

Nyhedsbrev nr. 1, jan 2023, om Havneudvidelsen i Aarhus

Hvilken by, bugt og fremtid ønsker vi, og hvordan passer havnen ind i de visioner?



Af Niels Aagaard, formand for foreningen Det Fælles Bedste

Velkommen til det første nyhedsbrev i en serie. Lavet for at informere om havneudvidelsen i Aarhus, som vi mener er så markant og voldsom, at den for altid vil påvirke Aarhus som by og vores omgivelser i form af klima, natur, hav og miljø i en uheldig retning, der ikke kan gøres om.

Forslaget om Havneudvidelsen i Aarhus er måske byens største beslutning nogensinde. Projektets størrelse betyder, Byrådet skal se havnens ønske om vækst og mere containerplads sidestillet med en lang række andre større samfundsmæssige værdier, som er på spil. Der er imidlertid indtil videre kun fremlagt ét udvidelsesforslag, baseret på havnens behov og vækstønsker.

Vi stiller spørgsmålstejn ved, om det virkelig er Byrådets intension, at byens identitet, bugten og klimaet må vige for containervæksten. Borgernes kærlighed til byen og bugten knytter sig til områdets nuværende værdier, og dem skal vi styrke og udvikle. Det er dette fundament, vi skal bygge havnens udvikling på. Men på så vigtige områder som klima, miljø, bugtens liv, byens identitet og de demokratiske processer i kommunen synes projektet at have voldsomme konsekvenser, som ikke er blevet ordentlig belyst. På flere områder virker det snarere, som om man har forsøgt at tilsløre konsekvenserne. Derfor bør hele projektets præmis vendes om – hvordan udvikler vi havnen, så den styrker byens bæredygtige udvikling og vores fælles visioner?

Vi er en række ngo'er og fællesråd som repræsenterer mange af Aarhus borgere. Vi ønsker et nyt udgangspunkt for at drøfte planerne om en udvidelse af Aarhus Havn. Derfor inviterer vi til en videns- og visionskonference, hvor byen, bugten, borgerne (og alle levende arter), politikerne, klimaet og vores fælles fremtid er i fokus.

Den 17. januar arrangerer vi "Borgernes Konference" i Rådhusshallen kl. 19-22 for at give plads til viden fra forskere og eksperter, der kan belyse de centrale emner i debatten.

Vi mener, det er nødvendigt at skærpe opmærksomheden på de alvorlige og dybt presserende globale og lokale klima-, miljø- og biodiversitetskriser og koble diskussionen af det lokale med diskussionerne til disse større dagsordener.

Vi står i en situation, hvor vi lokalt skal skabe modige ændringer og tage visionære beslutninger nu! Derfor vil vi også præsentere mulighederne i at gentænke udviklingsprocessen på en demokratisk, visionær måde.

Vi bakker op om en velfungerende Aarhus Havn. Men vi ser projektet ud fra en bred vifte af perspektiver, og vi ønsker at lade fælles værdier og visioner for byen og bugten styre, hvordan udviklingen af havnen skal ske.

Vi mener **ikke**, at en byrådsbeslutning på nuværende tidspunkt har chance for at hvile på et solidt og legitimt vidensgrundlag. Vi foreslår derfor, at beslutningen sættes på pause, så vi kan gentænke processen på et bedre og mere oplyst grundlag. Konferencens program ses her <https://www.facebook.com/events/3376927269185972/?ref=newsfeed>

Sagt kort

Vi er kritiske over for selve indholdet af lokalplanen bag havneudvidelsen: Forslaget om at udvide Aarhus Havn er dyrt i milliardklassen og er blevet endnu dyrere med inflationen og de stigende energipriser, og vi kan se ikke hverken det reelle behov for udvidelsen eller det økonomiske rationale bag projektet. Vi risikerer at stå med en kæmpe fejlinvestering - et "stranded asset" - som for altid ændre Aarhus i en uheldig retning: Mere fossil vækst i stedet for den nødvendige omstilling til en bæredygtig by.

