocesser, maskiner, bygninger osv. der alle sammen hovedsagelig anvender olie, kul eller gas (globalt er det mindst 80%), og som alle bruger klodens sparsomme ressourcer, og hvis lange transport på skibe eller lastbiler udleder CO2.

De øgede godsmængder svarer derfor til ekstra mængder af indlejret CO2. De er med andre ord et udtryk for **et øget klimaaftryk,** der er begrundet i vores forbrug af disse ekstra varer.

Kilde: Alle tal er hentet fra Miljøkonsekvensrapporten på 678 sider og dens 1400 siders bilag. Rapporten er bestilt af det private firma, Havnen, ved det private konsulentfirma COWI og har kostet ca. 15 mio. kr.

Konsekvenserne: Flere varer med indlejret CO2, flere biler og lastbiler samt containerskibe m.v. - det vil tilsammen resultere i enorme ekstra CO2-udledninger. Hertil kommer så mere industri og flere bygninger på havnen, som det er planlagt.

Konklusion: Havneudvidelsen vil i sig selv vil umuliggøre, at Aarhus når nuludledning. Hverken i 2030, i 2040, 2050 eller nogen af de følgende årtier. Der er tale om øgede CO2-udledninger uden nogen modvirkende faktorer.

SKIBSTRANSPORT ER MERE BÆREDYGTIG, SIGER BYRÅDET I AARHUS

Flertallet i Aarhus Byråd – inklusive SF og Radikale Venstre - mener, at containerskibstransport og i det hele taget transport med skibe er bæredygtig. Indimellem fremstår det, som om man blot mener, at containertransport er mere bæredygtig end andre transportformer.

Det er ligefrem blevet et hovedargument for planerne om at udvide Aarhus Havn. Borgmester Jacob Bundsgaard begrundede således i et interview med TV2Østjylland 22. feb. havneudvidelsesprojektet med, at transport til vands er langt mere bæredygtig end andre transportformer, og at skibstransport i det hele taget er mere miljøvenlig.

Den private virksomhed, der står bag forslaget om udvidelse af havnen, **Aarhus Havn**, argumenterer på samme

måde med, at hensynet til bæredygtighed er et væsentligt argument for havneudvidelsen. Aarhus Havn skriver således på sin hjemmeside:
"..søtransport er fremtidens transport. Allerede i dag er søtransport den mest bæredygtige transportform. Og betydelige kræfter både nationalt og internationalt arbejder sammen for at gøre den endnu mere bæredygtig med emissionsfrie skibe og fossilfrie brændstoffer" (https://www.portofaarhus.dk/) – Emissionsfri = nul udledning af drivhusgasser.

Teknik & Miljø har ovenikøbet udarbejdet et Notat, som blev vedlagt drøftelsen af havneudvidelsesprojektet, da det blev behandlet i Byrådet 1. dec.[3] Heri sammenligner man CO2-udledninger i gram per km fra skibe med udledninger fra fly, jernbane, lastbiler, og når den konklusion at skibe er den transportform, der udleder langt mindst.

Mærsk siger det. Borgmestre som Jacob Bundsgaard i Aarhus siger det. Regeringen. Erhvervslivet. Hele transportsektoren. Nogle ngo'er og klimaildsjæle gentager det. Aviser og TV fortæller begejstret: 'Fremtidens transport er grøn, og den foregår på skibe'. 'Emissionsfri transport', lyder det.

Sådan iscenesættes **et af verdens største klimaaftryk** som værende bæredygtigt: Nemlig det fra containertransporten af den globale handel med varer. Men det er ren og skær iscenesættelse. For containertransporten er en historie om et massivt forbrug af fossile brændstoffer, især af olie, og her især den tunge og særligt forurenende af slagsen, det såkaldte *bunkersoil*, der leverer et af verdens største klimaaftryk.

For containerskibstransporten står for 5% af verdens CO2-udledninger; det svarer til den samlede globale flytrafik (når *alle* dens drivhusgasser medtages, også vanddamp).
Skal dé udledninger nu yderligere forøges, og skal mere skibstransport samtidig foregøgles at være bæredygtig?

De kommende såkaldt grønne brændstoffer til skibe – *Power-to-X (PtX)* - som af myndigheder, politikere og erhvervsliv anvendes til at iscenesætte fremtidens skibstransport som grøn -, viser sig ved et nærmere eftersyn slet ikke at være bæredygtige.

Derfor spørger vi: Hvis vi forøger mængden af gods og skibe, så øger vi CO2 udledningerne og øger dermed klimakrisen. Er det den vej, Byrådet ønsker at gå?

SØTRANSPORT ER IKKE FREMTIDEN – DET ER MERE KLIMAØDELÆGGELSE OG DERMED FORTID

Lidt generel baggrund: Containertransporten er vokset voldsomt de seneste 3 årtier. Siden 1980 er de store containerskibes tonnage mere end 20-doblet. I dag foregår 90% af klodens transport på containerskibe, der som sagt tegner sig for 5% af hele verdens CO2 udledninger. Det er samme klimabelastning som fly, når alle dens drivhusgasser medregnes, dvs. inklusive vanddampe som også er en drivhusgas og øvrige former for drivhusgas, der ikke lige er CO2[4].

I dag er der 70.000 containerskibe på verdenshavene, og hvert skib udleder som en mellemstor provinsby på 60.000 mennesker. Et skib som *Emma Mærsk* bruger 200.000 liter såkaldt tung (dvs. særligt forurenende) olie *i døgnet*.

Mærsk samlede flåde af containerskibe er på 700. De udleder samlet 34 mio. tons CO2 eller næsten det samme som Danmarks samlede udledninger. Vi har spurgt Danmarks Statistik om CO2 udledningerne fra ét almindeligt containerskib; DST har svaret, at de ikke har tal på dette detaljeringsniveau. Vi har derfor spurgt dem, hvor meget al containerskibstransport udleder samlet set. Det har man desværre heller ikke tal for. Vi har derfor spurgt Mærsk[5] om de samme ting, men de har ikke svaret. Men ovenstående kan give et indtryk.

Klimaeffekten af dette er katastrofal. Vi har et tiår til at reducere vores udledninger drastisk, så vi skal hverken øge forbruget af varer eller containertransporten bag varerne - vi skal tværtimod begrænse det.

---

[3] *"Notat vedr. sammenligning af godstransportformers CO2-udledning og CO2-udledning som følge af Yderhavnens anlægsfase"*
[4] *Alle tal i denne artikel har referencer. Jeg har valgt ikke at angive dem her, for ikke at gøre læsningen for tung. Men man kan henvende sig på* niels@detfaellesbedste.dk *og få kilder til samtlige oplysninger.*
[5] *Vi har spurgt Mærks Mc-KInney Møller Center for Zero Carbon Shipping, se https://www.zerocarbonshipping.com/*

ALLE SIGER AT FREMTIDENS SKIBE ER GRØNNE – DET MÅ VÆRE MALINGEN DE TALER OM, FOR RESTEN ER GREENWASHING

*"**Fremtidens** skibe sejler på grønt brændstof (PtX) og er derfor bæredygtige"* lyder forsvaret for øget skibstransport og havnens udvidelse. Det er desværre ikke rigtigt - af mange grunde, men sagt kort:

- **Der bliver langtfra nok vedvarende energi**
  Der er ikke - og bliver ikke inden for en tidshorisont af minimum de første mange årtier - vedvarende energi nok i Danmark til at producere i den mængde strøm, skibene skal bruge.
  Det statslige energiselskab *Energinet* regner således med, at der går 49 vindmøller (8,3 MW) til at drive bare 2 moderne containerskibe af typen Trible-E (Mærsk' nye skib).
  Til sammenligning vil Aarhus opstille 8 vindmøller (6MW) inden 2030. Om man så brugte al el herfra, så ville de ikke kunne drive så meget som ét skib. Det ved erhvervslivet, men de lader som om ny teknik nok skal løse det. DTU-forskere ved det, og siger fx i Klimamonitor fra 2. februar 2022: *"DTU-forskere: I det nuværende tempo har vi først grønne brændstoffer til verdens skibe længe efter klimamålene"*[6]

  I dag kommer 3% af Aarhus energi fra vind og sol ifølge beregninger fra Danmarks Naturfredningsforening, Aarhus; i 2030 vil det udgøre 11-16% af energiforbruget med de planer der ligger.
  Denne vedvarende energi skal dække strøm både til industri, byggeri, landbrug, offentlig sektor, el-biler og øvrigt el-baserede transport i form af lastbiler på el, tog og busser; det skal dække lys og elektrificeringen af samtlige øvrige samfundsprocesser.
  Det er ganske og aldeles urealistisk at dække det hele. Forsyningen med vedvarende energi vil være *helt* utilstrækkelig i forhold til behovet.
  Resultatet vil være, at man tvinges til at importere strøm fra fx Tyskland, hvor det overvejende produceres ved hjælp af kul og gas. Og brændstofferne er selvsagt kun 'grønne' hvis den strøm der anvendes til deres frembringelse eller produktion er fra vedvarende energikilder.

- **Udskiftningen af alle containerskibe til PtX brændstof kommer alt for sent**
  Det vil tage RIGTIG lang tid, mange årtier, at udskifte alle containerskibe til det man kalder for 'grønt brændstof' (PtX). Ingen rederier eller containerskibsfirmaer udskifter deres skibe før, de er brugt op. Det har bl.a. Mærsk sagt gentagne gange, helt klart og ligeud. Og man har begrundet det med, at det er mest bæredygtigt at vente til skibene er brugt helt op, eftersom selve produktionen af hvert nye skib er klimabelastende.
  Mærsk har en flåde på 700 skibe, hvoraf man til 2024 indtil videre har bestilt 12 nye skibe, der skal sejle på metanol, som er én form for PtX. Der er meget – virkelig meget - langt op til de 700 skibe, når man tænker på at et skibs gennemsnitlige levetid er 25 år; det vil tage årtier at udskifte samtlige skibe, og den tid har vi ikke.
  Vi tillader os en kort sidebemærkning til dette vigtige aspekt: "*Tidsperspektivet"* – for det er altafgørende at forstå det i disse sammenhænge, som handler om de såkaldte Tipping Points:

  Vi har ikke tiden - hverken globalt eller i Danmark. Klimavidenskaben fortæller, at vi har et tiår til at omstille alt i, før vi overskrider de såkaldte *Tipping Points*. Når de overskrides, så begynder de helt store økosystemer i verden at bryde sammen i processer, der er så voldsomme og enorme, at de er udenfor menneskelig kontrol[7].
  Klimavidenskaben har sat en grænse for, *hvornår vi overskrider Tipping Points*. Det gør vi, når den globale opvarmning overstiger 1,5 grader. Man har også sat en grænse for, *hvornår vi overskrider målet om*

[6] *Klimamonitor, 2. feb. 2022 Debatindlæg ved Marie M'unster, professor i energisystemanalyse, DTU, og Peter Vang Henriksen, professor i energikonventering, DTU:https://klimamonitor.dk/debat/art8597144/I-det-nuv%C3%A6rende-tempo-har-vi-f%C3%B8rst-gr%C3%B8nne-br%C3%A6ndstoffer-til-verdens-skibe-l%C3%A6nge-efter-klimam%C3%A5lene*

[7] *Baggrundsmateriale om dette findes i "Folkeavisen for et Bæredygtigt Danmark", udgivet af Det Fælles Bedste i samarbejde med 60 danske grønne ngo'er, sept. 2021, s. 3 og 4 https://detfaellesbedste.dk/wp-content/uploads/2021/08/Folkeavisen-2021-web.pdf*

1,5 grader. Det gør vi, når koncentrationen af drivhusgasser i atmosfæren overstiger 450 ppm (parts per million), fortæller de bl.a. i IPCC's seneste klimarapport fra august 2021.

I dag er koncentrationen af drivhusgasser i atmosfæren 415 ppm. Vi når grænsen på 450 ppm, når vi har udledt yderligere 500 milliarder tons CO2. I dag udleder vi globalt cirka 40 milliarder tons CO2e *hvert år.*

Vi har med andre ord omkring ti års udledninger tilbage før vi overskrider disse Tipping Points. Danmarks formentlig mest anerkendte klimajournalist, Jørgen Steen Nielsen, skriver sådan om det:

"Hvis der skal være blot en fifty-fifty chance for at bremse opvarmningen ved 1,5 grader, er der et globalt udledningsbudget på 500 milliarder ton CO2 tilbage. Vil vi have to tredjedels chance for at nå målet, er der plads til en samlet udledning over tid på kun 400 milliarder ton.

»I øjeblikket udleder de menneskelige aktiviteter omkring 40 milliarder ton CO2 i atmosfæren på et enkelt år,« skriver klimapanelet og overlader dermed til den enkeltes hurtige hovedregning at indse, hvornår budgettet er opbrugt, dvs. hvornår enhver menneskeskabt CO2-udledning her på kloden skal være bragt til abrupt ophør.''[8]

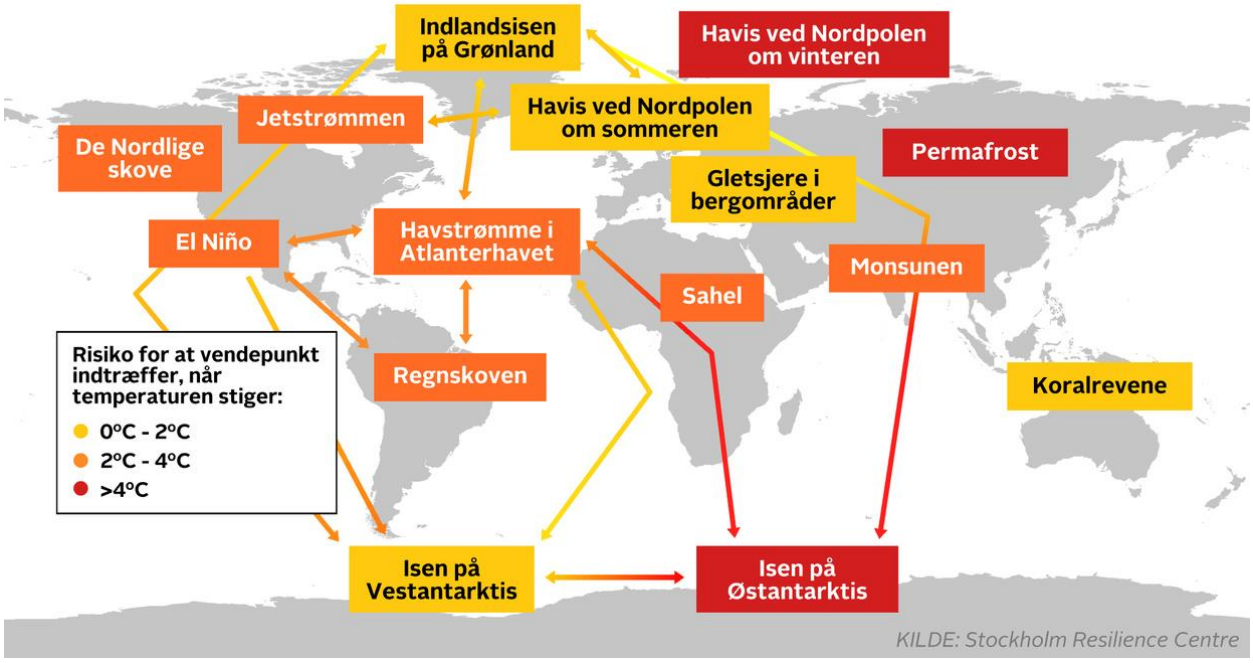
Billedtekst: En lokal beboer kæmper mod de voldsomme brande, der hærger i Grækenland. Disse skovbrande foregik samtidig med ukontrollerede brande i Canada, USA, Sibirien. Som igen faldt tidsmæssigt sammen med massive oversvømmelser i Europa (Tyskland, Holland, Belgien, Østrig) samt Indien og Kina. Hvilket igen foregik samtidig med udbredt tørke og sult i større områder af Nordafrika, Texas, områder af Kina og Sydrusland. Billedet er fra artiklen "Der er ingen – ingen – opmuntrende tegn i FN's klimarapport. Men måske kan den endelig vække os", af Jørgen Steen Nielsen om IPCC's (FN's klimapanel) seneste klimarapport, aug. 2021.

Vi er med andre ord stærkt på vej til at overskride Planetens Tipping Points. Vi har formentlig allerede, siger klimavidenskaben, overskredet grænserne hos to af de 15 store systemer, nemlig Grønlands Indlandsis og Havisen ved Arktis. To øvrige er tæt på: Regnskoven i Amazonas og Permafrosten, der udgør 24% af den nordlige halvklode. Læs mere i Folkeavisen (jf. noten) og illustrationen nedenfor.

[8] Citat fra artiklen "Der er ingen – ingen – opmuntrende tegn i FN's klimarapport. Men måske kan den endelig vække os", af Jørgen Steen Nielsen Information 10. august 2021 om IPCC's klimarapport.

Hvis vi – og som det ser ud lige nu, så er det snarere: *når* vi – om cirka ti år overskrider flere af disse systemer som holder kloden i balance, så overskrider vi **points of no return**, hvorefter det bliver for sent at reagere.

Tipping Points har at gøre med de store økosystemer, som er afgørende for livet på vores klode. Det er systemer, der som Indlandsisen på Grønland, begynder at bryde sammen når Klodens temperatur overstiger visse globale temperaturer. Udover Indlandsisen gælder det fx: Permafrosten. Monsunen. Regnskovene. Havstrømmene, fx Golfstrømmen, der garanterer Europas (herunder Danmarks) varme. Koralrevene, der er afgørende for 25% af alt liv i havene, der igen er afgørende for at opsuge 30% af vores CO2udledninger.



Stockholm Resilience Center *med klimaforskeren Johan Rockstrøm i spidsen og 28 af verdens førende klimaforskere har udfærdiget denne oversigt over verdens Tipping Points. Det handler om de store systemer, som holder Kloden i balance, og som begynder at bryde sammen når Klodens temperatur overstiger visse globale temperaturer. Det gælder 'systemer' som Indlandsisen, Permafrosten. Monsunen. Regnskovene. Havstrømmene, fx Golfstrømmen etc.*

Hermed forlader vi tidsperspektivet og går til tredje argument**:**

- **Fremtidens grønne brændstof til skibe, lastbiler og fly – PtX - er slet ikke (særlig) bæredygtig**
  Det grønne brændstof, som det misvisende kaldes – PtX – findes i tre hovedformer: Brint, metanol (eller etanol og øvrige afarter heraf) og ammoniak.
  Forudsætningen for at regne PtX som bæredygtig energi er, at man får strømmen fra vedvarende energi som sol og vind, jævnfør første punkt ovenfor. Med denne strøm fås brint (H) igennem en proces, hvor man fører elektriciteten gennem vand (H_20), som spaltes i brint og ilt. Processen kaldes elektrolyse.

  Kilden til strømmen og dermed brinten *skal* være vedvarende energi. Men *brugen af* denne brint skal selvsagt også være bæredygtig – det er ikke nok, at ét led i produktionen (sol og vind) er bæredygtig. Helheden, hele processen fra a til z, skal være det. Det skal med andre ord anskues i et *livscyklusperspektiv.*

  Brint kan enten anvendes direkte som energi; der er dog et stort energitab forbundet med dette, man regner med cirka 65-70%. Det betyder at anvendelsen af brint forudsætter ekstra forsyningsmængder.

  Eller brinten kan sammenbindes med kvælstof fra luften (N_2), hvorved der skabes **ammoniak** (NH_3). Fremstillingsprocessen kræver anvendelsen af fossile brændstoffer (primært fossilgas = naturgas) for at skabe de tilstrækkelig høje temperaturer. Processen er i dag en af de største *udledere* af CO_2.

Den tredje form - PtX som **metanol** (CH_3OH) - *udleder* drivhusgasser ved brug (afbrænding i motorer) og *forudsætter,* at man først indfanger CO2, fx fra røgen der opstår ved afbrænding af biomasse, der typisk kommer fra skove, som efter fældning selvfølgelig *ikke længere kan opsuge og lagre CO2*.

Fremstillingsprocessen for metanol kan skrives: $CO_2 + 3\ H_2 \rightarrow CH_3OH + H_2O$.
Afbrændingen af **metanol** resulterer i dannelsen af CO2 og vand. Når man anvender metanol vil den med andre ord udlede CO2, og dermed forøge skaderne på klimaet ved at forhøje koncentrationer af drivhusgasser i atmosfæren.

Det er med andre ord en myte, at fremtidens skibstransport er grøn.
Derfor spørger vi: Ved Byrådet ikke disse ting? Og hvis man ved disse ting, hvordan kan man så hævde at skibstransport er bæredygtig? Eller er det fordi man har fokuseret på følgende regnestykke:

SKIBE ER MERE BÆREDYGTIGE END LASTBILER - HVIS ALTSÅ DE KOMMER FX FRA INDIEN, OG HVIS DET IKKE GJORDE NOGET AT VI FORBRUGER DE MANGE FLERE VARER SKIBENE SKAL SEJLE MED. MEN DET GØR DET!

Det er rigtigt, som det omtalte Notat fra Teknik & Miljø siger, at skibe kan transportere flere varer længere per udledt ton CO2 end lastbiler. Skibe udleder 3 g CO2/km. Tog 18 g/km. Lastbil 45 g, fly 560 g/km[9].

Det bruger Venstre, Konservative, Socialdemokratiet, indimellem SF og for tiden formanden for Havnen og Aarhus' borgmester Jacob Bundsgaard til at begrunde havneudvidelsen med: *"den mest bæredygtige transport er den, der går ad vandvejen" (citat fra Aarhus Stiftstidende).*

Hvis man sammenligner klimabelastningen af at transportere en given vare produceret i fx Indien til Danmark med samme vare transporteret i lastbil, så er det rigtigt. Det er til gengæld ikke rigtigt, hvis nu varen var produceret i fx Midt Tyskland eller i Danmark. Dér vil det selvfølgelig være absurd først at skulle have den over på et containerskib.

Der er med andre ord indbygget en forudsætning i disse sammenligninger: Varerne skal produceres så tilstrækkelig langt væk, at transporten sker over så store afstande, at skibe har deres klare fordel frem for øvrige transportmidler.

Det afgørende er imidlertid, at vi IKKE - hvis vi vil skabe en bæredygtig fremtid - skal producere alle vores varer på den anden side af kloden. Alene klimaændringerne med orkaner og vildt vejr vil i øvrigt sætte en stopper for det.

Vi skal lokalisere produktionen, producere så meget som muligt i nærområdet. Herudover vil geopolitiske spændinger, handelskrige eller pandemier som corona-virussen kunne ændre samtlige forudsætninger for containertransporten og gøre det nødvendigt at skabe forsyningssikkerhed ved at have meget mere og helt anderledes kontrol med vores forsyninger af varer.

Vi skal derfor **ikke** – andet end undtagelsesvist, dér hvor det faktisk stadig giver mening - transportere alle vores varer fra fjerne destinationer verden over; hverken i disellastbiler eller containerskibe med bunkersoil – endsige i PtX-versioner af det samme.

Herudover er det helt afgørende argument, at vi **IKKE** – under nogen omstændigheder – kan tillade os at øge mængden af varer, der forbruges i Danmark. I 2022 bruger vi ressourcer, som svarer til, at der skal 4,3 jordkloder til at gendanne dem. Så meget belaster vores forbrug af varer Kloden med.

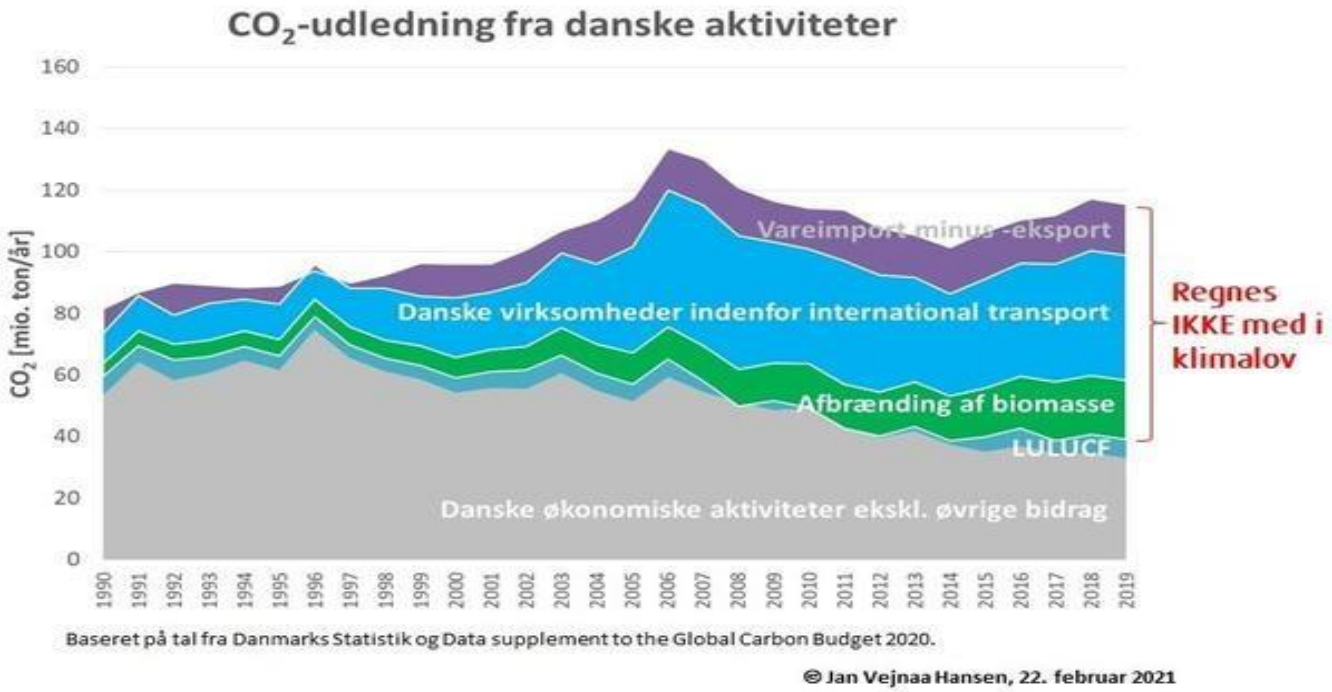
VI UDELADER CO2 FRA REGNSKABERNE - OG SÅ ER DET IKKE LÆNGERE KLIMASKADELIGT!
- ER DET SÅDAN AARHUS BYRÅD TÆNKER?

[9] *Tallene stammer fra et Notat udfærdiget af Teknik & Miljø i Aarhus i forbindelse med behandlingen af havneudvidelen 1. dec. 2021 i Byrådet. Tallene refererer tal fra DTU.*

International transport medregnes ikke i de globale CO2-regnskaber, og dermed hverken i Danmarks eller Aarhus' CO2-opgørelser pga. FN's Kyoto aftale fra 1997, som fastlagde, at det er sådan man gør.

Skibstransportens gigantiske CO2-udledninger udelades derfor af Aarhus klimaregnskab.

Det samme gælder nettoimporten af varer også kaldet godsmængder. Det medregnes ikke, hverken i Aarhus eller i Danmark. For sådan er FN's beregningsgrundlag, vedtaget af alle verdens lande og fuldstændig i strid med hvad enhver kan regne ud: Bare fordi et rigt land som Danmark lægger stadig mere produktion ud til Asien og resten af verden, så forsvinder CO2 udledningerne selvfølgelig ikke. Tværtimod bliver de formentlig større, fordi produktionen i disse lande næsten altid vil foregå med fossile brændstoffer og resulterer i lang transport, før de havner hos os.



Figur fra Klimavidenskab.dk. Figuren svarer til tal og figur fra Danmarks Statistik, som dog udelader nettoimporten af varer, hvilket medtages i ovenstående figur.

Byrådet i Aarhus haft "planer om" at indregne disse ting (scope 3), men det er indtil videre blevet ved snakken.

Men selvfølgelig – og som enhver i øvrigt kan regne ud:

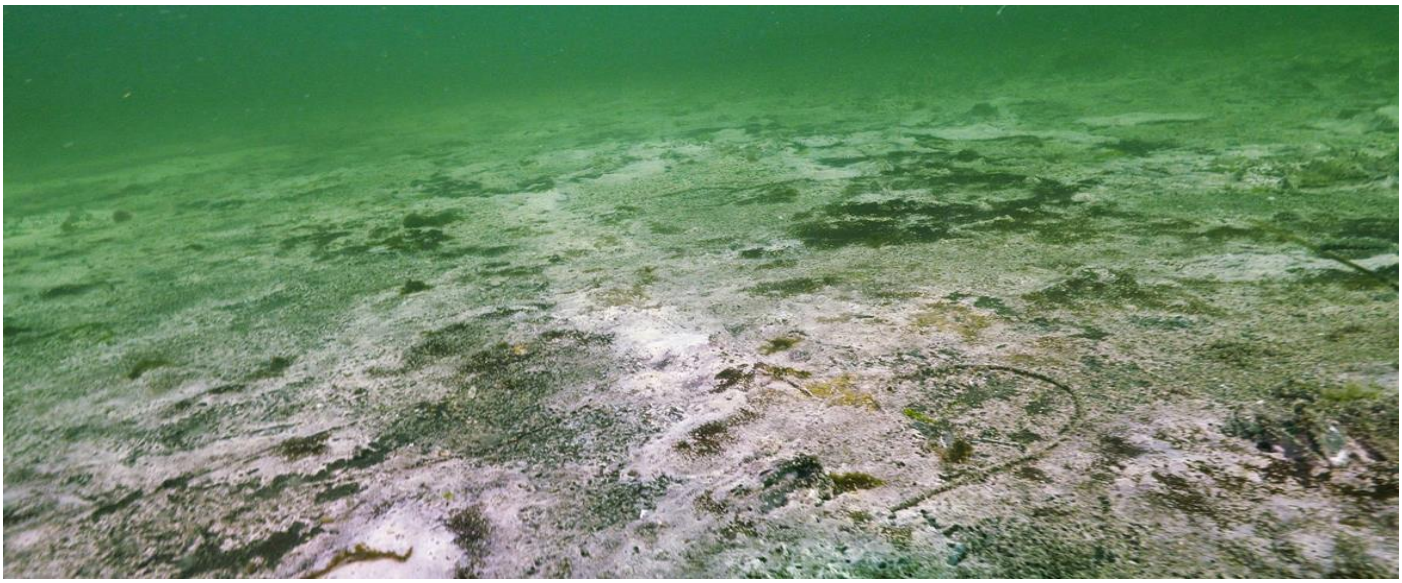
Uanset at de officielle klimaregnskaber IKKE indregner sådanne CO2-udledninger så forøger det selvfølgelig belastningen af klimaet lige hårdt af den grund. Det er fuldstændig samme historie som med brugen af biomasse.

Det er kun myndigheder, økonomer, erhvervsliv, ansvarlige politikere etc. der lader som om det giver mening at se bort fra den del af udledningerne, og derefter bruge de pæne tal til at tale om at containertransport og projektet om en markant udvidelse af havnen som værende bæredygtigt!

Det har det undret os, at Havnen – og bag det Aarhus Byråd - tilsyneladende planlægger fremtiden efter den verden vi har haft, frem for den verden vi bliver nødt til at skabe.
Og at man så fuldstændig tilsidesætter byens mål siden 2008 om at nå nuludledning af CO2e i 2030 til fordel for et projekt, der i virkeligheden ikke er behov for (jævnfør høringssvar 1 fra Det Fælles Bedste).

HØRINGSSVAR 3: HAVNEUDVIDELSEN SKADER HAVMILJØET OG ØGER HAVDØDEN I AARHUS BUGT

***Aarhus Bugt er** - som det gælder store dele af havet, sund og bælter omkring Danmark - **ved at dø**. Livet i havet er stærkt på retur; det gælder hele vejen rundt: For fisk, planter som fx det vitale ålegræs, marsvin, sæler, hummere osv. Den påtænkte Havneudvidelse vil fremskynde disse processer i Aarhus Bugt. Vi er nødt til at gå den modsatte vej.*



Danmarks Naturfredningsforening: Dykker: Hvis havets tilstand var synlig ville der være et ramaskrig
Da dykker Allan Frank Nielsen dykkede på Vrag ud for Als i starten af oktober, blev han mødt af et syn under overfladen, som han aldrig har set magen før. ''- Jeg har foretaget mange dyk i de danske farvande, og jeg har set lidt af hvert, men det syn, der mødte mig på turen ud for Als slog alle rekorder. Det var dybt skræmmende og trist", siger Allan Frank Nielsen. ''- Bunden var sort. Der var døde krabber, muslinger og fisk, og der var pletter af liglagen overalt på bunden.'' "Som hvide lagener trukket henover møblerne i et tomt hus, svøbte et lag af hvide svovlbakterier flere områder på havbunden ind. Svovlbakterierne var kommet op på havbunden på grund af manglen på ilt: Iltmangel får nemlig svovlbrinte til at trænge op til overfladen på bunden, og det lever bakterierne af at omsætte.''
- Svovlbrinte er meget giftigt, og når det trænger op i vandet dør fiskene. I værste fald kan manglen på ilt føre til bundvending, hvor der dannes metanbobler i havbunden, der frigives til vandet. Det får ilten til at forsvinde med det samme, og det er den mest alvorlige og pludselige fiskedød, man kan tænke sig, forklarer Henning Mørk Jørgensen, der er havbiolog i Danmarks Naturfredningsforening.

Biodiversiteten styrtdykker. Økosystemer kollapser. Havbunden er død i større områder - nogen steder dækket af et "liglagen" skabt af næringsstoffer fra landbruget. Stenrev, der normalt gav liv, er blevet fisket op. Byer og havne er blevet forlænget ud i vandet for at give flere boliger og mere trafik med varer og turister.

Vi kender grundene bag alt dette: Næringsstoffer fra landbruget. Overfiskeri / fiskeri med bundtrawl. Støj og forstyrrelser fra stadig flere skibe og turister på vandet. Klimaforandringer der øger havtemperaturen.

Vi kender også grunden bag alle grundene: Vækst og indtjening.

Det danske ekspertpanel IPBES siger i en nylig udtalelse fra professor Katherine Richardson, Kbh. Uni. at: "*Havet omkring Danmark, med dets mange levesteder på havbunden og i de frie vandmasser, er under hastig forandring…" - "Der er behov for at vende udviklingen og råde bod på årtiers misforvaltning af havets glemte natur…"*[10]

I Aarhus går man den stik modsatte vej: Man øger presset på havet og bugten. Mere dumpning af slam. Flere skibe. Indvinding af mere land. Støj fra kæmpe anlægsprojekter, som vil skræmme marsvin og sæler væk i 3 årtier. Planerne om en gigantisk udvidelse af havnen i Aarhus vil være endnu et voldsomt tilbageslag for havnaturen omkring Danmarks andenstørste by.

[10] *Jævnfør IPBES ekspertudtalelse om havet her https://www.ipbes.dk/wp-content/uploads/2021/06/Genopretning_Marin_20-Maj-2.pdf*

”NÅR JEG BLIVER GAMMEL, SÅ SKAL BUGTEN VÆRE SÅ FULD AF LIV….”

Det lød godt i Gnags' gamle sang: *”Når jeg bliver gammel. Skal bugten være så fuld af liv, der hvor havet slår ind. At du kan fange det lis'så let. Som en dreng med et net på en bambuspind”*- LIV, - god ide.

Men dem der kender til havmiljøet i dag fortæller en anden historie: *”Vi savner virkelig liv og fisk i Aarhusbugten, sagde en af lystfiskerne til TV2Østjylland.”*[11] Lystfiskerne frygter, at en udvidelse af Aarhus Havn, vil smadre havmiljøet, der i forvejen er presset. De siger, at havmiljøet i Aarhus Bugt i en meget ringe forfatning:

”- Man sparker til et havmiljø, der i forvejen ligger ned og som er helt i bund. Vi er som lystfiskere nervøse for, at den her klapningsaktivitet kan gå ind og påvirke havmiljøet yderligere,” siger en af lystfiskerne. Havmiljøets tilstand hænger sammen med flere ting. Men aktuelt frygter fiskerne især, at klapning af slam fra havneudvidelsen vil ødelægge Bugtens havmiljø.

NÅR MAN BRUGER HAVET SOM LOSSEPLADS

Klapning betyder at man graver havbund fra havne og sejlrender op, og dumper det på havet et andet sted. Det hedder ”klapning”, fordi skibet der flytter og dumper det opgravede materiale/slam har klapper i bunden.
Hvis der er mange miljøgifte i det, man dumper, har det stor betydning for fisk, planter osv. – og selvsagt for os mennesker, som er øverst i fødekæden.

I Aarhus vil man udgrave i den eksisterende havn for at få sand ind i stedet; sandet skal være fundament for at bygge nye havnearealer på i alt 105 ha, svarende til 140 fodboldbaner eller 5 gange Aarhus Ø. Det slam, man udgraver, skal så dumpes ved Fløjstrup Skov (syd for Aarhus) og Hjelm Dyb, tæt ved Syddjurs strande, mellem Djursland og Samsø – 4,8 mio. m3 ved Fløjstrup og formentlig op til 1 mio. m3 ved Hjelm Dyb.

Ved Lynetteholm vil man til sammenligning dumpe 2,5 mio. m3 ude i Køge Bugt. Det var her, en stribe af fiskerfartøjer og borgere for nylig protesterede mod dumpning af slam fra Lynetteholm. Og hvor 7 borgmester gik sammen for at standse dumpningen med henvisning til, at vi i 2022 må stoppe med at bruge havet som losseplads.

[11] *Torben Tran Ankjærø fra Danmarks Sportsfiskerforbund til TV2Østjylland* https://www.tv2ostjylland.dk/aarhus/lystfiskere-frygter-for-havmiljoe

Men det er præcis dét samme, man har tænkt sig at gøre her ved Aarhus Havn.

De enorme mængder af materialer, man vil dumpe, indeholder miljøgifte – fx tungmetaller som bly, cadmium, crom, kobber, arsen, nikkel og zink. Af samme grund er det Miljøstyrelsen der skal give tilladelse til dumpningen, hvilket sker ud fra de analyser, som fremgår af MILJØKONSEKVENSRAPPORT, MKR-rapporten, der er lavet af det private konsulenthus, COWI.

TING DER MILDT SAGT UNDRER

COWI har i alt 880 baggrundsanalyser for deres anbefalinger i MKR-rapporten samt dens bilag. Konklusionen er, at koncentrationerne af miljøgifte er inden for det tilladelige, og at strømforhold etc. ved dumpingstederne er ok. Det er altså OK til at dumpe slammet fra Aarhus Havn, siger rapporten.

Tænketanken Geohav for forsøgt at få udleveret de 880 analyser, for at vurdere om analyserne er i orden. Men Trafikstyrelsen har ikke tallene, siger man, og Aarhus Kommune har heller ikke tallene, siger man, det har kun Aarhus Havn. Men Havnen vil ikke udlevere dem. Og som privat virksomhed kan de bestemme, at sådan skal det være, for det er dem, der har købt analyserne ved COWI. Det er privat ejendom.

Ikke desto mindre er *Tænketanken Geohav* faldet over flere opsigtsvækkende forhold i det tilgængelige materiale:

Således har COWI tilsyneladende fravalgt egne data for miljøgiftskoncentrationer af nyere dato (fra 2020) til fordel for egne tidligere data (fra 2017) for koncentrationen af tungmetaller i samme typer af prøver (fra Københavns Yderhavn). I de første og mest aktuelle data overskrider indholdet af miljøgifte grænseværdierne, mens grænseværdierne overholdes i de gamle data, der anvendes.

SPØRGSMÅL: Er det på grund af de overskredne grænseværdier, COWI har fravalgt mere aktuelle og dermed formentlig mere valide data?

Det virker også som om de baggrundsniveauer af miljøgifte, som COWI anvender som sammenligningsgrundlag ift. fx arsen, kobber og zink er for en hel del for høje, fortæller Geohav. Betydningen af dette er, at det vil gøre lettere at godkende giftindholdet i det, man vil dumpe.

Endelig virker det helt urimeligt, at vi som borgere ikke kan få de tal at se, der ligger til grund for konklusionerne, de 880 analyser. Der er tilsyneladende kun brugt en ganske lille del af disse. Det vil sige, at vi som borgere – og kommunen for den sags skyld – mangler oplysninger, der kan frikende miljøkonsekvenserne af de påtænkte dumpning.

Eller som Mikkel Martin sagde ved Borgermødet den 22. feb. hvor 6 eksperter udtalte sig om centrale temaer: *"Vi kan ikke se, at MKR har nogen integritet, så længe man tilbageholder analyserapporter fra 880 analyser. Det betyder at forureningsgraden fra de 4,8 mio. m3 og de 930.000 m3 dumpninger ikke er belyst fyldestgørende."*[12]

Det betyder samtidig, at Trafikstyrelsens (og efterfølgende: Miljøstyrelsens) eventuelle godkendelse af projektet skal det ske ud fra tal og beregninger, man ikke kender. **Virker det betryggende, kunne man spørge?**

KLAPNING BETYDER DØD HAVBUND. OG DET TILSANDER STRANDE OG STANDSER LYS I HAVET

Gifte i det, der dumpes er én fare ved klapning af slam. En anden er, at dér hvor de mange millioner m3 slam dumpes, der dør havbunden. Ved Hejlm Dyb vil dumpningen ske i et område på 2,7 km2 i et lag på 50 cm. Dyr, planter og fisk forsvinder. Slammet lægger sig som et tykt tæppe henover havbunden og kvæler alt liv. Og det kan tage årtier, før livet måske – måske – genopstår.

[12] *Citeret fra Mikkel Martins oplæg ved Borgermødet, 33 min. inde i filmen* https://www.youtube.com/watch?v=53WL9szvujI

Men vi skal en anden vej: Vi skal **belive** havet. Og det haster med at genopbygge biodiversiteten. Så vi skal selvfølgelig IKKE slå de sidste rester af liv i havet ihjel. Skabe mere død havbund. Ødelægge mere plante- og dyreliv.

Vi ved fra en række undervandsoptagelser af havbunden hvor stendød, den bliver ved dumpning.
Bl.a. erhvervsdykker og havbiolog Søren Larsen har flere gange dokumenteret det med sine optagelser. [13]

Det materiale, der dumpes, lægger sig selvfølgelig ikke bare pænt og roligt på havbunden. En del af det flyder med strømmen (og der er fx meget og stærk strøm ved fx Hjelm Dyb) og ender på strande, hvor det ødelægger badeforhold og områder der normalt bruges rekreativt. Det vil gælde for Syddjurs kyster og for kyster og strande syd for Aarhus, fx ved Tangkrogen og Ballehage. Det vil ændre kystlinjer og påvirke det, der i dag er vigtige åndehuller i en forpustet Aarhus by.

Når de enorme mængder af sedimenter vandrer med havstrømmene, så lukker de delvis for lyset til havbunden. Det betyder at planter, fisk og dyr ikke får det sollys, der er forudsætning for deres liv.

Samtidig med at man dumper slam skal man så udgrave råstoffer i form af sand til havnearealerne; det drejer sig om ikke mindre end 6 mio. m3 sand, der skal udgraves ved Moselgrunden tæt ved Samsø. Når sådanne områder er udgravet, så efterlades havbunden som død, uden liv af nogen art, uden planter. Det kommer til at dreje sig om endnu et enormt område af den danske havbund, som bliver til død havbund, uden nogen form for sandsynlighed for at blive genoplivet, eller efterfølgende blive til en del af et levende hav.

EUROFIERING – NÆRINGSSTOFFER DER SKABER ILTSVIND OG FISKEDØD

Alt det slam som dumpes rummer død biomasse, planterester og rester af dyr, som når de bliver dumpet frigives som næring indeholdende kulstof, fosfat, kvælstof (nitrat) m.v. til havet. Det svarer ret præcist til de næringssalte, der udledes fra landbruget og som skaber **'eurofiering'.**

Levende havbund med stenrev også kendt som havets oaser

[13] *Se fx denne optagelserne i denne udsendelse fra TV2Østjylland* https://www.tv2ostjylland.dk/aarhus/lystfiskere-frygter-for-havmiljoe *eller denne fra TVsyd https://www.tvsyd.dk/syd-og-soenderjylland/sf-politikere-vil-saette-en-stopper-forurenet-havneslam*
TV2 fortæller: Over 400 kystnære havområder i verden er nu så fattige på ilt, at dyr og fisk tager alvorlig skade af det. Værst ramt er Østersøen, hvor 80.000 kvadratkilometer havbund er død. Det svarer til en tredjedel af det samlede areal med død havbund på kloden, viser forskning ved Göteborgs Universitet https://nyheder.tv2.dk/2008-08-15-ostersoeen-80000-km2-doed-havbund

Eutrofiering handler om en proces, hvor næringsstofferne, fordi de bliver så rigelige, resulterer i overgødning og dermed følgende algevækst, som på et tidspunkt dør i en forrådnelsesproces, der opbruger ilten i havet. Det skaber iltsvind, hvorved fiskene dør. Den Store Danske Lexicon beskriver det sådan:

"Eutrofiering er overgødskning af søer og havområder med plantenæringsstoffer, især nitrat og fosfat. Eutrofiering forårsager, at der kommer flere planktonalger. De mange alger gør vandet uklart, så der nogle steder ikke kan trænge sollys nok ned til vandplanterne på de dybe steder. Desuden kan der opstå iltsvind, fordi bakterier bruger ilten i vandet til at nedbryde de mange døde alger. Fisk og andre dyr forsøger at flygte fra de steder, hvor ilten forsvinder, mens andre dyr, der ikke kan flytte sig, vil dø af mangel på ilt."[14]

Dumpning af slam har mange sider og mange konsekvenser for det havmiljø og den biodiversitet, Aarhus Kommune på linje med så mange andre kommuner har lovet at beskytte. Det får os til at stille spørgsmålet:

Er det værdigt for et moderne bysamfund som Aarhus – en kommune som igen og igen proklamerer, at man vil være miljøvenlig, tage hensyn til biodiversitet og blive 100% bæredygtig - at være *så lidt* hensynsfuld over for havmiljøet og alt det, man bredt kunne kalde for livet og biodiversiteten i havet?

Er det ikke præcis i disse år, hvor videnskaben fortæller os, at vi er i gang med den sjette masseudryddelses af arter, at vi skal bevæge os ad andre, langt mere og reelt bæredygtige veje?

STØJ GØR OMFATTENDE SKADE - DRÆBER, SKABER DESORIENTERING, HINDRER KOMMUNIKATION MELLEM DYR

Selve anlægsfasen, hvor man skal banke store stålbjælker på 20 m ned i havbunden med enorme hamre vil skabe støj. Så meget og så voldsomt, at havneudvidelsen ifølge MKR-rapporten vil skræmme fisk, marsvin og sæler væk i anlægsfasens 30 år – tredive år! Rapporten tilføjer optimistisk, at de nok kommer igen efter de 30 år.

Men hvem garanterer det? Er det COWI? Aarhus Havn? Byrådet i Aarhus?

Støj er en langt større plage i havet end, de fleste ved. En nyere undersøgelse viser, at støj skader livet i havet. I studiet har 25 forskere fra verden over analyseret over 538 artikler af den eksisterende videnskabelige data på marineakustik, havets lyde. [15] Støj gør visse havdyr døve, forhindrer andre i at kommunikere sammen, slår visse arter ihjel, ødelægger orienteringsevnen eller evnen til at finde føde hos igen andre arter.

Støj vandrer langt i havet, hvor lyd rejser længere og hurtigere, end den gør i luften. Den dårlige sigtbarhed under vand betyder også, at mange organismer hovedsageligt beror på lyd for at navigere. En uheldig kombination af klimaforandringer og overfiskning sammen med en stigning i menneskelig aktivitet har medført, at lydbilledet i havene har ændret sig drastisk.

»Havene er blevet substantielt mere støjende siden den industrielle revolution. Shipping, ressourceudforskning og udviklingen af infrastruktur har øget antrofonien (lyde skabt af menneskelig aktivitet).." hedder det i studiet.

Havpattedyr som hvaler og delfiner har sværere ved at kommunikere, socialisere og navigere, fx fordi de bliver overdøvet af skibsstøj. Støjen kan drive havdyr fra jagtområder og levesteder. Visse dyr kan lære at undgå områder med meget larm, som skibsruter; men det er det sværere for hvirvelløse dyr som krabber og zooplankton, der ikke er særligt mobile og ikke kan slippe væk. Forskerne konkluderer på baggrund af resultaterne, at der er behov for, at beslutningstagere som regeringer og organisationer skal være mere ambitiøse i forhold til at regulere støj i havene.