Havneudvidelsen risikerer at forringe byens vigtige åndehuller og rekreative områder og skade byens DNA, den umiddelbare nærhed til natur, strand og skov. Det vil medføre enorme udledninger af CO₂, ødelægge klimaet både i anlægs- og driftsfasen og gøre det umuligt at nå Aarhus' mål om at være CO₂-neutral i 2030. Havneudvidelsen og dens enorme sandsugning samt dumpning af mudderbund vil skade havmiljøet og livet i bugten – skade levestederne for fisk, dyre- og planteliv, der i forvejen er stærkt truet.

Det vil forringe bymiljøer, betyde 30 års anlægsarbejde med støj og trafikkaos og skabe uheldige trafikforhold med endnu flere containerskibe, lastbiler, krydstogtskibe. Der er ovenikøbet anvist adskillige andre måder at dække havnens fremtidige ønsker på, end denne gigantiske udvidelse af Aarhus Havn ud i bugten.

Samlet set har det undret os, at Havnen – og bag det Aarhus Byråd - tilsyneladende planlægger fremtiden ud fra den verden vi har haft, frem for den verden vi er nødt til at skabe.

Man vil, for os at se, skabe havnens og byens fremtid med samme midler fra fortiden - mere fossil trafik og større forbrug - som har skabt alle vores problemer, i stedet for at igangsætte den fremtid, vi er nødt til at skabe. Som vi ser det, er et af byens afgørende behov *livskvalitet for borgerne og en bæredygtig by*, der ikke ødelægger fremtiden for de næste generationer.

I dette første nyhedsbrev gennemgår vi nogle af havneudvidelsens konsekvenser.

Behovet for en udvidelse



Lokalplan 1163 hedder projektet, som vil betyde en udvidelsen af Aarhus Havn med et areal på 104 ha. til mere havneareal, svarende til 5 gange Aarhus Ø, eller lige så meget som hele midtbyen. Havnearealet skal ligge bag en nybygget molearm, der går knap 4 km ud i havet og inddæmmer et søterritorium på 180 ha. Når først molen er etableret kan Byrådet frit udbygge mere havneareal. Vi har allerede set flere illustrationer fra kommunen, hvor havnearealet ikke er 104 ha, men 140 ha. Det vil betyde endnu mere areal med høje kraner (144 m), bygninger, siloer, container stablet i lange, uendelige rækker, containerskibe og krydstogtskibe i det, der plejede at være bugt.

Man tager 180 ha ud af bugten og fylder det op med jord, asfalt og beton. Det er dyrt og belastende for den bugt, Aarhus er nabo til, og vil for evigt ændre Aarhus fra at være nabo til bugten, til at være nabo til en industrihavn.

Havnen og dens udvidelse er ikke tænkt som en 'hyggelig havn' for borgerne med cafeer, grønt, små værksteder, plads til foreningsliv og fællesskaber. Det er ikke en del af byen. Det skal være en industrihavn. Med hegn og pigtråd, aflukkede zoner, kraner, godsmængder og containere overalt. Ikke noget der gør Århus smukkere.

Men det er svært for at se behovet for en udvidelse af havnen. Og hvis der i virkeligheden ikke er et reelt behov, så behøver man vel overhovedet ikke at udvide.

Derfor skylder Havnen og Byrådet os et rigtig godt svar på vores spørgsmål:

Kan I begrunde behovet for havneudvidelsen? For der er tilsyneladende mange andre løsninger på en eventuel pladsmangel end at udvide havnen ud i bugten

Fra 2007-2020 er godsmængderne i Aarhus *faldet* med 27%. Den samlede godsomsætning i danske havne har ligget stabilt på 95 mio. tons i samme periode. Det er svært ikke at tænke: Hvorfor skal vi udvide en havn der går tilbage i godsmængder?