---

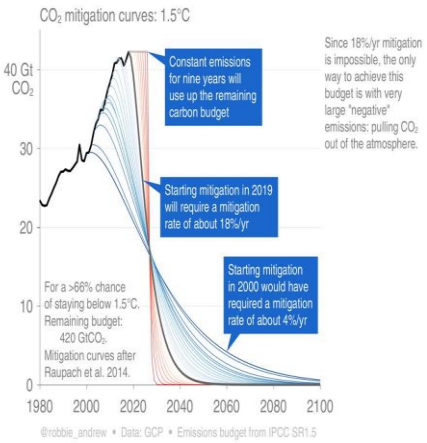
[14] *https://denstoredanske.lex.dk/eutrofiering*

[15] *Refereret i Klimavidenskab.dk "Livet i havene lider under den stigende larm fra menneskelig aktivitet, viser nyt, stort metastudie"* https://videnskab.dk/naturvidenskab/livet-i-havene-lider-under-den-stigende-larm-fra-menneskelig-aktivitet-viser-nyt

På den baggrund virker det som noget af en anakronisme, at Aarhus Havn nu vil have mange flere containerskibe, flere krydstogtskibe og kommercielle skib ind og ud af havnen hvert år. En havn som i forvejen er plaget af en Molslinje, der årligt har 3.800 anløb, dvs. 7.600 ind- eller udsejlinger, hvor skibenes enorme katamaran-motorer sender støjbølger langt ud i havet for at flytte stadig større færger med stadig flere biler.

Høringssvar 4: Trafikmæssigt set er havneudvidelsen og Marselistunnel-projektet galt på alle parametre: Det er dyrt, klimaskadeligt, unødvendigt; det vil give støj, trængsel og trafikkaos og ikke løse de store reelle problemer Aarhus har med sin trafik.

Havneudvidelsen og Marselis-tunnel projektet hænger tæt sammen. Og begge hænger de igen sammen med Infrastrukturreformens mange megaprojekter. Marselistunnelen er et helt igennem overflødigt projekt til 2,7 mia. Havneudvidelsen koster 3 mia. Tilsammen vil de skabe trafikkaos, trængsel og kødannelse i årtier frem. Foruden at ødelægge klima og havmiljø. Og når al jorden er kørt til de nye havnearealer, og det hele står klar, så vil Aarhus' store trafikproblemer ikke være løst.



Aarhus' trafikproblemer er markante. Havneudvidelsen og Marselistunnel-projektet vil ikke løse problemerne, tværtimod vil de øge problemerne. Samtidig vil de øge CO2 belastningerne fra transporten. Men hvis vi skal holde os inden for Parisaftalens mål om max 1,5 grader global opvarmning, så skal vi omgående reducere alle udledninger, jf. figuren til højre, som viser at jo længere vi venter, jo mere drastisk skal vi reducere CO2. Hvis vi var startet i 2019 skulle vi reducere årligt med 18%. I dag er CO2 udledningerne vokset yderligere og der er gået yderligere 4 år – vi skal med andre ord reducere endnu mere årligt.

FAKTA OM TRANSPORT - FOR AT ILLUSTRE ABSURDITETERNES OMFANG OG SITUATIONENS ALVOR

Hele 29% af Danmarks CO2-udledninger stammer fra transporten. Transport har en lang række videnskabeligt beviste ødelæggende virkninger: Den ødelægger natur og miljø, destruerer artsmangfoldighed/biodiversitet, skaber trængsel, støj og forurener luften på måder, der resulterer i en række sygdomme.
Bilernes antal er det seneste årti vokset mod amerikanske tilstande og har efterladt en kollektiv trafik i krise. Vi har aldrig haft flere personbiler: I 1995 var der 1,5 mio. biler. I dag er der 2,7 mio., og regeringen forudser at der vil være 3,3 mio. biler i starten af 2030'erne.
En gennemsnitsbil kører 3,5% af tiden og holder stille i mere end 96% af tiden[16]. Der sidder 1,05 person i hver bil i myldretidstrafikken, selvom der typisk er plads til 4-5. Hver bil optager 2-3 P-pladser og et stort antal km asfalt.
En S-bane har samme kapacitet som 32 vejbaner. Alligevel foregår 84% af vores persontransport med biler.

En el-bil er i heldigste fald halvt så skadelig i forhold til klima som en fossilbil (ifølge Klimarådet), men det er ikke desto mindre stærkt klimaskadeligt. Og selve produktionen af el-biler bruger vitale globale ressourcer, som kun findes i begrænsede mængder.
Hele 98% af vore bilpark er fossilbiler (benzin, diesel eller hybrid), kun knap 2 % er el-biler[17]. En bil lever i gennemsnit 15 år; hver bil lever i dag 0,8 år kortere end for 10 år siden. Antallet af SUV'ere er vokset stærkt, og nye biler udleder i dag *mere* CO2 målt per km, bl.a. som følge af de mange store SUV'ere, som er mere benzinkrævende pga. større vægt og luftmodstand.

[16] *Kilde: DTU, januar 2022. Kilde for øvrige tal: "Folkeavisen for et Bæredygtigt Danmark", kap. 4 om Transport og mobilitet, s.31 Faktaboks, se https://detfaellesbedste.dk/wp-content/uploads/2021/08/Folkeavisen-2021-web.pdf*
[17] *Danmarks Statistik feb. 2022*

I Aarhus står trafikken for 50% af alle kommunens CO2-udledninger, siger Byrådet bl.a. i Klimaplan og -Strategi. Og man har i plan og strategi lovet inden 2030 at reducere dens udledninger med 200.000 tons CO2 årligt.

Alligevel kører vi stadigt mere i bil, får flere biler per familie, cykler mindre og bruger kollektiv transport langt mindre. Det gælder på landsplan såvel som for Aarhus.
Man kan dårligt forestille sig en mere grotesk og klimaskadelig brug af klodens ressourcer. Og så er der intet sagt om klimaskadelig luftfart eller ditto transport med lastbiler og skibe. Det kan og skal gøres klogere.

'HYPERMOBILITET' – TROEN PÅ AT MER TRAFIK ER ET UBETINGET GODE. FULDSTÆNDIG AFKOBLET FRA REELLE BEHOV, KLIMA- OG MILJØSKADER

Havneudvidelsen og projektet om Marselis tunnel er et udtryk for, at Aarhus Havn og Aarhus Byråd tilsyneladende planlægger fremtiden efter den verden vi har haft, frem for den verden vi bliver nødt til at skabe.

Havneudvidelsen og Marselistunnel projektet er en del af regeringens *Infrastrukturreform* med en række store projekter, der i øjeblikket står i kø for at blive realiseret – Lynetteholm, Egholm Motorvej, udvidelse af Kbh. Lufthavn, Amagermotorvejen, Hærvejsmotorvejen osv. med kobling til potentielle projekter som Kattegatforbindelsen.

Danmark bliver overstrøet med og gennemskåret af motorveje, havne, lufthavne og broer, som om der ikke var noget, der hed klima eller natur. Stik mod egentlige behov anlægger vi i dag motorveje, hvor der nærmest ingen biler kører, udelukkende fordi de er led i politiske studehandler. Anlægsprojekter er blevet en politisk handelsvare.

"Hypermobilitet" - som det hedder - er troen på, at mere trafik er et ubetinget gode. Ledende økonomer og politikere har i dag den opfattelse, at øget transport af mennesker og varer er et ubetinget samfundsmæssigt gode. Det sker fuldstændig afkoblet fra de planetære grænser[18] og ethvert klima- og miljøhensyn.

Overalt har disse projekter givet anledning til voldsomme protester. Dannelsen af borgergrupper der føler sig rendt over ende, som ser lokale naturskønne områder blive ødelagt, forventer mere trafik og støj osv. er vokset markant[19].

Og hver gang benytter myndigheder og politikere samme slags argumenter, de 4 klassikere, kaldte Poul Kattler dem ved Borgermødet forleden:

1. **Kikkerten for det klima-blinde øje.**
   Man adskiller de CO2-udledninger, som selve anlægget af infrastrukturen giver anledning til (anlægsfasen), fra den CO2-udledning, der kommer når anlægget tages i brug, hvilket medfører mere transport = mere fossil energi (driftsfasen)[20].
   I tilfældet med havneudvidelsen i Aarhus har COWI regnet sig frem til, at anlægget af selve havnen (forstået

---

[18] Man kan læse om de planetære grænser i Folkeavisen for et Bæredygtigt Danmark, s. 4 - https://detfaellesbedste.dk/wp-content/uploads/2021/08/Folkeavisen-2021-web.pdf
[19] Se fx en kort beskrivelse her: https://detfaellesbedste.dk/loesninger/transport-loesninger/kan-vi-samles/
*[20] Det skal anstændigvis tilføjes at vor tidligere transportminister Benny Engelbrecht, som bekendt **også** forsøgte at skjule CO2-udledningerne som følge af selve anlæggene.*

som havnearealer og moler) betyder udledning af 170.000 tons CO2.
Men VVM-rapporten ser fuldstændig bort fra, at havnen anlægges med det ene formål at øge antallet af skibe, lastbiler og godsmængder. At dens brug med andre ord giver anledning til betydelige yderligere udledninger af drivhusgas (*se høringssvar 2 om Klima*).
Det er præcis det samme man gør i forbindelse med fx udvidelsen af Københavns Lufthavn og anlæggelsen af Lynetteholm, fortalte formand for Rådet for Bæredygtig Trafik, *Poul Kattler,* ved vores Borgermøde 22. feb. på Aarhus Rådhus.[21] Man ser bort fra, at en udvidelse af lufthavnen selvfølgelig betyder, at der flyves mere, hvilket igen betyder flere CO2-udledninger.
I tilfældet med Aarhus havneudvidelse betyder selve anlægget selvsagt, at der sejles mere; med containerskibe, krydstogtskibe, kommercielle skibe, Molslinje osv., der alle – bortset fra sejlskibe og robåde - udleder CO2.

2. **Truslen fra andre havne – her trusselsbilledet fra havne i Hamborg, Göteborg, Bremerhaven, Gdansk**
   Det er en selvopfunden trussel, sagde Poul Kattler i sit indlæg. Meningen er at få borgerne til at tro på projektets nødvendighed: Hvis vi ikke "følger med i væksten", så mister vi (havnen) konkurrenceevne og så er 10.000 arbejdspladser truet. Men det er en ikke nogen reelt eksisterende trussel, for de andre havne konkurrerer ikke på denne forsimplede måde med Aarhus (*se tidligere høringssvar 1 og 2*[22]).

3. **Man opfinder et 'fremskridt' = en forventet fremtid, som nødvendiggør ens projekter**
   I tilfældet med havneudvidelsen begrundes behovet med fremtidig vækst i den globale handel og vækst i containerskibstransport og godsmængder. Suppleret af argumentet om manglende plads på havnen.
   Vi har i et tidligere høringssvar argumenteret for, at dette behov er selvopfundet, ikke reelt, se tidligere høringssvar: *1_ Er der overhovedet behov for havneudvidelse*[23].
   Og nok så vigtigt: Der *bør* overhovedet ikke findes ekstra transport sted i fremtiden, som *Jens Friis Lund,* professor i Økologi ved Københavns Universitet og medlem af Klima- og Omstillingsrådet, KOR, meget tydeligt sagde i sit oplæg ved Borgermødet. Det kan klimaet simpelthen ikke holde til.

4. **Ingen alternativer til Havnens eget projekt**
   I VVM-rapporten er der ingen alternativer til havneudvidelsen, bortset fra en lidt mindre molearm o.l. småtterier. Det er 'take it or leave it'.
   Men i lyset af de truende megakriser - klimakriser, biodiversitets- og miljøkriser, havmiljøkrisen, kommende flygtningekriser o.m.a. som verden mere end aner i horisonten, så forekommer det at være fuldstændig urimeligt, at der ikke skulle være alternativer til at fortsætte *business as usual.*

   Planen for havneudvidelsen ser landtransport udelukkende som lig med lastbilstransport.
   Men hvad med jernbanen? - Der er jernbaneforbindelse til havnen. Den er nylig anlagt; den kan udvides og elektrificeres for en pris af 50 mio. kr. (VVM-rapportens tal), altså et ubetydeligt lille beløb set i lyset af de milliardudgifter, der i øvrigt er tale om.
   Jernbanen er et oplagt alternativ til lastbilstransporten, og man kan føre banen ud til en terminal ved E45, hvorfra godset kan komme over på lastbiler. Så vil man få elektrificeret godstog i stedet for fossildrevne lastbiler, og samtidig kunne man undgå de mange lastbiler ind gennem byen.
   VVM-rapporten nævner kort jernbanen ud til havnen. Men forlader så emnet og opstiller det ikke som et egentlig alternativ til lastbilstrafik.
   Det vil vi gerne gøre: Banen fra havnen til E45 udbygges og der etableres en terminal, så elektrificeret godstog erstatter lastbiler fra havnen gennem byen. Dette bør under alle omstændigheder ske, og er således ikke afhængigt af en eventuel havneudvidelse.
   En anden mulighed: Man kunne samarbejde, de danske havne imellem, så hver havn gør det, den er bedst

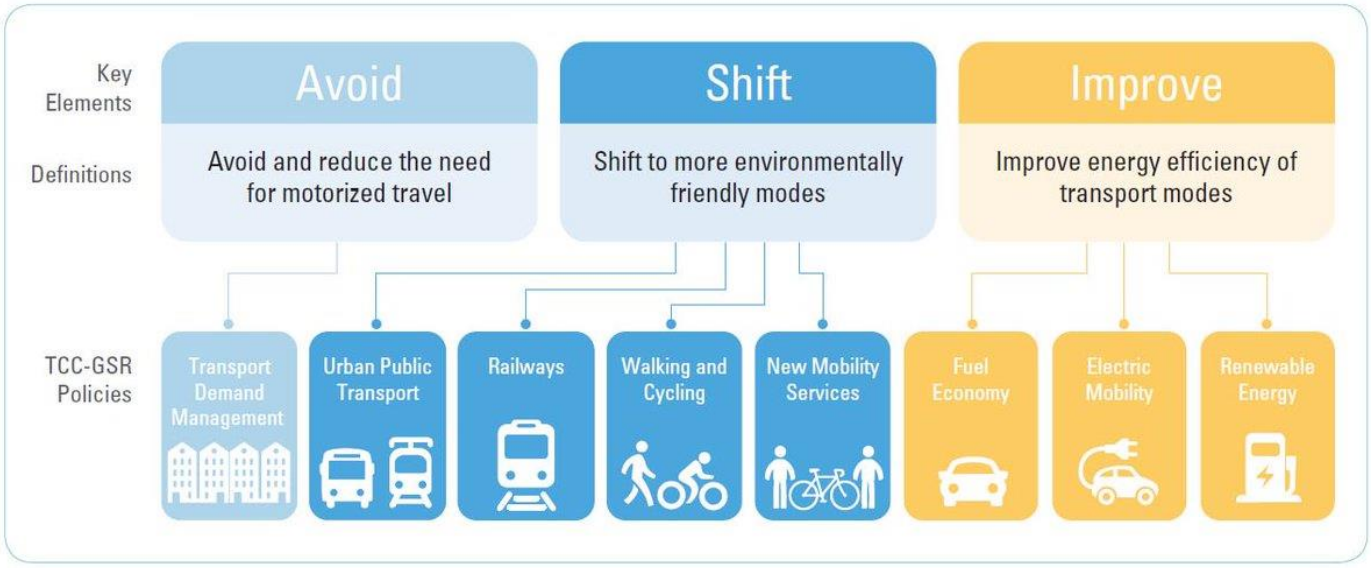
[21] *Se og hør oplæggene på youtube her (1:03 inde i optagelsen) https://www.youtube.com/watch?v=53WL9szvujI*
[22] *Findes her: https://detfaellesbedste.dk/kategori/nyheder/*
[23] *Se https://detfaellesbedste.dk/loesninger/transport-loesninger/hoeringssvar-1-er-der-overhovedet-behov-for-en-havneudvidelse/*

til. Det gælder fx samarbejdet til danske havne som Grenaa og Fredericia, hvor Aarhus kunne tage sig af containere, Grenaa af bulk og Fredericia af tanke til brændstoffer.
Man kunne lave dryport, havneareal på landjord, som man gør det i Fredericia. Osv. – der er masser af alternativer.
Det overordnede perspektiv: Vi skal ikke - og kan ikke tillade os - at forbruge og handle *mere* i fremtiden. Vi skal i stedet leve enklere og mere klimavenligt og bæredygtigt. Det vil sige: Vi skal en helt anden vej. Havneudvidelsen er fra posen med gårsdagens løsninger.
Men vi er tvunget til at planlægge fremtiden ud fra, hvad det er for en verden, vi er nødt til at skabe.

Så i stedet for at bruge milliarder på at anlægge en unødig udvidelse af havnen, - og den ligeså unødvendige Marselistunnel (se nedenfor) - så kunne de mange penge bruges til at skabe nye, reelt bæredygtige virksomheder med masser af grønne jobs, som i praksis kunne igangsætte den grønne omstillingsproces i Aarhus ved at producere vores fornødenheder på måder, der respekterer de planetære grænser.
De enorme summer kunne anvendes til at skabe grøn fremtid i stedet for mere af den sorte fortid.

Trafikpolitisk arbejder verden med 3 temaer inden for bæredygtig transport

Der er tre grundregler inden for bæredygtig trafik: 1) Undgå (Avoid), 2) Skift (Shift) , 3) Forbedre (Improve).



1. **Undgå:** Den mest klimavenlige trafik, er den der undgås. Den næst-mest klimavenlige er gang og cyklisme, derefter kommer kollektiv transport ved elektrificeret jernbane, så el-busser og så andre former.
   Til aller-aller-sidst kommer fossildrevne personbiler. Altså dem, hele vores transportsystem hviler på.

Havneudvidelsen vil resultere i 260 ekstra lastbiler *i døgnet* med tung jord i anlægsfasens årtier, hvert døgn, 365 dage om året, i 30 år, siger VVM-rapporten. Det svarer til en lastbil hvert minut i de vågne timer, har Svend Erik Kristensen fra Beskyt Aarhusbugten regnet ud. Hver lastbil støjer, skaber mere trængsel, udleder partikler - og CO2.

Havneareal 1 skal stå færdig i 2032. Havneareal 2 skal stå færdig i 2050. Indtil da skal der med andre ord køre tungt læssede lastbiler med jord til havnearealerne gennem Aarhus.
Det er ikke at UNDGÅ. Det er det modsatte – at FORØGE.

Og når først havnen står færdig, så er planerne ifølge VVM-rapporten at der skal køre *ekstra* 4.230 køretøjer *i døgnet* igennem byen, fra havnen mod E45 m.v. Heraf vil de 2/3 være lastbiler med gods fra havnen – svarende til 2.800 *ekstra* lastbiler i døgnet.
Det er igen ikke at undgå. Det er mere af det samme - mere klimaskadelig trafikpolitik.

Aarhus Byråd og Havn går med andre ord i stik modsat retning af den, som alle inden for bæredygtig trafikforskning anbefaler. Er det noget SF går ind for? Er det noget Radikale Venstre går ind for? Hvad med Konservative – går I ind for det?

2. **Skift:** Det handler om at skifte til mere miljøvenlige transportformer.
   Aarhus er **ikke** ved at skifte til disse mere bæredygtige transportformer. Man har ganske vist etableret letbaneforbindelsen, men det er for lidt, for sjældent og for stift et system til at løse kommunens og byens trafikproblemer. Det har i praksis mere karakter af at tjene som undskyldning for fortsættelsen af den voldsomme og voksende biltrafik.
   Man har lavet enkelte busruter med el-busser. Om det kan det samme siges. Der er ingen samlet plan. Ikke engang cykelplanen, som blev vedtaget af Byrådet år tilbage, og som burde være lige til at gennemføre, har man taget op til seriøs behandling i Byrådet.
   Mini-Borgersamlingen om Trafik, planlagt og ledet af Paul Natorp fra *Sager der Samler*, førte til et større samlet reformforslag, som blev fremlagt på et offentligt borgermøde 19.juni 2021. Men ikke engang det, har man behandlet seriøst i Byrådet siden. Det er tilsyneladende ikke noget man har tænkt sig at implementere.

18. maj 2019 – midt i den hektiske folketingsvalgkamp der havde fået klima på dagsordenen - afholdt 4 grønne ngo'er sammen med repræsentanter for politiske partier i Byrådet et web-transmitteret debatmøde om byens trafik, hvor godt 800 borgere deltog på nettet.
Midtbyens Fællesråd havde tidligere samme forår udformet et forslag til en større reform, som var formidlet til Byrådets politikere. Forslaget var støttet en række grønne foreninger i Aarhus[24].

Vi spurgte de tilstedeværende politikere[25], om de kunne gå ind for forslaget. Det førte til lange, velformulerede svar, hvori ord som cykler, grøn, bæredygtig, helhedsløsninger etc. blev nævnt rigtig mange gange.
Svar hvor **ingen** af de tilstedeværende politikere tog noget, der bare mindede om konkret stilling til det konkrete forslag. Der kom heller ikke andre forslag, fx om at realisere den allerede Byrådsvedtagne cykelplan fra 2007, eller alternativer til det nuværende trafikkaos.

Vi spurgte så politikerne, hvordan de konkret havde tænkt sig at reducere CO2-belastningerne fra trafikken med de **200.000 tons CO2,** som man lover i *Aarhus Klimaplan* (2021-2024) og *Aarhus Klimastrategi* 2020-2030.
Svaret var, at de tilstedeværende politikere ingen konkrete planer havde lige for nu, men at man "nu havde påtaget sig i fællesskab at finde en løsning på dette store problem" – altså finde årlige CO2 reduktioner på 200.000 tons for trafikken i Aarhus inden 2030.
Det var meget fugl på taget, og ingen i hånden. Vi kommer ikke langt i klimaindsatsen, hvis vi fortsætter sådan.

Vi kan nu konstatere at næste gang byrådets politikere sætter sig sammen for i fællesskab at finde en løsning på dette store problem med CO2-udledningerne fra trafikken i Aarhus, så har man - *hvis* havneudvidelsen skulle blive vedtaget – fået sig en meget stor portion *ekstra* CO2, som man skal finde en klimaløsning på, nemlig den fra den ekstra trafik som havneudvidelsen forårsager.

Her kan man måske med fordel tage forslaget fra Midtbyens Fællesråd op igen. Eller forslagene fra webinaret om "Fremtidens bæredygtige Mobilitet" 25. maj 2021, arrangeret af det Fælles Bedste sammen med 8 andre grønne foreninger, som bl.a. rummede forslag til en samlet løsning fra bl.a. Ingeniørforeningen IDA[26]. Måske kan man inddrage forslagene i Folkeavisen for et Bæredygtigt Danmark[27] eller forslagene fra Mini-Borgersamlingen.

3. **Forbedre.** El-biler er selve løsningen på trafikkens store CO2-udledninger, hvis man skal tro politikere, erhvervsliv m.v. Daværende statsminister Lars Løkke Rasmussen høstede som bekendt stor omtale og ære

---

[24] Se forslaget her https://detfaellesbedste.dk/loesninger/transport-loesninger/forslag-til-reduktion-af-klimabelastningen-fra-trafikken-i-aarhus-danmarks-anden-stoerste-by/
[25] Politikerne var fra SF, Enhedslisten, Socialdemokratiet, Radikale Venstre og et højrefløjsparti, formentlig Venstre eller Konservative i Byrådet
[26] Se planen her https://detfaellesbedste.dk/wp-content/uploads/2021/11/IDA_anbefal_til_baeredygtig_mobilitet_210106_opdat_210418.pdf
[27] Se s. 31 ff i Folkeavisen https://detfaellesbedste.dk/wp-content/uploads/2021/08/Folkeavisen-2021-web.pdf

ved i Folketinget at fremlægge et forslag om 1 mio. el-biler allerede i 2030. Der lå ingen analyser bag tallet; det var grebet ud af luften på vej til talerstolen i Folketinget, hvor det lød handlingsorienteret.
Men: Om vi så fik samtlige fossilbiler udskiftet med el-biler, så havde vi ikke løst trafikkens klimaproblemer. Af flere grunde, men først og fremmest fordi:
* **den strøm, der skal forsyne bilerne med energi fra vedvarende energi**, vil ikke i en overskuelig fremtid være tilstede i tilstrækkeligt omfang.
Aarhus aktuelt dækker 3 % af sin energi med sol og vind. Man regner med at opstille 8 vindmøller inden 2030, hvorved man kommer op på at dække 11-16% af sin energi fra VE. Resten af energien skal importeres; formentlig fra Tyskland, der producerer strøm vha. kul og gas. Og hvis ikke elektriciteten til bilen er bæredygtig, er bilen ikke grøn; så er den bare elektrisk og udledningerne af drivhusgasser ligger andre steder i værdikæden.
* **en el-bil har et klimaaftryk der - i bedste fald - er halvt så stort som en almindelig fossilbil.**
Halvdelen af en ulykke er en halv ulykke, - ikke reel klimaindsats.
*** batterier, teknik, instrumenter og karosseri opbruger vigtige og begrænsede ressourcer**, foruden at være årsag til slavelignende børnearbejde i Congo m.m.

Marselis Boulevard Tunnelen – dyr og unødvendig. Del af i alt 4 projekter

Marselistunnel er formelt set ikke en del af havneudvidelsen og indgår ikke i VVM-rapporten og lokalplan 1163 (og dermed dette høringssvar). Der kommer særskilt VVM-rapport for tunnelen, formentlig i 2023.
Men Marselis tunnel er vigtig. Det er den, der skal føre de ekstra personer og godsmængder i de mange køretøjer og ekstra lastbiler videre fra havnen til E45. Og gøre det 'under jorden' så beboerne belastes mindst mulig af støj og partikler. Det er samtidig udgravningerne til tunnelen, der skal give 10% af jorden (med en kort transport) til opfyldningen af havnearealerne i første fase frem til 2031, hvor tunnelen skal stå færdig.

Trafikanalyser af trafikken på Marselis Boulevard viser ganske vist, at der ikke er behov for en tunnel. Så hvis man tænker i kø, trængsel osv., så er tunnelen ikke nødvendig. Heller ikke efter anlæggelsen af den udvidede havn, hvis det skulle blive resultatet.
Og man kunne måske finde alternativer til det nuværende: Fx støjdæmpe trafikken på Boulevarden af hensyn til beboerne. Gøre noget radikalt for at fremme cyklisme i stedet for bilisme. Bruge elektrificeret godstog i stedet for lastbiler. Etc.
Det vil ovenikøbet koste 2,7 mia. at anlægge denne tunnel, penge som måske kunne anvendes bedre andre steder.

Kort før jul 2021 blev det meddelt, at Aarhus har modtaget 2,1 mia. fra staten til tunnelprojektet. Borgerne i Aarhus skal således kun betale 600 mio. – men det er stadig 600 unødvendige skattemillioner.
Selve tunnelen er ændret: Hvor tunnelen tidligere var planlagt til at gå i ét plan, skal den nu gå i 2 planer, 2 rør under hinanden nede i jorden, på en strækning der er 1,9 km fra havnen og til E45. Projektet skal være færdigt i 2031.
Projektet idylliseres som noget med legepladser og grønne parker på Marselis Boulevard. Men virkeligheden er, at der skal køre trafik i 2 etager frem og tilbage året rundt, og at udledningerne herfra føres direkte ud til Boulevarden.

Det er planen at anlægge Marselis Tunnel samtidig med 3 andre større projekter: Anlæggelsen af havneudvidelsen, ReWater rensningsanlæg samt Kongelundsprojektet med byg af bl.a. et nyt stadion. 4 store projekter i samme nærområde inden for en radius af 2 km. Inden for samme tiår. Alle disse projekter er planlagt til at køre samtidig, men de akkumulerede gener beskrives kun ganske kort i VVM og fx behandles Kongelunden slet ikke i materialet.

Det er uundgåeligt at der vil komme kæmpeudfordringer med øget trafik, vejarbejde og afspærringer på Marselis Boulevard. Alle disse projekter vil give både trafikale, støv-, lugt- og støjmæssige gener. Det vil påvirke alle i området, både de færdende, men i særdeleshed beboerne i området og i hele Aarhus Syd.

DER ER KUN ÉN MULIG KONKLUSION: Undgå havneudvidelsen og anlæggelsen af Marselistunnel og anvend i stedet midlerne til reel bæredygtig omstilling.

HØRINGSSVAR 5:
DEMOKRATI I HØRINGSPROCESSER – EN BY I RUSLAND?

Havneudvidelsen er en af de største ændringer i Aarhus' historie. Hvordan er det med demokratiet i sådanne sager? - Hver gang der er et stort Infrastrukturprojekt i Danmark, er der også en VVM-rapport bag, som burde handle om miljøkonsekvenserne, men ikke gør det. Og hver gang er der høringsprocesser, som burde være demokratiske, men ikke er det. Høringer hvor borgernes indflydelse er minimal og de reelle konsekvenser for klima, miljø osv. bliver gemt i bilag og tusindvis af sider. Vi har taget en føling på demokratiet ifm. et projekt, der for altid vil ændre Aarhus. Og er blevet noget rystet.

Den 28. februar2022 udkom IPCC med deres rapport om klimakrisens konsekvenser for mennesker og samfund på hele kloden. Rapporten fortæller, at allerede nu er 3 milliarder mennesker udsat for klimakrisens konsekvenser i form af tørke, oversvømmelser og vanskelige livsvilkår. Er disse perspektiver overhovedet en del af den Miljøkonsekvensrapport, COWI har udarbejdet for Aarhus Havn med henblik på at udvide havnen og dermed bane vej for yderligere forbrug og transport af containerskibe og lastbiler? Vi har kigget på det.

KAN DEN ALMINDELIGE BORGER fx overkomme at sætte sig ind i de voldsomme mængder læsestof der nu er sendt i høring - en **Miljøkonsekvensrapport** (MKR eller VVM-rapport) på 678 sider med 1400 siders tekniske bilag?
Og hvor meget indflydelse får man mon, hvis man ikke kender materialet og alle dets argumenter?

Høringen handler også om **lokalplan 1163 for Yderhavnen** og om **et nyt rensningsanlæg/en spildevandsplan.** Alle tre projekter er i høring samtidig, som dele af en helhed. Ovenikøbet er der to myndigheder indblandet: Aarhus Kommune vedrørende landdelen (selve havnen) og Trafikstyrelsen for havmiljøet.

Jeg spurgte journalisten på TV2Østjylland, som interviewede mig om havneudvidelsesprojektet, om han havde læst materialet? Han kiggede bare på mig – Hvad tror du!

Men hvis sagerne er så mange, så komplekse og så store, at det er uden for enhver sandsynlighed at borgerne kan nå at læse dem eller sætte sig ind i dem på den korte tid, der er til den slags høringsfrister – dvs. 8 uger – er det så demokrati?

Eller er det bare en skueproces? Et skindemokrati, hvor beslutningerne allerede er truffet på forhånd, og hvor man lige – for god ordens skyld - skal huske at spørge borgerne om deres mening, inden man sætter turbo på gennemførelsen.

KAN VI FÅ AKTINDSIGT?
FØRST VAR SVARET: NEJ, ANALYSERNE ER JO PRIVAT EJENDOM,
SÅ BLEV SVARET: OKAY DA, I FÅR……. ÉT-ELLER-ANDET

Jo længere vi er kommet ned i materialet, jo flere spørgsmål er der dukket op, og jo flere problematiske forhold træder frem. Ting som mildest talt undrer os. **Et eksempel:**

Tænketanken Geohav har således bedt Aarhus Kommune i form af Teknik & Miljø, om **AKTINDSIGT** i de analyser og beregninger, der ligger til grund for COWI's konklusioner og deres 1400 sider med tekniske bilag. Det drejer sig om i alt 880 analyserapporter som rummer alle hovedtallene *bag* bilagenes analyser.
Det er først i dem, man kan se, hvordan tingene egentlig er regnet ud, hvilke metoder der er anvendt og om der evt. skulle være ting eller prøver, man har udeladt. Måske analyseprøver som viser et for stort indhold af tungmetaller.

Men Aarhus Kommune har ikke disse analyser. Det er Havnen som har bestilt dem hos COWI, så det er dem, der har beregningerne. Det er svært ikke at tænke: Aarhus Kommune står over for at udvide havnen i et gigantisk projekt, der vil ændre hele byen. Men man har ikke indsigt i de beregninger der ligger bag vurderinger af miljøkonsekvenserne. Det føles hverken specielt demokratisk eller betryggende. Så Geohav anmodede om aktindsigt.

Svaret blev nej: I kan ikke få aktindsigt. Kommunen henviste i stedet til Trafikstyrelsen som står for alt med Havmiljø.

GEOHAV SPØRGER DERFOR TRAFIKSTYRELSEN om Aktindsigt. Desværre: Man har ikke beregningerne. Det har Aarhus Havn. Det private firma Aarhus Havn. Henvend jer dér, er svaret.

Så henvender man sig der. Først får man at vide, at disse beregninger er privat ejendom, som ikke kan udleveres. Til sidst får man dog udleveret noget. Tilsyneladende er det ikke de 880 baggrundsanalyser og beregninger, Geohav efterspurgte. Men noget andet materiale, fra 2017 - 5 år gammelt….kan det være uaktuelt?
Det er materiale som skulle have noget med Fløjstrup Skov at gøre, dvs. det sted hvor der skal dumpes slam fra Aarhus Havn. Men det er ikke lige til at gennemskue hvordan.

Tænketanken Geohav kan – til trods for årelang træning i netop sådanne analyser - IKKE se, 1) at det er dét materiale, de har bedt om, endsige 2) at det skulle være relevant til at vurdere COWI's tekniske analyser ud fra.

Vi andre kender ikke svaret, og høringsfristen udløber 3. marts for havmiljø-delen. Så vi er stadig i tvivl:
Er det de rigtige analyser? Og i givet fald - Bakker de op om COWI's konklusioner: Havneudvidelsen og dens medfølgende klapning af materialer er helt OK?

Et andet eksempel fra samme boldgade:

COWI har tilsyneladende fravalgt egne data for miljøgiftskoncentrationer af nyere dato (målinger fra 2020) til fordel for ældre data (fra 2017) for koncentrationen af tungmetaller fra bundprøver taget i Københavns Yderhavn.
I de første og altså mest aktuelle data overskrider indholdet af miljøgifte grænseværdierne, mens grænseværdierne overholdes i de gamle data, der anvendes.

Det er svært ikke at stille spørgsmålet: Er det på grund af de overskredne grænseværdier, COWI har fravalgt de mere aktuelle og dermed formentlig mere valide data i VVM-rapporten? Og i givet fald: Er det fordi man gerne vil kunne godkende dumpningen af slammet, som Havnen selvfølgelig ønsker det?

Direkte forespurgt om COWI har tallene fra den seneste undersøgelse – dem fra prøver, som COWI selv har foretaget og anvendt i 2020 – svarer man, at man ikke har disse prøver[28]. Man glemmer muligvis, at præcis disse prøver er et offentligt tilgængeligt materiale, der for nylig har været anvendt i forbindelse med sagen om dumpning af slam fra Lynetteholm i Køge Bugt.
Altså: Materialet eksisterer og er offentligt. Hvorfor har COWI det så ikke?

Sådan dukker der stadig flere spørgsmål op. Et af dem er mere principielt og lyder:

ER DET KLOGT AT VI LADER PRIVATE FIRMAER (SOM HAVNEN) BESTILLE VVM-RAPPORTER HOS ANDRE PRIVATE FIRMAER (SOM COWI) - RISIKERER VI IKKE AT ANALYSEN BLIVER FARVET EFTER DE BEHOV OG ØNSKER, SOM OPGAVEBESTILLEREN HAR? - Taberne kunne gå hen og blive de sædvanlige: klima, miljø, natur, borgere, dyr.

[28] Svaret lyder: " *Vi kan indledningsvis oplyse at COWI ikke råder over, hvad du kalder "egne data for eksisterende koncentrationer for tungmetaller i opløst fase". Sådanne data er meget sparsomme og ikke indsamlet på en systematisk måde i Danmark. Derfor har vi anvendt det bedst egnede dataset vi har kendskab til, og det er en de målinger, som Københavns Kommune har gennemført i 2017 for Københavns yderhavn og som de venligst har stillet til rådighed. Disse koncentrationer er anvendt som "den i forvejen eksisterende koncentration" i Aarhus Bugt."*

Er det i det hele taget OK, at det er private virksomheder som Havnen der bestiller VVM-rapporter, og dermed bestemmer, hvem der skal lave dem, og dermed har stor indflydelse på, hvordan rapporterne kommer til at se ud, netop fordi man er arbejdsgiveren, der stiller og ikke mindst betaler opgaven?

COWI har fået 15 mio. kr. for at lave deres analyserapport. Det er peanuts i denne sammenhæng, men kan være mange penge for et konsulentfirma, der er vant til at lave den slags rapporter og derfor kan lave dem ret hurtigt. Og hvis havneudvidelsen går igennem, vil COWI muligvis få en række yderligere jobs som entreprenørvirksomhed og rådgivere. Det er yderligere millioner, og dermed en klar økonomisk interesse i at projektet går igennem.

Spørgsmål: Er det særlig sandsynligt, at man er præcis så sandhedssøgende, som sådanne rapporter dybest set kræver, når man samtidig er økonomisk afhængig af den, der ønsker projektet gennemført?

VVM-rapporten forsøger selvsagt hele vejen igennem at ramme en passende neutral, værdifri og teknisk-videnskabelig konsulent-tone. Ikke desto mindre er rapporten fyldt med vendinger, som opstiller projektet om havneudvidelse i det bedst mulige lys:

"Der vil blive tilføjet yderligere en række markante bygningsværker til havnens skyline", er således (om)formuleringen af sydkystens (måske) fremtidige udsigt til 144 m høje kraner, betonsiloer, høje containerskibe, flere bygninger i rundetårnshøjde og lastbiler med gods.

"Samlet set er den bynære del af Aarhus Bugten ikke særlig sårbar over for ændringer i bylandskabet, og der vil derfor være begrænset påvirkning af de visuelle udsigter herfra" – det kunne lyde som noget fra en turistbrochure eller en ejendomsmægler med et håndværkertilbud.

Men rent sagligt er det blot COWI's omskrivning af, hvordan fordoblingen af havnen vil påvirke byens arkitektur og bymæssige karakter. *'Der er jo så meget højhus og grim beton i forvejen, så lidt mere industri, kraner, og siloer hist og her, det gør vel hverken fra eller til?'* - Det er vist cirka sådan, de siger.

VI BEDER JER OM AT FORHOLDE JER TIL VORES MATERIALE, siger kommunen. MEN VI KAN DESVÆRRE IKKE BESVARE JERES SPØRGSMÅL, HVIS DER SKULLE VÆRE UKLARHEDER – AF HENSYN TIL DEMOKRATIET

Nogle gange bliver tingene helt russiske eller Kafka'ske. Vi er i en høringsperiode og som de demokratisk sindede borgere vi er, læser vi lydigt høringsmaterialerne, alle 2000 sider. Derved opstår faktisk en del spørgsmål, fx:

- Har I overhovedet ikke analyseret klimakonsekvenserne som resultat af **driften** af havnen, dvs. ibrugtagningen og de heraf følgende udledninger fra de ekstra skibe, lastbiler, biler, industri og godsmængder, som det er hele formålet med udvidelsen?

- Eller: Hvad får jer til at tro, at der skulle være behov for mere containertransport tværs over verdenshavene, når nu klimakrisen vil medføre superstorme og et vildt vejr, der i stadig højere grad vil umuliggøre sådanne transporter? Jævnfør IPCC's anden delrapport 28. feb. 2022.

- Eller: Hvorfor bruger I **McKinsey Rapporten**[29] til at begrunde et forventeligt fremtidigt vækstscenarie i verdens containerskibstransport, når samme rapport opstiller ikke blot ét men 4 scenarier, heraf ét hvor man med lige så stærke argumenter spår præcis det modsatte, nemlig et stærkt fald i containerskibstransporten? Hvorfor omtaler I ikke, at det er sådan?

- Hvorfor får borgerne i Aarhus **ikke** – trods virkelig mange siders analyser og beskrivelser og tal i både hovedrapport og bilag - et klart skema med klare tal over de mængder, der skal dumpes ved henholdsvis Hjelm Dyb og Fløjstrup Skov?

[29] *McKinsey&Campagny: "Brave New World?" Container transport in 2043" TT Club, managed by Thomas Miller. Se scenarie 4: "Peak container" side 15*

Og hvorfor får man skemaer, som rummer tal, der - når man lægger dem sammen - giver over 7 mio. m3 ved Fløjstrup Skov, mens det virkelige tal er 2,2 mio. m3, hvilket man skal interviewe havnekyndige med kendskab til Aarhus Havneudvidelse for at finde ud af? Er det en slags skjul eller finurlig gemmeleg?

- Hvorfor bruger I tallet 930.000 m3 slam ved Hjelm dyb, for så umiddelbart derefter at angive, at det kun er det halve, fordi udgravningerne til sejlrenden jo ikke bliver til noget?
  Er meningen at skabe klarhed – eller det modsatte?

Og mange, mange flere spørgsmål end det. Derfor går vi til COWI og Teknik & Miljø og spørger dem om disse ting.

Og hvad sker? - Det viser sig, at de desværre IKKE må svare på spørgsmål i en høringsperiode. Af hensyn til borgerne og demokratiet. For man vil gerne stille alle lige, og altså ikke give flere informationer til de få, der stiller spørgsmål, end til alle de andre, som måske ikke gør. Der skal være ligestilling; eller: alle skal vide lige lidt.
Det er godt nok hensynsfuldt.

Vi foreslog så, at man kunne lave en platform med spørgsmål og svar, som alle kunne se. Så var alle stillet lige. Men det er simpelthen ikke muligt - af hensyn til borgerne og i sidste ende af hensyn til hele demokratiet.

Hverken COWI eller Teknik & Miljø kunne således svare. Desværre.
COWI var nu ellers tilsyneladende villig til i første omgang at svare på vores spørgsmål, jeg skulle bare sende dem til den og den, som så ville send dem videre til eksperten i deres team på netop dét emne – altså lige til de så, hvad vi spurgte om (se sidst i dette svar).

Forklaringen som vi fik fra forvaltningen - som NB i øvrigt altid er flink og rar og jo kun gør det, som man politisk beslutter, de skal gøre, - forklaringen den lyder sådan:

"Tak for dine spørgsmål rettet til miljøkonsekvensrapporten vedr. CO2. Jeg kan godt se, at I har en forventning om at få svar i løbet af høringsfasen. Desværre har vi ikke mulighed for at besvare så konkrete spørgsmål i høringsfasen. Vi skal betragte spørgsmålene som indkomne høringssvar, og besvare dem i forbindelse med øvrige høringssvar. Alle skal stilles lige i denne periode, hvor vi ikke kan fremlægge supplerende materiale på opfordring."

Vi spurgte, fordi materialet, MKR-rapporten, nogle steder - eller rettere: mange steder - er uklart. Og fordi vi gerne vil lave ordentlige høringssvar, der ikke bare kan afvises som misforståelser etc. Vi ville gerne forholde os så kvalificeret til høringsmaterialet som muligt, og skrive nogle høringssvar som er mest mulig saglige og *to-the-bone*.

Dem som har set mange af denne slags VVM-rapporter vil vide, at det kan være en hel kunstart at skrive sådanne rapporter, så mindre belejlige oplysninger splittes lidt op (*slices op* som det hedder i fagsprog) i flere forskellige baggrundsbilag og/eller mixes mellem bilag og hovedrapport, eller fx placeres i skemaer på måder, som gør det

vanskeligt at forstå, hvad tallene egentlig siger. På den måde bliver det svært for borgere og amatører som undertegnede at finde det, man leder efter, måske ligefrem frygter vil være sandsynlige konsekvenser, fx:

- Vil udledningerne rumme for mange tungmetaller, så lystfiskeriet i bugten må ophøre?
Eller: Vil sedimenterne vandre til strandene i en grad som vil afholde turisterne fra at besøge Syddjurs Strande eller ødelægge de rekreative områder ved Ballehage, Tangkrogen og stranden mod skoven i syd. Vil evt. manglende turistindtægter betyde, at Syddjurs kan være nødt til at lukke nogle af sine daginstitutioner?

Det er simpelthen rart at føle, at man får ordentlige svar. For det er jo tit projekter til milliarder. Projekter som påvirker naturværdier og klima. Vores dagligdag osv. Vigtige ting, som fortjener at blive kommunikeret klart og få den bedst mulige og mest saglige dialog som udgangspunkt, før man beslutter noget som helst.

SPØRGSMÅL TIL HAVNEN OG AARHUS BYRÅD

Processen i denne høringssag får os til stille en række spørgsmålstegn ved hele den demokratiske side af høringen. Vi spørger:

1. **Private interesser stiller sig i vejen for demokratiet:** Er det rimeligt, hvis vi tilsyneladende ikke kan få lov til at se beregningerne bag alle COWI's mange analyser? Det er Havnens private ejendom får vi at vide. Jo tak, men byen, havet, himlen (atmosfæren) og naturen er vel alles. Og det virker *noget* utrygt, hvis borgere, Trafikstyrelse, Byråd, ja alle bare skal tro og håbe på, at beregningerne er rigtig udført. Specielt fordi de ting, vi indtil videre har gravet op ikke tyder på at alt er lagt tilstrækkeligt klart frem.
   I forlængelse heraf: Virker det rimeligt, at **Trafikstyrelsen** (og efter den: Miljøstyrelsen) IKKE har disse beregninger til rådighed, når de om kort tid skal træffe deres afgørelse i sagen. Det er en sag som mange eksperter, biologer og havmiljø-kyndige siger vil få store konsekvenser for havmiljøet, som i forvejen er særdeles presset, både generelt og i Aarhus Bugt. Er det egentlig rimeligt, at de skal træffe denne afgørelse UDEN at kende det beregningsgrundlag og de analyse, som afgørelsen hviler på?

2. **Analyser betinget af økonomiske interesser**: Er det egentlig rimeligt, at private firmaer må lave VVM-rapporter? (MKR som det hedder nu). Indtil 2017 var det en myndighedsopgave, fordi man ønskede at sådanne rapporter skulle være så neutrale som muligt.
   Men i 2017 blev en ny lov vedtaget, hvorefter private også kunne lave VVM/MKR-rapporter. Er det klogt af os at tillade det?
   Firmaet bag VVM-rapporten er ansat af Havnen. Havnen bestemmer derfor, om COWI kan svare på vores spørgsmål, hvis vi møder ting i VVM rapporten, som vi undrer os over eller ikke forstår. Er det klogt?

3. **Reelle alternativer:** Er det rimeligt, at vi kun får belyst de alternativer, som Havnen synes er vigtige. Ikke dem, der fx kunne være vigtige af hensyn til hele byens udvikling, eller af hensyn til klima, havmiljø, livskvalitet og bymiljø eller andre ting.

- skal vi ikke finde ud af, hvad det er for en by, vi gerne vil bo i, før vi over hals og hoved træffer en beslutning som ændrer byen for altid?
- skal vi ikke først finde ud af, om der overhovedet er behov for en havneudvidelse?
- skal vi ikke formulere nogle alternativer til planen for havneudvidelsen – det kunne fx være:

a. optimere brugen af de eksisterende havnearealer, så ikke-havnerelaterede virksomheder flyttes ud af havnearealerne, hvor de ifølge Havneloven ikke må ligge / udvide med en **meget** mindre havn / lave en godsterminal ved E45 og føre en elektrificeret jernbanelinje dertil fra havnen / lave en dryport til containerne / …eller i den mere perspektivrige afdeling:

b. forbruge mindre – bliver vi lykkeligere af alle de mange ekstra varer fra Asien, Brasilien osv. Varer der hver og én betyder mere klimaødelæggelse. Kan vi overhovedet tillade os et større forbrug i en situation, hvor IPCC's anden delrapport fra 28. feb. 2022 fortæller at klimakrisen er ved at slå bunden ud af vores natur, og at mindst 3 mia. mennesker allerede i dag mærker klimakrisen og lider under den?[30]

c. bruge de mange milliarder fra Marselis Tunnel og Havneudvidelsen til at lave reel grøn omstilling med nye bæredygtige virksomheder og grønne jobs? Starte fremtiden – i stedet for at fortsætte med alt det, der har skabt klima- og miljøkriserne?

4. **Klimakonsekvenser ubelyst:** Ville det ikke være klogere at vente med at træffe en beslutning til alle spørgsmål er blevet ordentlig belyst? Fx spørgsmålet om, hvorvidt Aarhus Kommune skal opgive sin **Klimastrategi og Klimaplan** om nuludledning i 2030, hvis havneudvidelsen bliver vedtaget.