Det nuværende havneareal rummer en længere række af virksomheder og industrier, som ikke behøver at ligge på havnearealet. Hvorfor ikke optimere brugen af det eksisterende areal, så det kun er de virksomheder, der har direkte brug for kajplads, som er placeret på havnen? Så vil der være plads. Og hvis det skulle være utilstrækkeligt, så kan man anvende *Mellemarmen*, hvor der ligger en stribe virksomheder, som kunne ligge alle mulige andre steder.

Det er en voldsom dyr og uhensigtsmæssig løsning, at hælde jord ud i bugten og bygge havneareal ovenpå det, blot for at skabe lagerplads til *containere*, hvoraf mange er tomme. Hvad med at bygge en dry-port, hvor containerne kunne stå, fx ved E45? Sådant har Fredericia løst deres pladsproblemer. Så kunne man passende anvende den eksisterende jernbane til at transportere containerne til dry-port i stedet for lastbiler, for at undgå en masse CO₂.

Eller: Hvorfor anvender havnen ikke containertårne, en teknologi som gør det muligt at stable containere mere effektivt og i flere etager på samme plads. Eller: Hvorfor deles man ikke om godset med Grenaa Havn, så hver havn gør det man er bedst til? Så kunne man frigøre Aarhus Havn for en masse bulk, dvs. gods som sten, sand og grus.

Der er mange typer gods, som man i fremtiden ikke vil have brug for plads til: Fossile brændstoffer. Flis og træpiller. Foderstoffer til kødindustrien. Er det overhovedet regnet med ind i fremtidsprognoserne?

Storhavnen Gdansk ekspederer 2 mio. containerenheder vha. af en kajlængde på 1,5 km. I Aarhus ekspederer man 0,7 mio. enheder ved en kajlængde på 1,3 km. Aarhus Havn har med andre ord næsten samme kajlængde, men ekspederer kun 1/3 af godsmængderne i Gdansk.

Efter borgernes kritik af MKR-rapportens behovsanalyse har Aarhus Havn betalt Rambøll for at lave en markedsanalyse som kan vise det fremtidige behov for en havneudvidelse. Konsulentfirmaet er nået frem til, at containerskibsmarkedet vil udvise en gennemsnitlig årlig vækstrate på 1,7% gældende for en periode på 33 år frem i tiden, efter en midlertidig krise de første år.

Den enorme vækst der har kendetegnet containerskibsmarkedet siden 1990erne hænger sammen med globaliseringen og hele udflytningen af produktion fra de rige lande til Kina og Asien. Men nu er den periode et overstået stadie. Det er gået op for både EU og USA, at globaliseringen havde en række bagsider: Fx sårbarhed fordi man blev afhængig af kinesiske varer og produktion. Og fordi Kina og Asien kom til at dominere vigtige teknologier. Det har fået både USA og EU til at sætte en ny kurs: *Regionalisering og lokalisering* af produktionen, hvor man ønsker at producere flest mulig varer selv. I lyset af dét er det højst usandsynligt, at væksten i containermarkedet vil fortsætte de kommende årtier.

Og hvordan ser man overhovedet 33 år frem på det globale marked? Var der nogen som kunne forudse krigen i Ukraine, corona-epidemien, handelskrigen mellem USA og Kina, faldende fragtrater fordi folk under corona-krisen har købt det, de skulle bruge osv. Har Rambøll medregnet, at skibsfarten skal ind under EU's CO₂-kvoter fra 2024 og dermed bliver dyrere og mindre konkurrencedygtig?

Inflationen raser og forbrugerne undlader at købe varer; Mærsk regner med et fald i omsætning på 25-30% de kommende år. Påstår Rambøll i ramme alvor, at de kan forudse, hvornår det stopper? Og hvad sker der, når klimakrisen for alvor sætter ind med superstorme? Eller når EU snart begynder at kræve langt mere bæredygtighed i erhvervslivet gennem en række taksonomier, - hvad er konsekvensen af det?

Set i det lys kan analyser som Rambølls behovsanalyse mange år frem i tiden virke helt usandsynlige; nærmest som et bestillingsarbejde. Og ikke som et seriøst grundlag for at træffe milliardtunge beslutninger ud fra.

Havneudvidelsen konsekvenser for klimaet



Havneudvidelsen har voldsomt store konsekvenser for klimaet, ingen tvivl om det. Alene *anlægsfasen*, hvor man bygger de nye havnearealer og den lange mole ude i bugten, vil udlede 170.000 tons CO₂. Heri er ikke medregnet den beton og stål som går til anlægget, fordi det produceres uden for Aarhus og dermed er det såkaldte "*scope 3*", som ikke tælles med i kommunens analyser. Men det påvirker selvsagt klimaet lige meget af den grund.

I forvejen stiger Aarhus' udledninger i disse år, og det er mildt sagt svært at få øje på, hvordan man vil nå byens mål om nul-udledning i 2030 - "*verdens mest ambitiøse klimamål*" - som borgmester Jacob Bundsgaard plejer at sige. Det er taknemmeligt at sætte mål, men langt sværere at indfri dem gennem de nødvendige, modige handlinger.

FN's klimapanel IPCC sagde i april og igen i oktober '22, med den samlede klimavidenskab bag sig, at verden inden 2030 *skal* reducere sine CO₂-udledninger med 43%. Ellers overskrider vi Parisaftalens mål om 1,5 grader, hvor de store økosystemer begynder at bryde sammen udenfor menneskelig kontrol. Og så går det galt. Aarhus er en del af det globale klima, og konsekvenserne rammer selvfølgelig også os.

Når mole og det første havneareal på 44 ha en gang i 2037 står færdigt, begynder *driftsfasen* - havnen tages i brug. Miljøkonsekvensrapporten (MKR) regner med at udvidelsen vil betyde, at havnen modtager 1000 *ekstra* kommercielle skibe hvert år; heraf 400 ekstra containerskibe.

Hvis man blot et øjeblik ser for sig, hvor voldsomt stort bare ét containerskib er, hvor mange ressourcer det kræver at bygge det, og hvor meget alene den proces udleder af CO₂, og så tænker på hvor meget energi, der efterfølgende skal til at drive det tværs over verdenshavene i årtier, når det er tung lastet med et hav af containere, så er det indlysende, at det kræver voldsomt meget kraft og dermed energi at drive det tværs over oceanerne i en globaliseret handel.

Ét enkelt containerskib bruger 200.000 l råolie *i døgn* og udleder årligt lige så meget som en mellemstor dansk provinsby. Globalt svarer det til hele flyindustriens samlede udledninger på 5% af al CO₂. Hvis havneudvidelsen medfører 400 ekstra containerskibe per år, som havnen regner med, så vil det medføre en klimabelastning, der virkelig kan mærkes. Hertil kommer så alle krydstogtskibene, der hver især er små sejlede forbrugsenklaaver på 3-6.000 personer, plus alle de andre kommercielle skibe. Oven i det skal man lægge den CO₂, som de ekstra biler og lastbiler vil udlede. MKR rapporten forventer 4.230 flere biler *hvert døgn* året rundt, heraf 2800 lastbiler.

Hele formålet med de ekstra skibe og lastbiler er at kunne importere flere varer til et stigende forbrug i Aarhus og videre ud i Danmark. Ifølge MKR rapporten forventer Aarhus Havn som en konsekvens af udvidelsen en stigning i varer og gods fra 10 til 15 mio. tons årligt, en stigning på 50%. Hver eneste af disse varer indlejrer CO₂ fra varens produktion og transport. Minimum 80% af disse varer er produceret vha. fossile brændstoffer, olie, kul og gas. Og vi har ingen indflydelse på, hvordan de produceres, for det sker langt væk i Kina, Asien osv.

Tilsammen betyder anlægs- og driftsudgifterne derfor en voldsom yderligere belastning af klimaet. Helt i strid med den målsætning både Aarhus og Danmark har for at leve op til Parisaftalen og blive bæredygtig. Og mindst talt en bombe under Aarhus' klimamål og hele omstillingen.