Dette er 5. høringssvar i en række på seks. Det sidste handler om alternativer. Om en fælles debat som handler om:

Hvad er det for et Aarhus vi gerne vil have?

BILAG

Her er de spørgsmål, vi stillede til COWI og Teknik & Miljø i Aarhus. Vi blev lovet, at de ville blive besvaret snarest mulig efter deadline for høringen. Det ser vi frem til:

Spørgsmål vedrørende belysningen af miljøkonsekvenserne i forhold til klimapåvirkninger:

1. Hvordan beregner Miljøkonsekvensrapporten (her betegnet som VVM-rapporten) de CO2e udledninger, som havneudvidelsen medfører:
   - anvender man FN's beregninger ud fra geografisk område?
   - betyder det, at udledninger fra biomasse, international transport samt indlejret CO2 i nettoimport af varer ikke medtages i disse opgørelser?
   - er det sådan at alle materialer til anlæg, der produceres uden for enten 1) Danmark eller 2) uden for Aarhus kommunen ikke medgår med deres CO2 udledninger?
   - i forlængelse af det sidste og mere konkret: Er udledninger fra stål og beton til anlæg medtaget? (jf.VVM, s. 499)
2. Er det rigtigt forstået, at VVM rapporten ikke belyser CO2e udledninger fra driftsfasen?
3. VVM regner med at havneudvidelsen vil forøge antallet af anløb af skibe til Aarhus havn - med 1.000 kommercielle skibe i 2050 (uden at medregne krydstogtskibe, færger m.v.), heraf små 400 containerskibe. Ved man hvor meget disse ekstra skibe vil betyde for CO2 udledningerne?
4. Hvor meget udleder de ekstra lastbiler, som havneudvidelsen medfører og den deraf følgende ekstra transport af gods i lastbiler og øvrige køretøjer?

[30] *Jævnfør Information 1. marts 2022, Martin Bahns artikel om FN's rapport:* https://www.information.dk/udland/2022/02/fns-klimapanel-gaar-hurtigere-rammer-flere-slaar-haardere-forventet

5. VVM regner med cirka 4.500 ekstra køretøjer i døgnet som følge af havneudvidelsen, hvoraf 2/3 = 2800 er lastbiler. Indgår udledningerne herfra i redegørelsen for klimapåvirkning?

6. Hvor meget udleder det ekstra gods, som importen ifm. havneudvidelsen forårsager, dvs. hvor meget CO2 er indlejret i dette gods? Indgår dette i VVM-rapportens analyse af klimapåvirkning?
   VVM regner med ekstra 5,5 mio. tons gods årligt, det er i sagens natur varer, der er produceret i udlandet (ofte Asien) og ofte ved hjælp af fossile brændstoffer, olie, kul og gas.

7. VVM forholder sig ikke til en fremtid med selvkørende el-lastbiler som alternativ til skibstransport - hvordan påvirker det VVM-rapportens brændstof - km - ton CO2 beregninger?

8. Har COWI i VVM-rapporten regnet på, hvor meget mindre drivhusgas en jernbaneforbindelse til godsterminal ved E45 vil udlede fremfor fossile lastbiler, der kører gennem byen med varer?

9. VVM siger at der er tale om omstilling til en mere bæredygtig transportform (skibe frem for lastbiler), men man forholder sig så vidt vi kan se ikke til Power-t-X's udfordringer:

   1) Tidsfaktoren: Det tager lang tid at udskifte containerskibe (o.a. skibstyper) til nye brændstoftyper. Et containerskib har gennemsnitligt en levetid på 20-25 år, og ingen udskifter til PtX før skibet er udtjent. Mærsk regner til eksempel med at de i 2024 vil have udskiftet 12 skibe ud af deres samlede containerflåde på 700 skibe til at bruge metanol. Disse 12 skibe skal stadig samtidig - foruden metanol - kunne anvende traditionelt fossilt brændstof. Mærsk er formentlig i front, hvad omstillingen angår. Der er langt op til udskiftning af alle 700 skibe.

   2) Begrænsningen på forsyning med VE strøm: Der vil næppe være 'grøn strøm' nok fra vind og sol til at forsyne PtX skibe med el fra vedvarende energi.
   Et eksempel: Det statslige energiselskab Energinet regner således med, at der går 49 vindmøller (8,3 MW) til at drive bare 2 moderne containerskibe af typen Trible-E (Mærsk' nye skib).
   Til sammenligning vil Aarhus opstille 8 vindmøller (6MW) inden 2030. Om man så brugte al el herfra, så ville de ikke kunne drive så meget som ét skib. Det ved erhvervslivet, men man lader tilsyneladende som om ny teknik nok skal løse det. DTU-forskere kender til udfordringerne og siger fx i Klimamonitor fra 2. februar 2022:
   "DTU-forskere: I det nuværende tempo har vi først grønne brændstoffer til verdens skibe længe efter klimamålene"[31]
   I dag kommer 3% af Aarhus energi fra vind og sol ifølge beregninger fra Danmarks Naturfredningsforening, Aarhus, 2020. I 2030 vil VE-anlæg udgøre 11-16% af energiforbruget med de planer der ligger.
   Denne vedvarende energi skal dække strøm både til industri, byggeri, landbrug, offentlig sektor, el-biler og øvrigt el-baserede transport i form af lastbiler på el, tog og busser; det skal dække lys og elektrificeringen af samtlige øvrige samfundsprocesser. Det vil være urealistisk at dække det hele, da forsyningen med vedvarende energi vil være helt utilstrækkelig i forhold til behovet. Resultatet vil være, at Aarhus Kommune tvinges til at importere strøm fra fx Tyskland, hvor det overvejende produceres ved hjælp af kul og gas. Brændstofferne i PtX er selvsagt kun 'grønne' i den udstrækning, at den strøm der anvendes til at frembringe dem stammer fra vedvarende energikilder.

   3) PtX udleder CO2: De første PtX skibe vil komme til at anvende metanol. Men metanol udleder CO2 ved anvendelse. Er det medtænkt i VVM rapportens konklusioner omkring fremtidens bæredygtige skibstransport?

   4) PtX som metanol - hvilket er det, Mærsk indtil videre synes at satse på - fordrer fortsat afbrænding af biomasse for at tilvejebringe tilstrækkelig CO2: Metanol produceres bl.a. ved at kombinere CO2 fanget fra kraftværkernes afbrænding af biomasse eller affald med brint produceret ved elektrolyse fra strøm fra VE-kilder. Biomassen består langt hen af træflis og træpiller fra skove der ikke længere kan opsuge og lagre CO2. Størstedelen er fældet udenlands, hvor man ofte undlader at genplante og ofte indgår fældningerne ikke i produktionslandets CO2 regnskab, hvilket begge dele er basisforudsætninger, hvis man vil regne biomasse CO2-neutralt i henhold til Kyoto-aftalen.

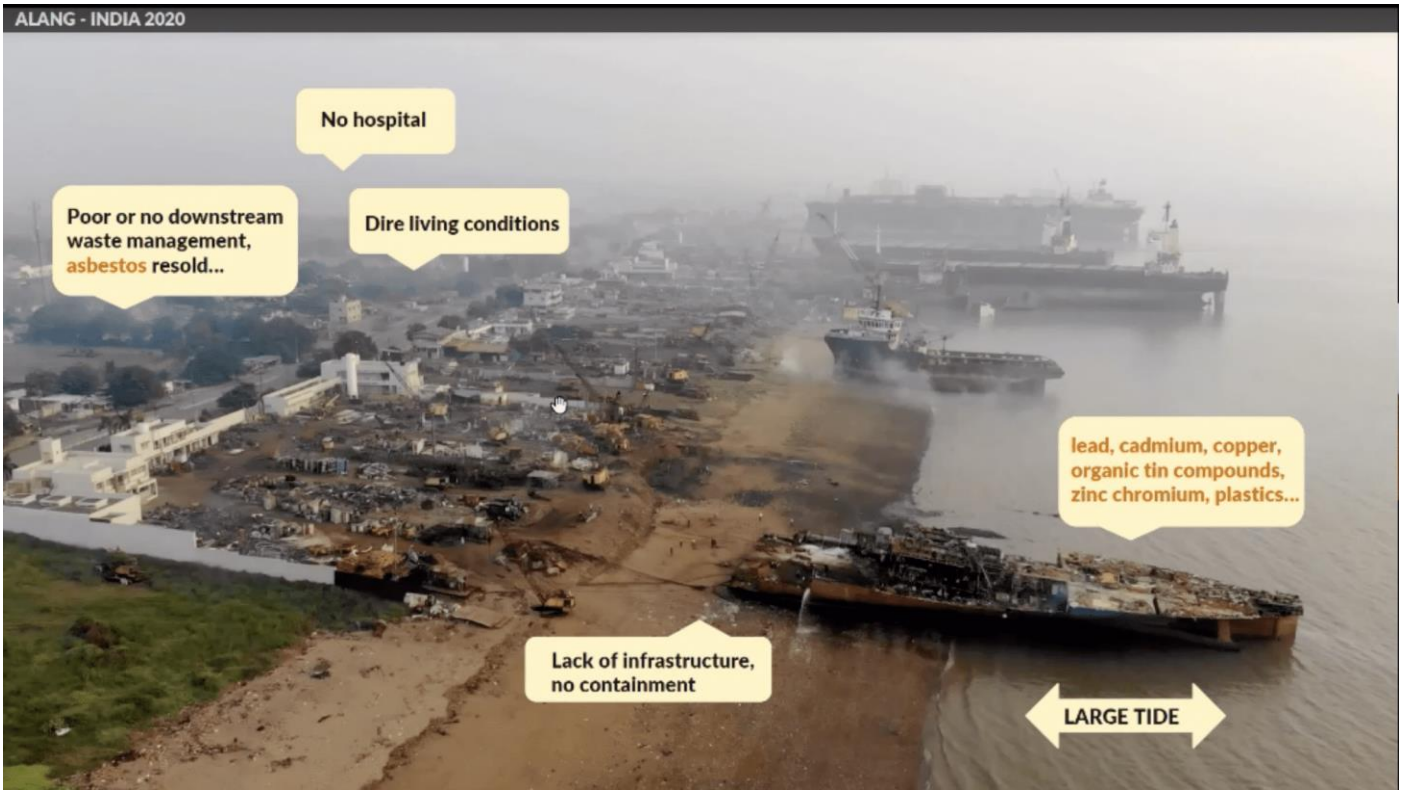
10. Indgår det i VVM rapportens beregninger, at havnens største eksport kommer fra virksomheder som Danish Crown og Arla, dvs. fra danske varetyper, som man i lyset af klimaforandringerne må forvente vil have langt færre eksportpotentialer i fremtiden?
    - Det er bl.a. relevant fordi: Så vidt vi ved, vil skibe kun anløbe havne med varer, hvis de kan regne med at skulle sejle derfra igen fuldtlastede med varer, så man undgår at sejle med halvfyldte skibe. Og hvis en væsentlig andel af det, Aarhus plejer at eksportere – fx kød fra svin og mælk fra køer – af klimamæssige årsager nedprioriteres og muligvis helt

[31] *Klimamonitor, 2. feb. 2022 Debatindlæg ved Marie Munster, professor i energisystemanalyse, DTU, og Peter Vang Henriksen, professor i energikonventering, DTU:https://klimamonitor.dk/debat/art8597144/I-det-nuv%C3%A6rende-tempo-har-vi-f%C3%B8rst-gr%C3%B8nne-br%C3%A6ndstoffer-til-verdens-skibe-l%C3%A6nge-efter-klimam%C3%A5lene*

eller delvist forsvinder, vil det så påvirke godsmængderne ud af Aarhus Havn? Og hvordan vil det igen påvirke fremtidsscenarierne for Aarhus Havn?

11. Har man i fremskrivningen af verdenshandelen med containere - hvor VVM forventer global vækst frem til 2050 - inddraget mulige alternative scenarier?
    - Til eksempel: Har man indtænkt scenariet "Peak Container" fra McKinsey rapporten om fremtidens containertransport frem til 2043? Rapporten beskriver blandt 4 sandsynlige scenarier, ét muligt scenarie hvor fremtiden er påvirket af handelskrige, geopolitiske spændinger og 'near shoring' (lokalisering af produktion), som tilsammen resulterer i 'peaking' og absolut fald i international handel.

12. I *"Bilag 08 - Miljøvurdering af ny Klapplads Fløjstrup"* side 104 omtales 4000 ture mellem yderhavnen og klappladsen. Er CO2 belastningen medregnet i VVM-analysen og i bekræftende fald med hvor meget CO2?



HØRINGSSVAR 6: Aarhus som grøn foregangsby – alternative visioner for Aarhus

Hvad er det for et Aarhus, vi ønsker at bo i? - Hvad er det for en verden vi vil give videre til vores børn? Her er en række alternativer til forslaget om en gigantisk havneudvidelse, der først og fremmest vil betyde mere industrihavn, flere varer, mere forbrug og meget mere trafik og støj. Samtidig med at det vil lukke for byens umiddelbare kontakt til Aarhus Bugten, til skov og strand, og dermed for byens DNA.

1. En menneskevenlig by med lys og luft og grønt

Der er nogen værdier vi er nødt til at værne om, ellers forsvinder de med projekter som havneudvidelsen.
Det gælder fx

- *Aarhus' nærhed til natur og byens mange smukke huse*
- *En byudvikling, der respekterer bykvarterernes identitet og fremhæver byen som del af landskabet*
- *Et Aarhus hvor borgerne er de reelle byplanlæggere ikke 'developerne', dvs. fremmede kapitalejere*
- *Et Aarhus, hvor lys og luft, CO2-optag og biodiversitet indtænkes i en grøn byudvikling*

Aarhus ligger ved vandet. Overalt er der kort afstand til skov og strand. Nærheden til naturen er Aarhus' DNA. Aarhus er fuld af smukke gamle huse, pladser, parker, torve, fælleshuse og kolonihaveforeninger, der hver især skaber lommer af liv. Aarhus er en livlig by med mange kvaliteter og et rigt kulturliv. Aarhus er med rette kaldt for 'Smilets By'. Det vil vi værne om og udbygge.

Det store kig ind over byen og ud over havet bliver i øjeblikket langsomt udvisket af de betonhøjhuse, der hastigt skyder op overalt i byen og dens periferi. De truer med at besætte hvert ledigt lille åndehul. Hvis det fortsætter vil vi miste selve Aarhus' sjæl.

Vi vil et Aarhus med lys og luft og grønt. Vi vil kunne gå i gaderne og mærke solen i stedet for skyggen fra høje huse. Vi tror det er afgørende at bevare og bygge smukke huse med sjæl i stedet for ensartet firkantet grå beton, hvor alle byens kvarterer efterhånden kommer til at ligne hinanden og mister deres særlige identitet. Vi vil et Aarhus med pladser og samlingssteder, hvor nogle arealer giver plads til borgernes selvudviklede, mangfoldige ideer, fx som på

det gamle godsbaneareal. Med butikker og værksteder i bygningernes stueetager. Med *mange* grønne træer, planter og haver, og husfacader der er beklædt med grønt for at værne mod fremtidens hedebølger og samtidig lagre CO2.

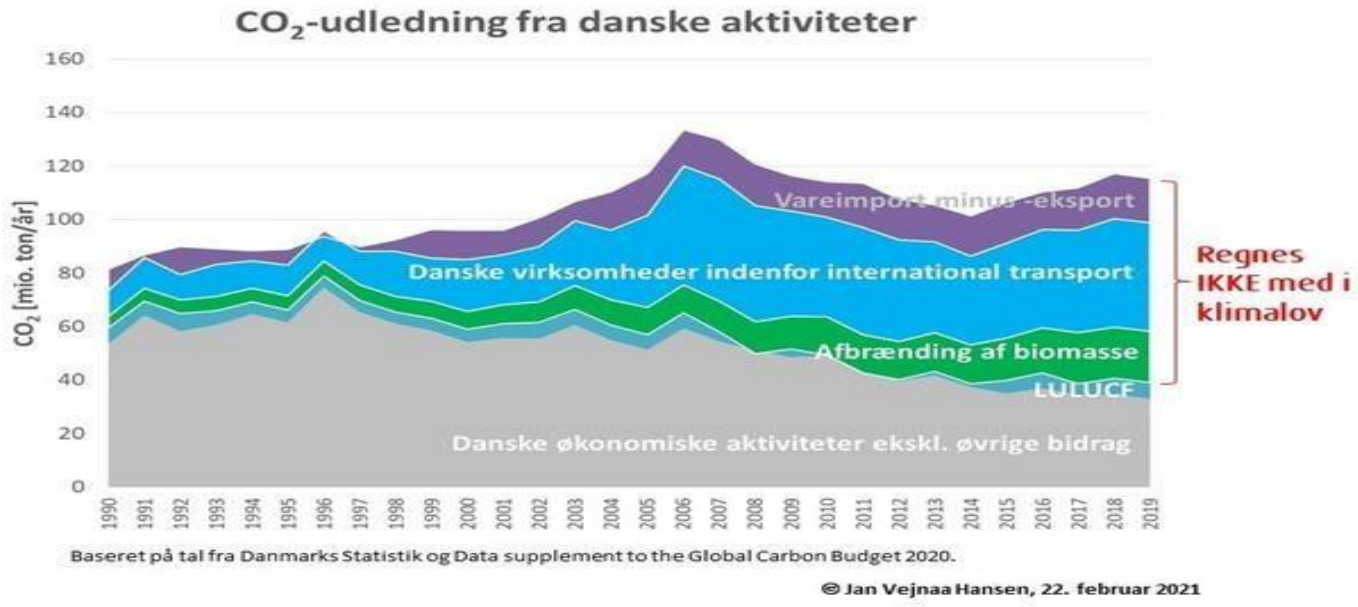
Et Aarhus, hvor der systematisk skabes plads til biodiversitet – insekter, blomster, haver, grønne roof tops etc. Et Aarhus med fællesskaber, der skaber det liv og de aktiviteter, der udvikler en by til *borgernes by*, frem for *developernes by.* Et Aarhus, hvor borgerne er de reelle planlæggere af deres egen bys udvikling som ramme om deres egne liv. Hvis mange nok vil det, så kan vi få det, og dermed værne om alt det, vi finder vigtigt og værdifuldt.

2. En klimavenlig by

Vi skal udvikle

- *Et bæredygtigt Aarhus indrettet efter planetens grænser*
- *Som overholder FN's 17 verdensmål*

Aarhus skal være verdens mest klimavenlige og bæredygtige by - ikke i ord, som nu, men i virkelighed. Vi er nødt til at tage udgangspunkt i de planetære grænser[32], dvs. det kloden kan holde til, og indrette al vores produktion, forbrug og livsstil efter dét, så vi holder os inden for disse grænser. I øjeblikket bruger Danmark og Aarhus ressourcer svarende til, at der skal 4,3 jordkloder til for at gendanne dem, hvis alle skulle leve som vi. Men der er kun én klode, og vi – og verden - er godt i gang med at opbruge Klodens endelige og begrænsede ressourcer.
Det globale klimaaftryk er så voldsomt, at vi overskrider Parisaftalens mål om max. 1,5 graders global opvarmning om et tiår, hvis vi forsætter, siger IPCC[33]. Danmark har et af verdens største udledninger målt per indbygger.
Når det ikke altid fremstår sådan, så er det bl.a. fordi vi i CO2-regnskaberne har tilladt os selv at se bort fra det meste CO2 – faktisk hele 2/3 af alle vores udledninger; det gælder også Aarhus, se figuren nedenfor, som er baseret på tal fra Danmarks Statistik.
Når vi overskrider 1,5 graders målet, så bryder ikke bare klimaet, men også naturen sammen inden for en overskuelig tidshorisont. Derfor skal vi øjeblikkeligt omstille alt til bæredygtighed – vores livsstil, forbrug, produktion, transport, energi.
De allerstørste og uden sammenligning vigtigste udledninger af drivhusgasser stammer fra verdens, Danmarks og Aarhus' produktion og forbrug af varer. Det betyder at vi skal gentænke den måde, vi producerer og forbruger på.



[32] De planetære grænser beskrives her: https://detfaellesbedste.dk/wp-content/uploads/2021/08/Folkeavisen-2021-web.pdf *side 3 og 4. Beskrivelsen er baseret på David Attenborough og Johan Rockstrøms film "Planetary Boundaries" som kan ses på Netflix. Johan Rockstrøm har været leder af Stockholm Resiliense Center, hvor verdens ledende klimaforskere udviklede konceptet om planetære grænser. Han er i dag leder af Potsdam Institute og fremtrædende medlem af FN's klimapanel. David Attenborough er kendt gennem mange års studier og filmreportager om verdens natur, bl.a. i BBC. Attenborough bruges af FN som ambassadør for klima og biodiversitet.*
[33] Se fx Martin Bahns omtale af IPCC's anden Klimarapport fra 28.2.2022 i Information den 1. marts:
https://www.information.dk/udland/2022/02/fns-klimapanel-gaar-hurtigere-rammer-flere-slaar-haardere-forventet

Vi kender løsningerne. I *"Folkeavisen for et Bæredygtigt Danmark"* fra sept. 2021 har 82 personer fra 60 organisationer i Danmark i fællesskab formuleret en lang række forslag til løsninger og konkrete handlinger ift. klima- og miljøkrisen inden for de 10 vigtigste sektorer i Danmark; de kan umiddelbart bruges i Aarhus, se https://detfaellesbedste.dk/wp-content/uploads/2021/08/Folkeavisen-2021-web.pdf

Det handler bl.a. om at udfase fossil energi totalt. Det er lettere sagt end gjort, for i dag er 80% af verdens energi baseret på olie, kul eller gas – de fossile brændstoffer.
Og det handler om at udfase biomasse, som vi bruger til danske kraftværkers produktion af el og varme. Også dét er lettere sagt end gjort, for Danmark – herunder Aarhus – har gennem de sidste 10 år omlagt fra kul til biomasse, så en by som Aarhus fx får sin el og varme fra træer, der er fældet i Nordamerika eller Estland og nu afbrændes i Studstrupværket, hvor afbrændingen af træmassen årligt udleder 1 mio. tons CO2; et tal der skal ses i forhold til, at Aarhus' officielle tal for alle CO2 udledninger (uden biomasse) er på 1,3 mio. tons CO2.

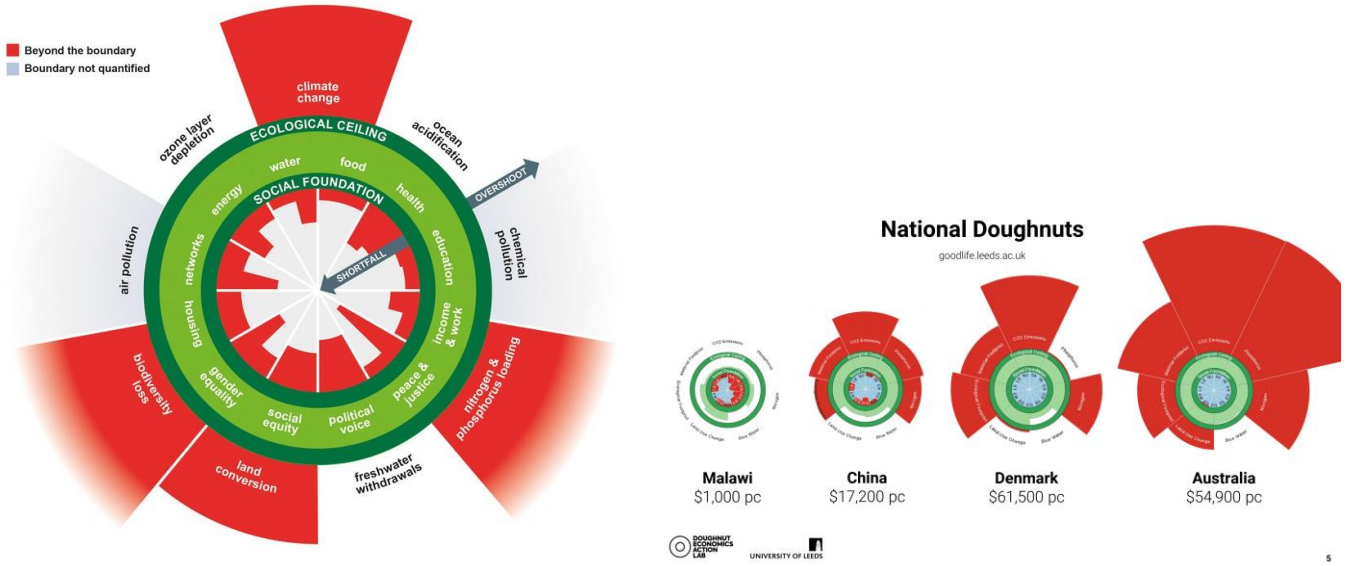
At udfase al fossil energi og biomasse, kræver at vi gør mange ting samtidig, blandt andet:

- **Satser massivt på at opbygge vedvarende energi-anlæg.**
  I *"Klimaplan for et Bæredygtigt Aarhus"* finder du forslag til en sådan udbygning, se https://detfaellesbedste.dk/wp-content/uploads/2021/09/KLIMAPLAN-AARHUS-24.pdf
  Planen er bl.a. baseret på vedvarende energi fra sol og vind, hav og luft (varmepumper), med jordvarme og geotermi. Hvor det især er vigtigt at få geotermien etableret og dermed kunne udfase brugen af biomasse. Samtidig er planen baseret på indførelse af en gennemført cirkulær økonomi i energisektoren og alle øvrige sektorer.
- **Reducerer vores energiforbrug. Den energi vi ikke bruger er langt den mest klimavenlige.**
  Det handler hverken om at leve i jordhuler eller rykke frem til stenalder. Det handler om at undgå, at planeten står fuldstændig af, og at dine og mine børn skal leve en *virkelig* grum fremtid.
  Så undlad flyrejser, tag nattoget, spis kød til festlige lejligheder og ellers plantebaseret, brug cyklen – du bliver glad, kommer i form, bliver slank og frisk. Kør sammen, lav delebilsordninger med el-biler, begræns brug af internet og sociale medier og begræns forbruget af det væld af varer, du hele tiden får tilbudt.
  Det handler om at prioritere, leve mere enkelt, mere smart, undgå overflødige ting og overforbrug, genbruge, reparere, deles om ting, omlægge vaner, forbruge mindre - og til gengæld nyde livet lidt mere hvad enten det er sammen med andre eller alene. Vandre. Lave mad. Nyde kunst og kultur. Sport. Bøger. Natur. Fiske. Være sammen med familien – whatever makes you happy.
- **Omstiller til en bæredygtig mobilitet,** der konsekvent tænker på fremtidige generationer og derfor omstiller til cykler, fodgængere, fælles transport med fleksible el-busser, letbane og med park & ride i byens omegn. Med roadpricing og miljøzoner osv. udfases fossilbilerne, og vi omstiller til el-biler, deleordninger og fremmer samkørsel.
- **Sådan kan vi konsekvent indtænke bæredygtighed ind i alle værdikæder.** Inden for alle de vigtigste sektorer. Hermed skaffer vi os samtidig en lang række firstmover fordele inden for fx naturpleje, byggeri og fødevareforsyning.

Vi vil et Aarhus, hvor vi hjælpes om at holde vores liv og aktiviteter inden for dét, planeten kan bære (alt andet er selvmord), samtidig med at vi indretter os, så vi skaber **social bæredygtighed** i form af uddannelser, jobs, sundhed, lighed, inklusion, livskvalitet og sammenhængskraft i stedet for på den ene side millionærboliger og på den anden alt for mange der er marginaliseret.

Det er dét, vi forstår som *"Aarhus som doughnut-by*", hvor Doughnut blot er en betegnelse for fremtidens økonomi, hvori vi konsekvent overholder planetens grænser og verdensmålene i al produktion og forbrug[34].

[34] *Se en enkel beskrivelse af Doughnutøkonomi i Folkeavisen,* https://detfaellesbedste.dk/wp-content/uploads/2021/08/Folkeavisen-2021-web.pdf *side 41-44. Du kan også se oplæggene på vores Doughnutkonference sept. 2021, hvor Kate Raworth fortæller om Dougnutøkonomi, se https://www.youtube.com/watch?v=lc3BNIZce5k*



Figurerne ovenfor er lavet af Kate Raworth, den engelske økonomi, der har udviklet Doughnutøkonomien og nu er i færd med – sammen med sekretariatet *DEAL-team (Doughnut Economics Action Lab)* - at implementere den i C40 netværket af verdens storbyer, der har lovet hinanden at blive bæredygtige, bl.a. millionbyen Amsterdam, som er gået forrest i det arbejde[35].
Det er sigende at sammenligne Danmarks overskredne planetære grænser (de røde felter udadtil) med et land som Malawi, der alene overskrider sine grænser *indadtil* i cirklen (se sociale grænser for velfærd). Det gør man til gengæld på næsten samtlige parametre – vand, mad, sundhed, uddannelse etc., - et udtryk for, at landet er så ubegribeligt fattig og mangler selv de mest basale fornødenheder.

I Aarhus kan vi anvende Doughnut-økonomi som redskab til at gentænke samtlige vores økonomiske aktiviteter, så de bliver klimavenlige og socialt retfærdige. I et fælles samspil mellem borgere, kommune, stat og erhverv kan vi tage ansvar for at holde os inden for de planetære grænser som det miljømæssige loft og samtidig overholde FN's 17 verdensmål som det sociale fundament. Det er ikke svært, det skal bare gøres.

3. En by og en kommune med biodiversitet

Vi skal udvikle

- *Et Aarhus med respekt for naturen, en by som er en del af naturen uden at ødelægge den*
- *Et Aarhus, som beskytter og fremmer biodiversiteten*
- *Et Aarhus der efterligner naturens kloge økosystemer*

Verden er midt i den 6. masseudryddelse af arter, fortæller forskerne. Det sker globalt, men i allerhøjeste grad også i Danmark og Aarhus. Kun 5% af Danmarks beskyttede naturtyper er i gunstig bevaringsstatus, mens altså hele 95% af naturen er i ugunstig bevaringsstatus. Vi er blandt de lande i verden og EU som har den laveste grad af naturbeskyttelse og med den højeste udnyttelse af landarealerne. Begge dele sker på biodiversitetens bekostning, - biodiversitet er blot et andet ord for artsmangfoldighed. Vi er ganske enkelt i færd med at slå naturen ihjel[36].

Fremtidens Aarhus er grøn og biodivers. Det er "*arternes Aarhus"*, hvor vi bevidst og systematisk beskytter og genopbygger naturen og dens undere. I byen og i kommunen.

---

[35] Se Kate Raworths bog "Doughnut Economics" fra 2012, en verdenssucces der har banet vej for nye skoler af økonomisk tænkning, og Kate Raworths utallige foredrag for FN, EU kommissionen, og mange af verdens førende universiteter og tænketanke.
[36] Se fx artikel af Stine Tuxen, MSc Biodiversity and Conservation , University of Leeds, UK konsulent, i Folkeavisen kapitel 2 om Biodiversitetskrisen https://detfaellesbedste.dk/wp-content/uploads/2021/08/Folkeavisen-2021-web.pdf s. 9 ff

Vi indretter os som *en del* af naturen i stedet for som dens herskere og ødelæggere. Vi tænker byen som et økosystem, hvor alle dele er tænkt som led i en helhed, der holder på og renser vandet, lagrer CO2, fremmer insekter og planter, beskytter og genopbygger mulden.

Vi skaber *plads* til naturen – ikke mere beton og asfalt, vi skal give plads til naturen – med åndehuller for dyrene. Hvor vi rejser skov og skaber vild natur flest mulige steder. Vores skove skal igen fyldes af store græsædende klovdyr, lysåbninger, natur der får lov til at være natur med plads til dens mangfoldighed af insekter og dyr.

I byen og i alle lokalsamfund indretter vi os bevidst biodiverst. Parcelhusenes haver giver plads til mangfoldighed, som man fx har gjort det i Hjørring sammen med Bonderøven. Parker, græsplæner, grønne arealer fyldes med liv i stedet for græsørken. Børnene i skolerne lære at passe på naturen og dens biodiversitet.
Ting som Urban farming – dvs. by-landbrug - får plads i byen, og vi lærer at opbygge biodiversitet og natur igen

Det bliver et fælles folkeligt projekt at skabe biodiversitet og liv. Og med handling følger håb.

4.Aarhus gentænker forholdet by / land

Vi skal udvikle

- *Et Aarhus med attraktive, aktive og levedygtige landområder*
- *Et Aarhus der indretter nye bæredygtige bosætninger og gentænker hverdagslivet*
- *Et Aarhus hvor lokalsamfundene er arnested for udvikling, bæredygtighed og iværksætteri med grønne jobs, både i bykvartererne og i landområder i kommunen*
- *Et Aarhus, hvor by og land spiller sammen på nye måder*
- *Et hvor vi ikke samler alle i en tætpakket storby, men spreder os, så vi får plads, natur og miljø*

Vi gentænker forholdet mellem by og land.
Det er ikke klogt at samle alle i en tætpakket storby omgivet af kilometervide parcelhusområder og derom igen milevide arealer af ensartet kornmarker. At skabe balance mellem by og land er en trend, en vigtig trend – for vi skal ikke alle bo i byen. Landsbyen har store sociale kvaliteter som kan understøttes på mange måder bl.a. med god kollektiv trafik, samkørsel, lokale arbejdspladser, bæredygtige bosætninger.

Vi kan hjælpes om at omstille allerede eksisterende landsbyer i kommunen til bæredygtighed og indretter nye bæredygtige bosætninger ude i kommunen. Resultatet bliver små lokalsamfund med tæthed til natur, som gentænker hverdagslivet, så det bliver stadig mere bæredygtigt hele vejen rundt mht. energi, boliger, fødevarer og transport - med plads til selve livet, tiden, væren, kulturen og fællesskaber. Vi gentænker by/land. Vi gentænker hverdagslivet: Hvad vil vi bruge dette ene liv til?

By og land spiller sammen. Landet producerer langt de fleste fødevarer på måder, der er klimavenlige og regenerative og dermed genopbygger muld og biodiversitet. Byen supplerer med urban farming, service, IT, forskning, viden, kunst og kultur. Og i både by og land skaber vi grønne virksomheder med grønne jobs. Lokalsamfundene er ikke længere sovebyer, de er arnested for udvikling, bæredygtighed og iværksætteri.

Og vi gentænker både landsbyerne og bylivet med rod i Danmarks stærke traditioner for andelsbevægelse, kooperation og fælleseje.

5. En by med social bæredygtighed

Vi skal udvikle

- *Et mangfoldigt Aarhus for alle*
- *Et Aarhus ikke kun er for rige mennesker*
- *Et Aarhus ikke kun for voksne mennesker*
- *Et 'fællesskabernes Aarhus'*
- *Et menneskevenligt Aarhus*

Aarhus skal være for alle. En multikulturel smeltedigel med plads til alle kulturer og etniciteter. Gellerup er vores eneste internationale bydel, dens kvaliteter nyder vi i et samspil med den øvrige by.
De skæve eksistenser skal være med. De psykisk sårbare, de syge, de gamle, de ensomme ligeledes. Vi skal inddrage, inkludere og involvere. Skabe fællesskaber. Det er hårdt at stå udenfor og ensomhed er en hård herre.

Det skal være muligt at få en bolig til en pris, der er overkommelig. Muligt at få et job, der er ordentligt og gerne grønt. Muligt at få en uddannelse, der gør dig selvberådende og glad. Muligt at indgå i et socialt fællesskab. Muligt at blive kulturaktiv, hvis du vil. Muligt at blive syg eller gammel uden at miste alt.

Fremtidens Aarhus skal være for alle, ikke kun for en lille elite af idealborgere med en travl og hektisk hverdag og mange penge på kontoen. Vi hjælpes, vi deles, vi samles, vi udvikler og former i fællesskab i stedet for at gå om bag høje hække i hver sin lille Aarhus ø.

Derfor spotter vi dét, der skal være anderledes, og handler på det, åbent og i fællesskab. Aarhus skal ikke være pengenes by, det skal være borgernes by. Vi skal udvikle en *Wise City* – hellere end en *Smart City,* med sine moderne væg-til-væg teknologi morgen, middag og aften, i en stadig mere robot-agtig, skærmbåren verden.

Aarhus skal være menneskevenlig. Ikke et fortravlet, forpustet, stresset og bysmart efterligning af Manhattan. Selvfølgelig skal vi bruge al den teknologi som kan hjælpe vores hverdag og fremme bæredygtigheden. Vi skal bare undgå at blive zombier, der ikke kan bruge hverken hjerne, hjerte og hænder længere.

Midtbyen er ikke børnevenlig, som den er i dag. Det skal der gøres noget ved. Hvorfor er der fx ingen legepladser i fx CERES byen? Hvor skal børnene være på Aarhus Ø? Børnene er vores fremtid; skal de gemmes væk i lejligheder, eller skal vi give dem plads i omgivelser med ro og fred, træer, blomster og dyr, plads til udfoldelser? Hvor kan man kan høre fuglene.

Det er alt for svært at få lov til at bygge fællesskaber eller kollektiver i byen. Vi kan lave modeller for både unge- og ældre-bofællesskaber og sørge for de finansieringsmuligheder, som i dag er fraværende.

Ungefællesskaber til studerende. Familiefællesskaber, kollektiver og bofællesskaber, der deler faciliteter, køkken, hårde hvidevarer o.l. på måder, der markant mindsker vores klimaaftryk.

Aarhus skal være fællesskabernes by og kommune. Ikke egoisternes og velhavernes lille isolerede mini-Dubai.

6. En by med grønne bykvarterer

Vi skal udvikle

- *Et Aarhus baseret på autonome, bæredygtige bykvarterer - 'by-landsbyer'*
- *Et Aarhus, bestående af selvstændige laug*

Hvert kvarter skal have muligheden for at bevare og udbygge sin egenart. Nogle steder måske som 'by-landsbyer' – dvs. bykvarterer, som har indrettet sig med landbyens kvalitet af nærhed og fællesskab.

Fx bykvarterer, som indretter sig med fælleshuse og fællesspisninger. Fælles gårdhaver med køkkenhave, kompost, kaniner, urter, værksteder, cykel-deleordninger.

Bykvarterer med reparationscafeer, butikker med genbrug og fødevarer, grønne værksteder rundt i kvarteret, hvor man genbruger, up-cycler og producerer varerne til byens livsfornødenheder, dvs. alt det, der indgår i fremtidens grønne, enkle livsstil – vores tøj, møbler, elektronik, vore cykler, vore fødevarer osv. Og gør det på bæredygtige måder.

Det suppleres med servicefunktioner, kultur, it, pc, og hvad der kendetegner et moderne grønt liv.

Aarhus og dets grønne bykvarterer understøttes af en række laug. - Lokale energilaug, som arbejder med lokale vindmøller til havs og på land, med solanlæg, varmepumper, energieffektivisering og -renovering af boliger, med jordvarme.

- Gårdlaug, der tilrettelægger et grønt fælles liv i fælles gårde. - Kulturlaug der får kulturlivet til at blomstre.
- Kvarterslaug, der varetager overordnede funktioner, som samler og udvikler de enkelte bykvarterer.

Laug er en organisering baseret på aktive fællesskaber. Og alle laug har som fælles overordnet mål at sikre lokalkvarterer, der hænger sammen socialt og holder sig inden for de planetære grænser.

7. En by for grønne iværksættere

Vi skal udvikle

- *Et Aarhus med grønt iværksætteri og grønne jobs*
- *Et Aarhus der samarbejder om bæredygtige løsninger*
- *Et Aarhus hvor hver enkelt virksomhed tager ansvar for klima og miljø, og økonomisk overskud ikke længere er vigtigste parameter*
- *Et Aarhus, der vækster i livskvalitet, trivsel og kvalitetsprodukter med lang holdbarhed og stor kloderespekt*
- *Et Aarhus med lokale, klimavenlige forsyningskæder*

Aarhus skal være byen, hvor grønne iværksættere får de bedste og mest optimale rammer. Et eksperimentarium i grøn omstilling og iværksætteri, der som en magnet tiltrækker denne type fremtidens erhverv.

Med *innovationscentre*, hvor erhverv og forskning spiller sammen med forbrugere og kommune om at udvikle fremtidens bæredygtige produkter.

Med *bæredygtighedszoner*, hvor alle virksomheder er opstartere, der hjælper hinanden, skaber synergier, ny grøn produktion og udvikling. Hvor 'virksomheden' som koncept er gentænkt, så den passer til det 21. århundredes økonomi. Hvor fokus er at producere for at dække borgernes behov for livsfornødenheder på en måde, der er klimavenlig og økonomisk rentabel. Og som ikke længere udelukkende har fokus på den enkelte virksomheds

overskud, uden ansvar for klima og miljø.

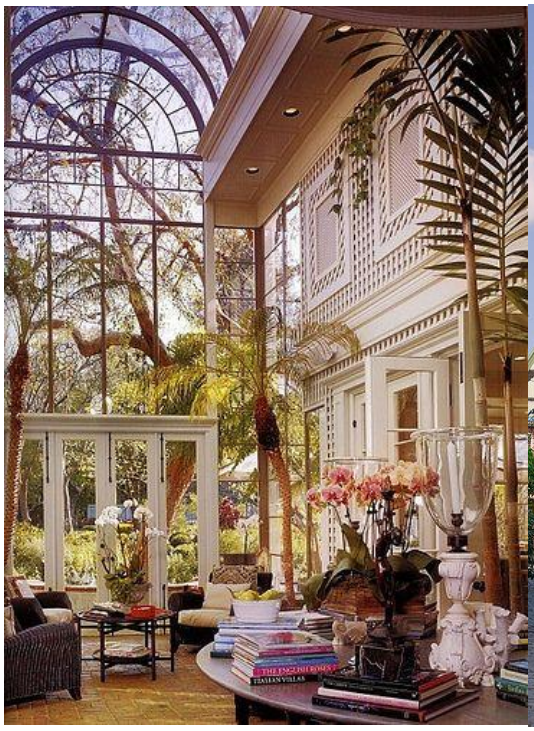
Grobund ved Ebeltoft er i færd med at udvikle en række virksomheder for grønne iværksættere. Plus en ny Højskole. Brenderup Højskole på Fyn har tidligere udviklet byggeri-linje, linje for Permakultur osv. Der er grøde i luften.

Virksomhederne producerer med bæredygtige materialer i processer, hvor hele værdikæden – herunder bygninger, transport og energi - er tænkt konsekvent klimavenlig. Man arbejder med cirkulær økonomi *version konsekvent*, hvor affald bliver genbrug og ressourcer.

Den form for vækst, hvis eneste mål er flere penge til et fåtal, må standse, og i stedet vækster vi i livskvalitet, trivsel og kvalitetsprodukter med lang holdbarhed og stor kloderespekt.

85 CVR numre er startet på ***Godsbanens Institut for X.*** Aarhus skal give plads til start-ups uden penge; det kan blive fremtidens innovative vækstvirksomheder. Iværksætterkultur er med til at udvikle byen, også socialt, så vi skal støtte det.

Borgerne skal involveres i byens fremtidige produktion og økonomi. Borgernes livsstil er afgørende for, hvad der forbruges og dermed for, hvad der skal produceres. Vi skal erstatte varer, der er produceret på den anden side af kloden, med varer, der er lokalt produceret i bæredygtige processer.



8. En by med smukke huse og arkitektonisk kvalitet

Vi skal udvikle

- *Et Aarhus, hvor bygningerne ikke kun er funktion, men har æstetisk og miljømæssig kvalitet*
- *Et Aarhus, hvor markedskræfterne ikke er definerende for byudviklingen*
- *Et Aarhus, hvor bygningerne giver liv til byen*
- *Et Aarhus, hvor der planlægges i fællesskab med og for borgerne*
- *Et Aarhus, hvor der udbygges med afsæt i en helhedsplan som hele byen føler hjerte for*
- *Et Aarhus, hvor bygningerne overholder maximum-målene for CO2-aftryk per areal*

En smuk by starter med smukke huse (eller måske snarere: med mennesker der er smukke af væsen). De smukke huse kombineres på måder, der skaber smukke ydre rum. Smukke huse har sjæl, de er farverige, spændende og fortæller historier om mennesker, liv og kreativitet. Alle smukke byer betager med deres smukke huse. Fra Prag til Wien, fra Amsterdam til Ø-gade kvarteret. De er ikke blot anonyme rammer i beton, stål og glas om travle liv på arbejde eller hjemme – ren funktion. Husene giver selv liv til byen.

Byen skal planlægges i menneskehøjde, *med* borgerne og *for* borgerne. Og de skal være meget grønnere, systematisk indtænke natur og biodiversitet. Politikerne skal kræve arkitektonisk kvalitet: De skal gøre byggeretterne billigere og til gengæld stille høje kvalitetskrav til byens rum og bygninger.

Politikerne skal fuldstændig holde op med at tillade så meget og så grimt byggeri. Og de skal konsekvent stille krav til bæredygtige løsninger. Ingen bygninger tillades, som ikke overholder maximum-målene for CO2-aftryk per areal.

Det må ikke være markedskræfterne der styrer udviklingen af byen, så får vi den by, vi er godt på vej til at få: Beton-øer, høje anonyme siloer af grå ensartethed, hvor ingenting blev bygget af kærlighed til livet eller respekt for borgerne.

Politikerne skal turde sige nej til de developere, som ikke skaber den gode by. Argumentet om, at behov for penge til velfærd nødvendiggør høje grundpriser og dermed accept af alt for højt og tæt byggeri er uacceptabelt – det er ikke velfærd for borgerne, og det er dårlig økonomi, dårlig byudvikling og dårlig klimapolitik på lang sigt.

For at understøtte den levende aktive by kan vi gøre som Hafen City i Hamburg: Stille krav om offentlige eller fælles funktioner i stueetagerne i den tætte by som betingelse for byggetilladelse.

Tidligere borgmester Bernard Jensen sagde: *"Forny og bevar"* - Et gammelt hus skal ikke automatisk nedrives. De bør så vidt muligt renoveres for der er masser af kulturarv i dem. Helhedsbetragtninger på husbevaring er vigtige, og mange fejl i gamle huse kan udbedres.

De enkelte bydele skal forbindes bedre, og der skal tænkes i hele bykvarterer, hvor vi bevarer bydelenes forskellige og særlige identiteter. Dette sker kun, hvis man arbejder med overordnet strategi og helhedsplanlægning og ikke kun med projekt-lokalplaner.

9. En by med bilfri bymidte og grøn mobilitet

Vi skal udvikle

- *Et Aarhus med bæredygtig transport og mobilitet*
- *Et Aarhus med velfungerende, fleksibel offentlig transport*
- *Et Aarhus for cykler og gående*
- *Et Aarhus uden fossilbiler og tung trafik i midtbyen*
- *Et Aarhus med Park & Ride-anlæg i periferien*

- *Et Aarhus med fartbegrænsning i forstæderne*
- *Et Aarhus, der deles om biler og kører sammen, på el*

Aarhus er fossilbilernes by. 50 % af byens alt for store CO2 udledninger stammer fra trafikken, som skaber støj, luftforurening, massive trængselsproblemer, bilkøer, p-problemer og ventetider.

Trafikproblemerne er en af konsekvenserne af tæt og højt byggeri og manglende velfungerende offentlig transport. Aarhus skal være alt det modsatte: Plads til mennesker, plads til ro, plads til en grøn mobilitet, der ikke skader os. Vi skal fra '*mig først'* til '*os sammen'*. Fra sort trafik til grøn trafik.

Aarhus skal være byen med grøn mobilitet. Bymidten gøres bilfri - bortset fra dem, der bor der, og den nødvendige vare- og personkørsel, fx til handicappede og ældre. Cykling får flere og langt bedre cykelstier. Vi skal have endnu flere kombinerede cykel- og gangstier, især sikre cykelruter fra forstæderne ind til Aarhus midtby. Nogle gader bliver cykelgader. Der bliver plads til at gå sikkert, i ro og uden støj, pludselig kan fodgængerne tale sammen.

I en ring rundt om Aarhus etableres Park & Ride anlæg. Hertil kører bilister ude fra, de parkerer og tager el-busser, letbane, cykler eller går videre. Systemet af el-busser gøres fleksibelt, med mange mindre busser som kører i faste ruter, også på tværs af byens indfaldsveje, som vi kender det fra mange af verdens storbyer. Offentlig transport gøres gratis.

Vi laver smallere vejudlæg i forstæderne, end vi gør i dag. Og skaber fx max 20km/t – zoner, så børn og fodgængere prioriteres. Vi skaber samkørselsordninger, GoMore-løsninger, hjemmearbejdspladser og deleordninger, hvor grupper af borgere deles om el-biler.

Der etableres el-ladenet, både i byen og i områderne udenfor. Vi indretter os med opladere i el-tankstationer, der kan anvendes af lejeboliger i byen. Elbiler får fortrinsret i visse gader, i visse vejbaner og til visse p-pladser. Fossilbiler udfases.

Biler bliver et gode der fortrinsvis lejes, ikke ejes. Ejede biler står ubrugte i over 90 % af tiden, og korte tur på under 3 km udgør over 50% af alle bilture. Biler – også el-biler - kræver store ressourcedræn, så vi deles om dem og tænker kollektivt. Og skaber hverdagsrammer, der begrænser trafikken.

10. En by og en kommune med blå og grønne kvaliteter

Vi skal udvikle

- *Et Aarhus, der ser sig selv som en del af landskabet, både det blå og det grønne*
- *Et Aarhus, hvor byggeriet respekterer byens geografi og topografi*
- *Et Aarhus, der indtænker klima og biodiversitet på alle niveauer*

- *Et Aarhus, hvor skolerne underviser børn og unge i at respektere naturen og indgå aktivt i dyrkning af jorden*

Byen er en del af landskabet, og byudvikling skal respektere landskabet. Der skal indtænkes klimatilpasning som et vigtigt element. Byens blå elementer (åen, bugten og søerne) og grønne områder (skove, parker, vild natur og lommeparker) skal have plads og opmærksomhed i byudviklingen.

Vandet skal kunne lagres, opsamles i vores jord, holdes tilbage af træer og planter og kun langsomt frigives til recirkulation i det økologiske kredsløb. Vådområder skal genetableres og landbruget indrettes med dyrkningsformer, der er konsekvent klimavenlige, regenerative og biodiverse.

Alle kommunens planprocesser skal reformeres nu, så de konsekvent indtænker klima og biodiversitet. Der skal være mange flere træer i byen og i kommunen. Begrønninger overalt af husfacader og gavle. Grønne hustage, hvor det er muligt. For at gøre en reel forskel for klimaet tænkes i træers kronearealer frem for antal. De gamle træer skal så vidt muligt bevares. De har den bedste kvalitet og den største biodiversitet. Der tænkes i vild natur overalt, hvor det lader sig gøre. Tænkes i biodiversitet og artsmangfoldighed.

Der skal være *meget* mere natur og grønne helheder, når nye projekter kommer til. Det er ikke godt nok med "arkitektgrønt drys" på projekt-visualiseringer og så en simpel græsflade (hvis noget overhovedet) i det endelige resultat. Der må ikke reduceres i eksisterende natur, som det er sket med Godsbanens 'grønne kile', der er blevet voldsomt reduceret i areal.

Skolerne bliver grønne skoler, og eleverne - fra grundskoler til tekniske skoler, produktionsskoler og gymnasier - uddannes i at indtænke natur og biodiversitet i alle dele af hverdagslivet. Skolerne får skolehaver og væksthuse, hvor eleverne lærer at dyrke fødevarer og planter, hvor de lærer processerne fra jord til bord og tilbage til jord igen at kende. De lærer havene, vandløbene og søerne at kende og at forstå deres fantastiske naturrigdom, ressourcer og værdier.

Dele af undervisningen foregår i naturen, i skovene, på vandet og markerne. Dele af undervisningen henter naturen ind på skolerne, hvor eleverne lærer at passe, understøtte og værdsætte den.

11. En by med aktive borgere der planlægger fremtiden sammen med kommune og erhverv

Vi skal udvikle

- *Et Aarhus baseret på tillid mellem politikere, forvaltning og borgere*
- *Et Aarhus uden Greenwashing*
- *Et Aarhus med borgerinvolvering, hvor kommune, erhvervsliv og borgere er inddraget på lige vilkår*
- *Et Aarhus med 'Fisken på disken' – med åbne og ærlige meldinger, hvor vi siger tingene ordentligt men ligeud*

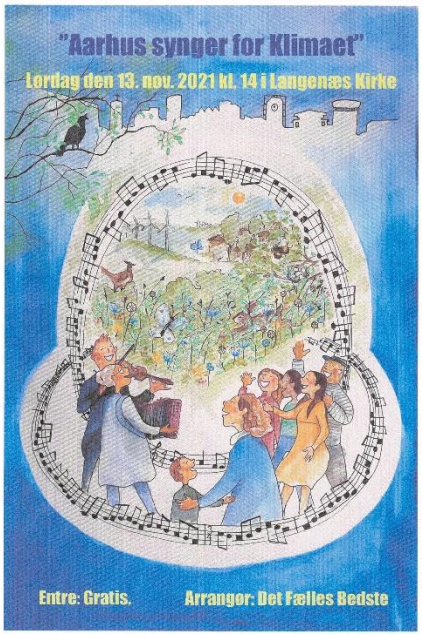
Aarhus' planlægning og udvikling skal udvikles i dialog med borgerne. Nedefra og oppefra skal mødes. Vi har alle ret til at blande os – det er vores by, vores kommune. Der udvikles en ny form for samspil mellem borgere og bystyre baseret på gensidig tillid, respekt og involvering.
Forvaltningen ser borgerne som aktive og kompetente. Borgerne har tillid til forvaltningen. Politikerne går til borgerne med spørgsmål og drøftelser baseret på fælles, retvisende og gennemskuelige portrætter af virkelighedens Aarhus. Greenwashing stopper, og statistikken over kommunens udledninger og ressourcetryk tager udgangspunkt i de faktiske udledninger og adressering af klima og biodiversitet m.v. frem for i politiske ønskescenarier.

Der etableres fora for borgersamlinger, borgerråd, klimaborgerting etc.

Aarhus opbygger en række medier og folkeoplysnings- og formidlingsfora, som giver basis for fælles viden og orientering. Dette nye *Aarhus Media* omfatter radio, tv, blade, aviser og youtube kanaler. Det er gennemført demokratisk, og du kan stille dine spørgsmål, fortælle dine historier og synspunkter, få professionel hjælp til teknikken, billeder og kortfilm.

Hvor Aarhus i dag er et mediemæssigt Fort Knox, hvor kun få sandheder slipper igennem nåleøjet hos lokalmedier, forvaltning etc., så er fremtiden *fisken på disken* – Her står vi. Hvor skal vi hen? Hvad gør vi for at komme derhen? - Hvad kan du gøre, hvad kan jeg gøre? Hvad kan vi gøre i fællesskaber? Hvad gør kommunen, hvad gør borgerne, hvad gør erhvervslivet?

Vi handler sammen. For Aarhus er for smuk til, at vi bare lader stå til



TILLÆG TIL HØRINGSSVAR

Tillæg 1: Dumpning af slam

"Der dumpes nu millioner tons giftigt slam i Køge Bugt", fotos fra NOAH, Slamgruppen, Faktablad 1.3.22

”SLAM JER!”

Sådan skrev fiskerbåde på store bannere på siden af deres både.

De protesterede mod Københavns kommune, der var begyndt at dumpe slam fra Lynetteholm ved Køge Bugt. Slam der er stærkt forurenet med miljøgifte og tungmetaller som kviksølv, bly og crom. Og dumpning der ødelægger havmiljøet.

Det er det samme, man nu vil gøre i Aarhus: Opgrave havneslam og dumpe det ved Fløjstrup Skov og Hjelm Dyb. Millioner af kubikmeter - 2,2 mio. m3 ved Fløjstrup og op til 1 mio. m3 ved Hjelm Dyb. Det er mere end alt det, man har tænkt sig at dumpe fra Lynetteholm.

HAVET SOM LOSSEPLADS – som vi gjorde i 70’erne og stadig gør

Dumpning af så store mængder havneslam lægger sig som et liglagen over havbunden, hvor alt liv dør. En del af slammen føres med strømmen til kyster og strande, hvor det ødelægger rekreative områder.

Og giftene i slammet spreder sig til fisk, planter, dyr og til sidst til mennesker. Det er derfor, det er vigtigt at der ikke er 'for meget' gift i det, man dumper. Tungmetaller er som bekendt ikke til at spøge med.

ER COWI LIGE LOVLIG KREATIVE MED TALLENE?

Konsulenthuset, der har lavet Miljørapporten, hedder COWI. De har tilsyneladende fravalgt data fra 2020 om indholdet af miljøgifte i havmiljøet til fordel for tal fra 2017, SELV OM de kendte til begge datasæt.

De mest aktuelle data overskrider grænseværdierne for miljøgifte, mens tallene fra 2017 tilsyneladende overholder dem.

Det rejser spørgsmålet: **ER DET PÅ GRUND AF DE OVERSKREDNE GRÆNSEVÆRDIER, AT COWI HAR FRAVALGT DE MEST AKTUELLE OG DERMED FORMENTLIG MERE VALIDE DATA?**

Ikke nok med det: COWI's analyser viser tilsyneladende at tallene fra 2017 som sagt overholder grænseværdierne. Men undervejs i disse datasæts vandring fra den ene myndighed til den næste, videre til COWI og derfra til Havnen, der har bestilt analyserne, er der tilsyneladende sket ændringer i tallene.

Det rejser spørgsmålet: **HVORDAN KAN SÅDANNE TAL ÆNDRE SIG?**

GENNEMSIGTIGHED - ELLER JERNTÆPPE?

TÆNKETANKEN GEOHAV har bedt Aarhus Kommune om AKTINDSIGT i de analyser, der ligger til grund for COWI's konklusioner. Det drejer sig om i alt 880 analyserapporter som rummer alle hovedtallene bag deres analyser.

"Slam springvandet viser det sorte slam man helt bevidst nu også dumper i Køge Bugt". Fotos fra NOAH, Slamgruppen, Faktablad 1.3.22

Men Aarhus Kommune har ikke disse analyser - det har Aarhus Havn.

GEOHAV spørger så Trafikstyrelsen om Aktindsigt. Samme svar.

Så går man til Havnen - som først siger nej. Hårdt presset udleverer man så ....noget... som tilsyneladende ikke er relevant. Geohav spørger om de 880 analyser og får så at vide: Der udleveres ikke mere materiale.

Det er svært ikke at stille dette spørgsmål:

ER DET KLOGT AT VI LADER PRIVATE FIRMAER (SOM AARHUS HAVN) BESTILLE VVM-RAPPORTER HOS ANDRE PRIVATE FIRMAER (SOM COWI) - RISIKERER VI IKKE AT ANALYSEN BLIVER FARVET EFTER DE BEHOV OG ØNSKER, SOM OPGAVEBESTILLEREN HAR?

…Taberne kunne gå hen og blive de sædvanlige: klima, miljø, natur, borgere, dyr.

COWI har fået 15 mio. for denne rapport, og ved - som alle konsulenthuse - at de kun får den næste opgave, hvis de løser den aktuelle til arbejdsgiverens tilfredshed, dvs. til Havnens tilfredshed.

"Det bliver nuværende og fremtidige generationer, der med deres helbred kommer til at betale en høj pris for denne vanvittige ødelæggelse af vores fælles natur." Citat fra:

https://noah.dk/sites/default/files/inline-files/Faktablad%20220301%20Dumpning%20af%20slam%20i%20K%C3%B8ge%20bugt%20version%20220306_0.pdf

TILLÆG 2:

4 SPØRGSMÅL TIL DE POLITISKE PARTIER I AARHUS BYRÅD OM HAVNEUDVIDELSEN

Fredag den 11. marts sluttede høringsfasen om havneudvidelsen efter en intens debat. Nu er det partierne i Aarhus Byråd, som skal tage stilling til projektet, bl.a. ved at lytte til borgernes høringssvar.

Vi vil gerne kende partiernes holdning, for vi mener havneudvidelsen er et projekt, der for altid vil påvirke byen, bugten, klimaet, havmiløet, ja hele livet i byen og kommunen.

BYEN VIL FOR ALTID BLIVE PÅVIRKET og udviklingsretningen vil blive sat: skal vi være industriby eller grøn foregangsby? Derfor er det vigtigt for os at kende hvert partis holdning i denne sag.

Vores spørgsmål lyder sådan (de har en kort indledningsvis begrundelse):

1. BEHOV FOR EN UDVIDELSE?

Vi har undersøgt Havnens argumenter for at der er behov for en havneudvidelse. Vi kan ikke se, at de stemmer med fakta. Der er mange andre muligheder end en enorm udvidelse af havnen ud i bugten.

- Godsmængderne er eksempelvis samlet set faldet fra 2007 til 2020. Ingen ved om fremtidens containertransport vil vokse. Der er plads på havnens arealer, hvis man optimerer brugen af dem, fx rydder op blandt de mange ikke-havnerelaterede firmaer. Der er mange alternativer som ikke er undersøgt, fx en dryport på land, eller en godsterminal ved E45 med elektrificeret godstog fra havn til terminal, eller et øget samarbejde med havne som Grenaa Havn og Fredericia Hav, hvor hver havn gør det, de er bedst til osv.

Vi har samlet argumenterne omkring dette i et høringssvar som kan læses her:
https://detfaellesbedste.dk/loesninger/transport-loesninger/hoeringssvar-1-er-der-overhovedet-behov-for-en-havneudvidelse/
Vores konklusion er, at den egentlige grund til projektet handler om fremtidige frasalg af indre havnearealer til boligudviklere. *"For (..) grunde, med havudsigt til alle sider, bygget op i 50 etager er svimlende kostbare. Havnen skal være en pengemaskine, der på sigt kan give kommunen enorme indtægter fra salg af grunde og skatter fra nye boliger og indbyggere."*

SPØRGSMÅL: Mener jeres parti, at der er behov for en havneudvidelse? Hvad er i givet fald partiets specifikke argumenter for en havneudvidelse?

2. KLIMAKONSEKVENSERNE

Miljøkonsekvensrapporten (MKR) beskriver tilsyneladende konsekvenserne for klimaet af en eventuel havneudvidelse. MKR beskriver imidlertid alene CO2udledningerne fra ANLÆGGET af havnen. I dette har man udeladt CO2 fra produktionen af den beton og det stål, der medgår til anlægget.

Begrundelsen for at udelade CO2-udledningerne fra **DRIFTSFASEN -** dvs. udledninger når havnen tages i brug – er, at en MKR rapport ganske vist principielt skal beskrive *"alle direkte og indirekte relaterede konsekvenser"* af et givent projekt, men at man i nærværende projekt ikke ser det som rimeligt at medregne klimakonsekvenserne af de flere skibe, flere varer, flere lastbiler og mere industri som en havneudvidelse vil resultere i som en konsekvens af projektet. Man vil derfor kun fokusere på selve udvidelsen, dvs. anlægget. Forklaring slut.

Hele ideen og formålet med havneudvidelsen er imidlertid netop at bane vej for flere skibe etc. Så i en verden, hvor vi er reelt interesseret i, hvordan vores aktiviteter påvirker klimaet - og ikke bare forsøger at gemme disse påvirkninger væk -, er vi selvfølgelig nødt til at medtage disse konsekvenser.

ANLÆGSFASEN vil ifølge MKR resultere i udledninger af ekstra 170.000 tons CO2 (foruden det, man ikke har medtaget).

DRIFTSFASEN vil ifølge MKR-rapporten resultere i udledninger fra ekstra 1000 skibe årligt, heraf ca. 400 ekstra containerskibe, der hver især udleder som en middelstor by med 60.000 indbyggere. De øvrige skibe er såkaldte 'kommercielle skibe', hvori krydstogtskibe og Molslinjen ikke er medtaget.

NUTIDENS containerskibstransport er ikke bæredygtig - den står for 5% af verdens CO2 udledninger. Havnen m.fl. argumenterer for en sådan bæredygtighed ved at sammenligne CO2 / km fra skibe med lastbiler, fly, jernbane. Men sammenligningen hviler - bl.a. - på den forudsætning at vi *skal fortsætte* med at modtage store og stigende mængder af forbrugsvarer som produceres i Asien etc. og transporteres tværs over klodens oceaner.

FREMTIDENS containerskibe bliver ikke bæredygtige, fordi PtX , det fremtidige såkaldt bæredygtige brændstof, der skal drive skibene 1) kommer for sent, 2) kommer for lidt, dvs. i alt for små forsyningsmængder, 3) reelt ikke er bæredygtigt, fordi det udleder CO2. Dette er begrundet og uddybet i vores høringssvar om Klima, se vedhæftede eller: https://detfaellesbedste.dk/problemer/transport-problemer/hoeringssvar-2-havneudvidelsen-vil-belaste-klimaet-og-forhindre-aarhus-i-at-naa-sit-klimamaal/

Udover skibstransport bliver konsekvenserne af havneudvidelsen ifølge MKR-rapporten: 4230 ekstra køretøjer, heraf ekstra 2800 flere lastbiler *i døgnet.* En 50% forøgelse af varerne; dvs. ekstra godsmængder på 5,5 mio. tons gods *årligt*. Hver vare indlejrer CO2 - dels fra transporten, dels fra produktionen, der i mindst 80% af alle tilfælde er baseret på fossil energi fra olie, kul og gas. Vareantal udtrykker med andre ord graden af klimabelastning - jo flere varer, jo mere klimabelastning.

KONKLUSION: Havneudvidelsen vil i sig selv betyde, at Aarhus ikke bliver i stand til at nå sit klimamål om nul CO2 udledning i 2030. Tværtimod vil udledningerne stige. Aarhus bliver heller ikke i stand til at nå sit mål om klimaneutralitet i nogen af de følgende årtier.

PS: Man skal i dette være opmærksom på, at nettoimport af varer og international skibstransport ikke medtages i de officielle klimaregnskaber. Men derfor indvirker de selvsagt lige destruktivt på klimaet.

Spørgsmål: Er jeres parti enige i, at havneudvidelsen vil medføre stigende CO2 udledninger?
Er partiet enige i at havneudvidelsen vil forhindre Aarhus i at nå sine klimamål? Hvis ikke: Hvor mener I, at vi i Det Fælles Bedste tager fejl?

3. HAVMILJØET – SPARKER MAN TIL ET HAVMILJØ, DER LIGGER NED?

Havneudvidelsen vil resultere i **dumpning af slam** - 2,2 mio. m3 slam ved Fløjstrup Skov og op til 1 mio. m3 ved Hjelm Dyb, hvor der er stærk strøm. Slammet indeholder miljøgifte, bl.a. en række tungmetaller som kviksølv, crom og arsen, som indgår i planternes, dyrenes og fiskenes fødekæder og til sidst ender i os mennesker som øverste led i fødekæden.

Selve dumpningen af slammet dræber havbunden og livet ved samme. Sedimenterne i slammet transporteres med strømmene og aflejres på kyster og strande, hvor det ødelægger rekreative områder. Sedimenterne skærmer gennem en længere periode for lysnedfald til planter og fisk på bunden og ødelægger dermed liv.

Eutrofiering fra næringsindholdet i slammet skaber forrådnelsesprocesser, der opbruger ilten i vandet og

dermed skaber iltsvind og fiskedød. Støjen fra anlægget af havnen, herunder nedhamring af spuns, vil skræmme sæler og marsvin væk i en periode på 30 år, måske for altid. Støj fra skibstransport, især fra de kraftige motorer der driver containerskibe, ødelægger havdyrenes kommunikation, orienterings- og fangstevne m.v. og skader dermed dyreliv, biodiversitet og økosystemer der i forvejen er presset i urimelig grad.

Havneudvidelsen vil samtidig resultere i **råstofudvinding** ved Moselgrunden nær Samsø, hvor der skal hentes ca. 6 mio. m3 sand op. Det vil efterlade et stort område med død havbund, som presser et i forvejen presset havmiljø i Aarhus Bugt og Kattegat.

COWI har efter alt at dømme anvendt tal, der forsøger at skjule omfanget af miljøgifte i slammet, idet man har anvendt tal fra 2017, der ikke overskrider grænseværdierne, i stedet for tal fra 2020, som overskrider grænseværdierne. COWI kendte til eksistensen af begge målinger.

Herudover skal der brydes millioner af m3 granit i enten Sverige eller Norge; granitten skal sprænges i passende stykker og placeres som havnemole, en proces der er yderst klimaskadelig i alle led.

Lystfiskerne ved Aarhus Bugt fortæller, at bugten er uden liv og uden fisk, og at man med havneudvidelsen sparker til et havmiljø, der ligger ned.

KONSEKVENS: Ødelagt biodiversitet og økosystemer, herunder liv for pattedyr, fisk og planter.

Vores høringssvar om Havmiljø kan læses ovenfor som svar nummer tre eller her: https://detfaellesbedste.dk/problemer/transport-problemer/hoeringssvar-3-havneudvidelsen-skader-havmiljoeet-og-oeger-havdoeden-i-aarhus-bugt/

Spørgsmål: Er jeres parti enige i at havneudvidelsen vil medføre yderligere og betydelige belastninger på havmiljøet? Vil jeres parti være villig til at acceptere dette? Hvis I er uenige, hvad er så jeres argumenter? Har I eventuelt alternative forslag?*

4. JERES SAMLEDE HOLDNING TIL PROJEKTET?

Gruppen af ngo'er der arbejder for at stoppe havneudvidelsen har startet en underskriftsindsamling for at standse havneudvidelsen: https://beskytaarhusbugten.nu/stop/

Spørgsmål: Vil jeres parti støtte denne underskriftsindsamling? Vil byrådsmedlemmerne af jeres parti personligt underskrive den?

Samlet set: Hvad er i dag jeres partis holdning til havneudvidelsen - skal den standses? - skal de værste virkninger afbødes? – Synes I, der er positive ting ved havneudvidelsen? - skal den gennemføres?

Og / eller:

- skal der findes konkrete alternativer hhv. alternative visioner, herunder: kan ét alternativ være at tænke ”Aarhus som grøn foregangsby?”.

Se gerne uddybninger og forslag hertil i vores høringssvar nummer seks om alternative visioner for Aarhus https://detfaellesbedste.dk/handlinger/hoeringssvar-6-aarhus-som-groen-foregangsby-alternative-visioner-for-aarhus/

Tillæg 3:
KAN VI SAMLES?

I AALBORG kæmper borgere mod Egholm Motorvejen, der vil ødelægge biodiversitet, naturområder og klima uden på nogen måde at være en brugbar løsning på trafikale problemer i Nordjylland.

I KØBENHAVN kæmper borgere mod Lynetteholm. Et vanvidsprojekt der skal skabe mere vækst i København ved at lave en kunstig halvø til 30.000 nye beboere og virksomheder midt i Øresund. Øen kræver ekstra motorvej, en havnetunnel og en metro. Det skader klima og ødelægger biodiversitet på mange måder, bl.a. ved dumpning af slam. Det skaber mere støj, mere biltrafik og trængsel med lastbiler, der i årevis skal køre jord gennem byen for at fylde øen op. Som om større betonbyer, mere bil- og lastbilstrafik nogensinde kan være et svar på klimakrisen.

I ØSTJYLLAND, PÅ RØSNÆS OG SAMSØ kæmper borgere mod Kattegatforbindelsen. Et projekt der skal forbinde Sjælland med Jylland gennem en bro, der kører hen over Samsø. Det vil ødelægge nogle af de smukkeste naturområder, betyde mere biltrafik, igen skade biodiversitet og klima til nogle vanvittige milliardsummer, som kunne have været anvendt på grøn omstilling og bæredygtig mobilitet.

Borgerne har dannet en række foreninger som samarbejder stadig tættere og bl.a. har udgivet en fælles Grønbog om Kattegatforbindelsen.

I MIDTJYLLAND kæmper borgere mod Hærvejsmotorvejen. "Hvorfor?" Spørger de. Hvad skal vi med den? Hvorfor skal vi have nok en motorvej til et flercifret milliardbeløb, som skal løbe tværs igennem nogle af Danmarks smukkeste naturområder ved Hærvejen og lave ubodelige skader på natur og miljø, forårsage støj og skade klima?

PÅ AMAGER kæmper man mod Amagermotorvejen. På Sydfyn mod bro- og motorvej Als-Fyn. Allerød har dannet "STOP MOTORVEJSSTØJ". Borgerne omkring Dantes Plads vil ikke have et kæmpe P-anlæg. Osv.

I ARHUS kæmper vi mod en gigantisk udvidelse af havnen ud i bugten samt anlæggelsen af en Marselistunnel som skal føre bil- og lastbilstrafik fra industrihavnen til E45. Havneudvidelsen vil ændre byen for altid. Ødelægge rekreative åndehuller, medføre ubodelig ekstra skade klima, havmiljø og biodiversitet. Skabe støj, trængsel osv.

INFRASTRUKTUREFORMEN – SORT FØR GRØN

Det er Infrastrukturreformens mange vanvidsprojekter vi er oppe imod. Regeringens og erhvervselitens forsøg på at skabe 'fremskridt' og 'vækst' ved at fortsætte gårsdagens løsninger: Flere motorveje, broer, biler, havne plus nu med kunstige øer ud i bugter og sunde.

Cost-benefitten i dette er tydelig nok: COST går til natur, klima og befolkning. BENEFIT går til vej-, bil- og beton-lobbyen.

Men borgerne er så småt ved at samle sig til modstand. Nu er det nok. Vi ved at klimakrisen banker på døren – vi skal handle. Vi ved at den sjette masseudryddelse af arter raser afsted, mens naturen dør – vi skal værne om natur og miljø, ikke yderligere forringe den.

Måske er tiden kommet til at alle disse borgergrupper samles. Hjælpes om viden, netværk, ressourcer osv.

Det tager tid at forstå, hvad fx en VVM-rapport er. Og specielt hvad den IKKE er, - fx saglig, neutral, en analyse af konsekvenserne for klima- og miljø. Det er tid som man tit ikke har, når høringsprocesser først er gået i gang.

Eller: Forstå de vanvittige principper bag infrastrukturens trafikøkonomiske analyser. Lære hvordan en høringsproces foregår, og hvordan man overhovedet får indflydelse som borger. Opbygge netværk til advokater, trafikeksperter, miljøfolk, klimaforskere, eksperter på støj osv. Skabe kontakter til journalister og TV.

Så vi kunne måske samles, alle sammen eller bare flest mulig? I et pragmatisk, gensidigt støttende netværk.
Hvis nogen synes det er en ide så er man velkommen til at kontakte mig.

Det Fælles Bedste er med i gruppen "Stop Havneudvidelsen" som består af en række ngo'er i med en kerne af tre foreninger: Beskyt Aarhusbugten, Den Grønne Studenterbevægelse i Aarhus samt Det Fælles Bedste.

Flere fællesråd i Aarhus er aktive i arbejdet, bl.a. omkring at arrangere Borgermødet 22. februar 2022 i Rådhussalen på Rådhuset i Aarhus. Se begivenheden her: https://www.facebook.com/events/374067070757335

Program for Borgermødet 22. feb. 2022

AARHUS FORANDRES FOR ALTID, HVIS HAVNEN UDVIDES.
KOM TIL BORGERMØDE 22. FEBRUAR 16.30-18.30

Udvidelsen af Aarhus Havn (og Marselis Tunnelen fra havnen til E45) er en del af Infrastrukturreformen, med dens broer som Kattegatforbindelsen, havne, tunneller, motorveje, kunstige øer ud i havnebassiner og bugte osv.
Det er et milliardprojekt, som vil betyde øgede udledninger og mere ødelagt havmiljø. Det er overflødigt, klimaskadeligt, vækst-sygt og pakkes ind i en retorik om skibstrafik som bæredygtig.

Miljøkonsekvens rapporter - og høringer som denne - viser sig stadig tydeligere snarere at være et redskab for private erhverv og deres penge, end for reel oplysning, miljøhensyn og demokratisk debat.
Vi har dannet en gruppe der vil standse havneudvidelsen. Det er op ad bakke, for de er store kræfter vi er oppe imod.
Nu indkalder vi til Borgermøde på Aarhus Rådhus sammen med en række andre organisationer.
Vi har de kritiske briller på, for der er tale om et meget stort og irreversibelt anlægsprojekt med store konsekvenser for byen, bugten, naturen og klimaet.
En række uvildige faglige eksperter giver deres professionelle syn på konsekvenserne for havmiljø, klima, trafik, byudvikling og demokrati. Vi hjælper med at lave høringssvar. Håber vi ses!

PROGRAM FOR BORGERMØDET 22. februar 2022 16.30-18.30 i Rådhussalen

BORGERMØDE
om udvidelsen af Aarhus Havn

22. februar 2022, Aarhus Rådhus, kl. 16.30 - 18.30
Tilmelding er ikke nødvendig

VELKOMST - RÅDHUSSALEN

Kl. 16.30: Velkomst og præsentation af havneudvidelsen.

FAGLIGE OPLÆG

Kl. 16.45: Oplæg på ca. 7 min. med vinkler på projekt og proces.

HAVMILJØ

- **Mikkel Martin**
  Senior Researcher ved Tænketanken Geohav.
- **Kurt Svennevig Christensen**
  Formand for Foreningen Levende Hav.

KLIMA

- **Jens Friis Lund**
  Professor i Politisk Økologi ved Københavns Universitet, medstifter af Klima- og Omstillingsrådet.

BYUDVIKLING

- **Ellen Braae**
  Professor i Landskabsarkitektur og byudvikling på Københavns Universitet.

TRAFIK

- **Poul Kattler**
  Formand, Rådet for Bæredygtig Trafik.

DEMOKRATI

- **Louise Faber**
  Advokat med speciale i VVM sager.

DISKUSSION VED BORDENE

Kl. 17.35: Hvad betyder havneudvidelsen for Aarhus og aarhusianerne?

HØRINGSCAFÉ

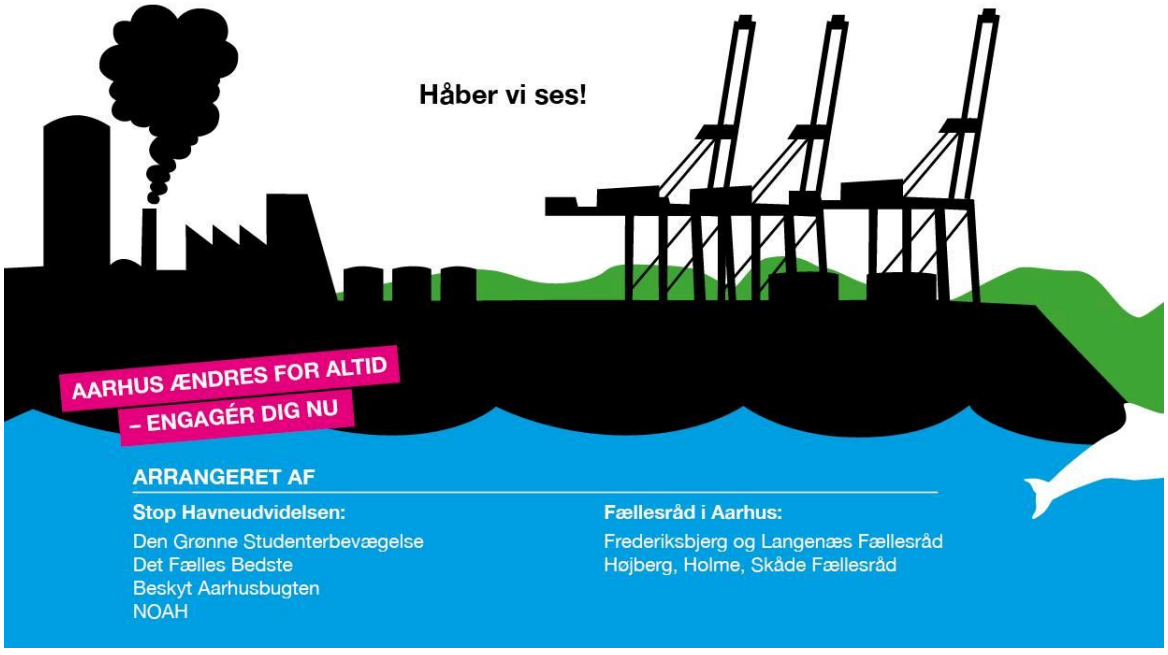
Kl. 18.15: Hvordan skriver man et høringssvar? Vejledning på struktur og indhold.

DEBAT I PLENUM

Kl. 17.55: Debat og opsamling på gruppedialog.

AFRUNDING

Kl. 18.25: Det videre arbejde og kommende indsatser.



ARRANGERET AF

Stop Havneudvidelsen:
Den Grønne Studenterbevægelse
Det Fælles Bedste
Beskyt Aarhusbugten
NOAH

Fællesråd i Aarhus:
Frederiksbjerg og Langenæs Fællesråd
Højberg, Holme, Skåde Fællesråd

TILLÆG 4:

Pressedækning: Artikler og debatindlæg om havneudvidelsen

13.03

Debat, Aarhus Stiftstidende: Det er nu, at Aarhus Byråd skal vælge: Tænk, hvis der slet ikke er behov for at tage 105 hektar fra Aarhus Bugten

Ingeniøren: Udvidelse af Aarhus Havn og kraner på 144 meter gør borgere og industri lodret uenige

JP Aarhus: Det klæder byrødderne at slå koldt havnevand i blodet

Aarhus Stiftstidende: Det er blevet et centralt punkt i kritikken af havneudvidelsen – men nu er mængden faldet: Her er en forklaring på, hvad der er op og ned med havnedyndet

Aarhus Stiftstidende: Mindre mængde havnedynd skal dumpes i havet – men havmiljøet er stadig udsat

12.03

JP Aarhus: 25 år senere: Men argumenterne for eller imod en udvidelse af Aarhus Havn har ikke ændret sig

JP Aarhus: Misinformation er giftigt slam

JP Aarhus: Mærsk støtter havneudvidelsen i Aarhus

Aarhus Stiftstidende: Vi har været 1362 høringssvar om havneudvidelsen igennem: Her er den overvældende konklusion

Debat, Aarhus Stiftstidende: Havnedirektør: Derfor er det nødvendigt for os at udvide

Debat, Aarhus Stiftstidende: Manglende havnedybde i Aarhus sender containere på lastbiler: Det giver ingen mening at udvide Aarhus Havn – kig mod Glatved i stedet

11.03

JP Aarhus: V-ordfører: Giv mere tid til havneudvidelsen

Debat, Aarhus Stiftstidende: Selvfølgelig har bugten betydning for, om folk vil bo her: Det er befriende med virksomheder, som tør løfte blikket og tænke på andet end vækst

Debat, Aarhus Stiftstidende: En vision for en bæredygtig udvikling af Østjylland: Vi bør inddrage Grenaa i havneplanerne

Debat, Aarhus Stiftstidende: Salling og Arla har en vigtig pointe: Hvorfor har havnen kun én løsning på sit pladsproblem?

Debat, Aarhus Stiftstidende: Der er ikke kun én sandhed, når det gælder havnen: Giv os en kanal langs den gamle kystlinje

Debat, Aarhus Stiftstidende: Det er naivt at tro, at Aarhus Havn er nødvendig for de århusianske virksomheder: Og derfor bør havnen tilbyde noget andet end blot en udvidelse

Debat, Aarhus Stiftstidende: Havneudvidelsen ødelægger vores klimamål: Og det bliver et dyrt farvel

Debat, Lokalavisen Aarhus: Salling og Arla har en vigtig pointe

Lokalavisen Aarhus: Borgmesteren fik i tre år nul kroner for at være formand for Aarhus Havn – det gør han ikke længere

B.T.: Mange hundrede høringssvar: Havneudvidelse forarger og får borgere til tasterne

DR online: 'Klimahug til planer om havneudvidelse i Aarhus, der kaldes 'business as usual' af professor

10.03

JP Aarhus: Århusianerne i sydbyen må acceptere det: De skal også bære deres del af ansvaret for, at byen vokser

Debat, Aarhus Stiftstidende: Kære havnedirektør, århusianernes ønske er ikke akademisk, men helt enkelt: Bevar vores underskønne udsigt ud over bugten

Debat, Aarhus Stiftstidende: Havnen er fyldt op af mode og andre virksomheder uden havne-behov: Send dem ud af havnen og lad os tænke fremtiden godt igennem

Debat, Aarhus Stiftstidende: Havnen er fyldt op af mode og andre virksomheder uden havne-behov: Send dem ud af havnen og lad os tænke fremtiden godt igennem

JP Aarhus: Kritik af Cowis havnerapport, der kalder Tangkrogen uegnet til badning

JP Aarhus: Havnens placering og sikkerheden for befolkningen i krigstider

JP Aarhus: Døde demokratiet i slaget om Aarhus Bugt?

09.03

JP Aarhus: Havneudvidelsen deler direktørerne

Debat, Aarhus Stiftstidende: Havnens behov og andre Aarhus-historier: Jeg sætter en søstjerne på, at havneudvidelsen handler om noget helt andet …

Debat, Aarhus Stiftstidende: Modstanderne af havneudvidelsen har misforstået en hel del: Ja, vi har brug for mere havn, og nej, vi kan ikke bare flytte den til Djursland

Debat, Aarhus Stiftstidende: Fagbevægelsen og erhvervsorganisationer vurderer både ud fra klima og velfærd: Fordelene ved havneudvidelsen vejer tungere end ulemperne

Debat, Aarhus Stiftstidende: Hvad mener byens borgere om havneudvidelsen? Lad os få en afstemning

Lokalavisen Aarhus: Grib bolden i Grenaa Havn

08.03

JP Aarhus: Kan Jacob Bundsgaard være både borgmester og formand for Aarhus Havn?

B.T.: B.T. mener: Bundsgaard må på banen

07.03

JP Aarhus: Vækstambitionerne er gået for vidt i Aarhus

B.T.: Formand raser over havnedirektørs udtalelse: 'Det er voldsomt arrogant'

Debat, Aarhus Stiftstidende: Havnen og borgmesteren vil åbenbart sidde på alting: Her er ukritisk opbakning til gammeldags og vild vækst

JP Aarhus: Høringssvar: Borgere bekymrede for »klapning« ved Fløjstrup Strand

Lokalavisen Aarhus: Beskyt Aarhusbugten foreslår havneudvidelse mod Aarhus Ø

B.T.: Direktør svarer igen i havne-konflikt: Fyldt med misinformation

06.03

Debat, Aarhus Stiftstidende: Analysen af havnens udvidelse er mangelfuld: Skal århusianerne bare lægge bugt til et nyt industriområde?

TV2 Østjylland: Havneudvidelse: Eksperter forklarer konsekvenser ved at dumpe havbund

JP Aarhus: Kæmper fra erhvervslivet rystede havnedebatten – men hvorfor egentlig?

JP Aarhus: Der er ikke noget, vi hellere vil have end vækst

Debat, Aarhus Stiftstidende: Vokseværket må stoppe: Tænk lidt bredere – helt ud til Djursland

Debat, Aarhus Stiftstidende: Analysen af havnens udvidelse er mangelfuld: Skal århusianerne bare lægge bugt til et nyt industriområde?

Debat, Aarhus Stiftstidende: Havnedirektøren ærgrer sig efter høringsfasen: Misinformation er giftigt slam

05.03

JP Aarhus: Venstre: Hvor meget bruger Salling Group og Arla Aarhus Havn?

Aarhus Stiftstidende: Arla i mystisk kovending: For to år siden var virksomheden tilhænger af en udvidelse af Aarhus Havn

Aarhus Stiftstidende: Få overblikket: Her er de virksomheder, som er imod en havneudvidelse i Aarhus – altså ud over Arla og Salling Group

04.03

Debatindlæg, Aarhus Stiftstidende: En historie fra året 2054: Jeg kigger ud over bugten og er taknemmelig for, at havnen ikke blev udvidet

Debatindlæg, JP Aarhus: Havneudvidelsesplanerne sætter Aarhus' mest unikke kvaliteter over styr – for altid!

Aarhus Stiftstidende: Er borgmesteren inhabil i sagen om havneudvidelsen? Nu er kommunen endelig klar med afgørelse afgørelse

Debatindlæg, Aarhus Stiftstidende: Udvidelsen af havnen er helt overflødig: Fremtiden byder på genbrug og produktion i vores eget land

Debatindlæg, Aarhus Stiftstidende: Udvidelsen af Aarhus Havn halter: Protesterne tyder på, at projektet har nogle store skavanker

Aarhus Stiftstidende: Århusiansk erhvervsgigant bakker op om havneudvidelse: – Men det er vigtigt at passe på naturen

03.03

JP Aarhus: Ophedet havnedebat lægger system ned: Nu er høring forlænget

Aarhus Stiftstidende: Systemet brød sammen: Høringsperiode for omstridt havneudvidelse forlænges

Aarhus Stiftstidende: Rekrutteringsdirektør afviser Arla og Salling Group: Skov og strand har absolut ingen betydning

Aarhus Stiftstidende: Fejl i systemet: Svar i omstridt havnehøring er væk

TV2 Østjylland: Nyhedsindslag om høringsbrev fra Arla Foods og Salling Group

Aarhus Stiftstidende: Giganter siger nej til havneudvidelsen: Derfor er Arlas og Sallings argumenter rent vrøvl

Lokalavisen Aarhus: Et job? Nej tak, ikke med den udsigt

B.T.: Heftig debat lægger kommunes system ned: Svar kan være gået tabt

02.03

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

Aarhus Stiftstidende: Analyse: Salling og Arla giver borgmesteren sved på panden

TV2 Østjylland: Nyhedsindslag om høringsbrev fra Arla Foods og Salling Group

TV2 Østjylland: Havnedirektør kalder Salling og Arla uoplyste

Lokalavisen Aarhus: Åben strid i toppen af aarhusiansk erhvervsliv: »Det undrer mig, at de ikke er bedre oplyst«

Debat, Lokalavisen: Debat: Aarhus skal se lidt bredere ud

01.03

BT: Magtfuld borgmesters dobbeltrolle møder kritik: 'Spørgsmålene hober sig op'

BT: To gigantiske Aarhus-virksomheder melder ud: 'Stem nej til havneudvidelse'

JP Aarhus: Salling og Arla siger nej til havneudvidelsen

Aarhus Stiftstidende: To store Aarhus-virksomheder: Sig nej til havneudvidelsen

JP Aarhus: I 2017 blev de udnævnt som »Aarhusbugtens beskyttere«. Er politikerne dermed imod havneudvidelsen?

TV2 Østjylland: To aarhusianske kæmper: Stem imod havneudvidelse

28.02

Debatindlæg, Aarhus Stiftstidende: Havneudvidelsen giver masser af fordele: For miljøet, væksten, identiteten og sammenhængskraften

27.02

Børsen: Aarhus Havn vil vokse med en mio kvadratmeter

25.02

Debatindlæg, JP Aarhus: Den store havneudvidelse er en fejlbeslutning af historiske dimensioner

24.02

Debatindlæg, Aarhus Stiftstidende: En nem løsning på et svært problem? Sådan vil byrådsmedlem udvide havnen uden at ødelægge udsigten

23.02

JP Aarhus: Forskere kritiserer rapport, som Aarhus Havn har betalt millioner for

Debatindlæg, JP Aarhus: Byrådet bør genoverveje den store havneudvidelse i Aarhus

Debatindlæg, Aarhus Stiftstidende: Begrundet bekymring: Havneudvidelse giver udsigt til klimakatastrofe

Debatindlæg, JP Aarhus: Aarhus Havn bør udvides – både for Aarhus' og Danmarks skyld

22.02

TV2 Østjylland: Fra borgermøde i Rådhussalen

TV2 Østjylland: Havneudvidelse møder fortsat modstand

Debatindlæg, JP Aarhus: Fiskere om havneudvidelse: »Man sparker til et havmiljø, der i forvejen ligger ned«

20.02

Aarhus Stiftstidende: Hvad betyder en havneudvidelse i Aarhus? Her er fem argumenter for og imod

B.T.: Bundsgaards mærkelige dobbeltrolle

19.02

B.T.: Se de vilde billeder: Kommunens planer forarger byens borgere

Debatindlæg, Aarhus Stiftstidende: I 2030 har vi andre miljøvenlige transportformer: Havneudvidelsen og Marselistunnelen ender med at være uanvendelige

Debatindlæg, Aarhus Stiftstidende: Havneudvidelsen er velkommen: Vi værner ikke om havnen ved at skrue ned for blusset

17.02

JP Aarhus: Borgermøde: Udsigt til storm om havneudvidelse

15.02
Debatindlæg, JP Aarhus: Der er ingen saglig begrundelse for at udvide Aarhus Havn

Debatindlæg, JP Aarhus: Udvidelsen af Aarhus Havn kræver udsyn

Debatindlæg, JP Aarhus: Når byen vokser, må havnen følge med ved at udvide

Debatindlæg, Aarhus Stiftstidende: Jeg kan simpelthen ikke finde den saglige begrundelse for at udvide Aarhus Havn: Der er rige muligheder for at skabe mere plads på den havn, vi allerede har

Debatindlæg, JP Aarhus: Beskyt Aarhusbugten tilbyder ingen løsning på havnens udfordringer

Debatindlæg, Aarhus Stiftstidende: Med frygt for at lyde som hr. Arnesen fra Damernes Magasin: Væksten på havnen kan fortsætte, hvis vi passer godt på den

13.02
Debatindlæg, JP Aarhus: Bestyrelsesmedlem i Aarhus Vand er »meget bekymret« over dumpning i Hjelm Dyb

12.02
Debatindlæg, JP Aarhus: Aarhus og Aarhus Byråd skal tænke sig om, når Aarhus skal udvikles

Debatindlæg, Aarhus Stiftstidende: Havneudvidelsen skyldes vores forrykte forbrug: Det trækker tårer at tænke på al den skønhed, vi mister

Debatindlæg, Aarhus Stiftstidende: Havneudvidelse. Hvad der var godt i går, er måske skidt i dag

10.02

Debatindlæg, Aarhus Stiftstidende: Vi vil ikke have ødelagt Hjelm Dyb: I kan beholde jeres slam inde hos jer selv i Aarhus Havn

Debatindlæg, JP Aarhus: Der mangler analytisk grundlag for den store havneudvidelse frem mod 2050

JP Aarhus: Aarhus Havn leder efter plads til en "dry port"

09.02

Debatindlæg, Aarhus Stiftstidende: Havneudvidelsen skader klimaet og ødelægger vores smukke Aarhus: Vi bruger fortidens løsninger til fremtidens problemer

08.02

Debatindlæg, JP Aarhus: Containertårne kan erstatte havneudvidelse

Jyllands-Posten: Havneudvidelse: Millioner til undersøgelse og milliarder til udvidelse

07.02

Kronik, Jyllands-Posten: Dansk arkitektur har brug for mere ambition og mindre beton

Politiken: Nye planer om havneudvidelse får blodet til at boble i Aarhus

06.02

Aarhus Stiftstidende: Kronik af Havnedirektøren

Aarhus Stiftstidende: Beboere i tvivl om demokrati om havneudvidelsen: Er der tale om skuespil, når miljøtilladelsen allerede er skrevet?

Klumme i Jyllands-Posten: Bliver Aarhusbugten »ofret« i vækstens og erhvervslivets tjeneste?

05.02

Jyllands-Posten: Bitcoin-millionær fra Schweiz går ind i lokal fejde om Hjelm Dyb

JP Aarhus: Havneduel: Den ene kæmper mod udvidelsen af Aarhus Havn, den anden er havnedirektør

04.02

Skåde–Højbjerg-Holme nyhedsbrev: Den dyrebare Aarhus Bugt er på spil, og spillet skaber bekymringer i Højbjerg

03.02

Jyllands-Posten: 'Følelsesladet debatmøde om havneudvidelsen'

TV2 Østjylland: Havneboss vil udvide med 140 fodboldbaner: Særligt én kommentar vakte salens latter

B.T.: Havnedirektør svarer på kritik fra Salling og Arla: 'Undrer mig, de ikke er bedre oplyst'

02.02

TV2 Østjylland: De regionale nyheder 2. februar

DR: TV-Avisen 2. februar (tidsmarkør 16:42)

DR online: 'Kritikere frygter ødelagt havudsigt i Aarhus, når havn vil udvide med en million kvadratmeter'

DR online: 'Havn vil udvide med en million kvadratmeter:Aarhus mister sin havudsigt, frygter kritikere'

TV2 Østjylland: Havn vil udvide med en million kvadratmeter: Aarhus mister sin havudsigt, frygter kritikere

31.01

Aarhus Stiftstidende: Slaget om bugten : Her er hovedargumenterne for og imod en havneudvidelse på størrelse med 140 fodboldbaner

Ovenstående oversigt over pressedækningen er hentet fra Beskyt Aarhusbugten og er lavet af Mette Hørup.

Artikler og høringssvar er skrevet af

Niels Aagaard
Formand for
Borgerbevægelsen Det Fælles Bedste

+45 4018 9019,

niels@detfaellesbedste.dk ,

https://detfaellesbedste.dk/

Det hele findes også her: https://detfaellesbedste.dk/kategori/nyheder/