Containerskibe er ikke og bliver ikke bæredygtige

Fortalerne for havneudvidelsen siger at fremtidens containerskibe bliver "emissionsfrie", fordi man overgår til grønne brændstoffer. Det er desværre forkert. De grønne brændstoffer - PtX - redder ikke klimaet; af flere grunde: 1) Teknologien er slet ikke udviklet i større skala, så den kommer **for sent** i forhold til FN's mål om en halvering af CO2 til 2030. 2) Der er alt **for lidt** vedvarende energi i Danmark til at producere den brint nok til al den PtX, der skal bruges. I dag bidrager sol og vind kun med 10% af al vores energi (2019, Energistyrelsen). Når alle samfundsmæssige aktiviteter i fremtiden skal elektrificeres, bliver der slet ikke vedvarende energi nok til at producere PtX til vores skibe. Og 3) helt afgørende er, at **PtX er ikke klimavenlig**. PtX findes i tre former:

- *Metanol* som udleder CO2 ved afbrændingen i skibsmotorerne. Men det var jo det problem, vi skulle løse!
- *Ammoniak* som fremstilles ved meget høje temperaturer hvilket kræver fossile brændsler, der selvsagt udleder CO2.
- Ren *Brint* som taber 50-70% af sin energi gennem processen og ikke er velegnet til store containerskibe.

For sent, for lidt, slet ikke en løsning - det er status for de såkaldt grønne brændstoffer. At kalde det for *emissionsfri transport* er ikke bare en overdrivelse, det er helt uden for skiven.

I disse dage og uger omkring årsskiftet til 2023 er USA udsat for ekstremt vejr - først voldsomme snestorme, som begraver store områder i sne. Afløst af kraftige orkaner og stormfloder så voldsomme, at de på få sekunder skabte oversvømmede veje og biler der flød hjælpeløst med en rivende strøm, og mennesker der måtte redde sig på toppen af deres bilers tage. Klimakrisen har mange ansigter og de er ikke forbeholdt 3. verden eller fjerne destinationer. En dag er det skovene ved Moesgård og Risskov, der brænder. Og Aarhus der oplever, at byen bliver oversvømmet af en voldsom flodbølge. Vores landområder hvor mulden forsvinder i tak med skybrud med regn så voldsom, at vi aldrig før har set det. Klimakrisen er global - og den er lokal. Og ingen steder er der garanti mod ekstreme hændelser. Tværtimod siger klimavidenskaben, at dem vil der komme mange, mange flere af.

Hertil kommer så alle de øvrige konsekvenser, som havneudvidelsen vil få.

Havmiljø

Havmiljøet vil belastes af dumpning af slam og ved opgravning af sandressourcer. Det første udleder næringsstoffer som skaber iltsvind og havdød og vil sprede farlige miljøgifte og tungmetaller - bly, cadmium, kviksølv, arsen, crom - som forgifter bugten. Den anden - ressourceudvinding af 6 mio. m3 sand ved Moselgrunden - vil efterlade et kæmpemæssigt dødt område uden liv. Både dumpning og udvinding går stærkt ud over biodiversitet og sparker til et havmiljø, der i forvejen ligger ned.

Trafik

De ekstra lastbiler og biler vil skabe mere trængsel i Aarhus. Vi vil se frem til et årti, hvor der på samme tid graves op til Marselis Tunnel, kører daglige kolonner af lastbiler med jord fra byens byggerier til havnens udvidelse. Hvor vi bygger det nye rensningsanlæg - Rewater-projektet - og det nye Stadium, alt sammen inden for et meget begrænset området på 3 km2. Det vil blive kø, trængsel, trafikkaos.

I forvejen er belastningen fra bilerne ved at nå borgernes grænse. De udleder store mængder sygdomsfremkaldende partikler. De støjer og belaster vores sundhed. Bilerne sidder fast i kilometerlange køer, skaber trængsel og har svært ved at finde parkeringspladser. Og så vil man øge trafikmængden og mængden af varer, der skal transporteres videre ind til byen og ud i hele landet. Det ligner ikke en løsning. Det ligner snarere mere kaos, mere usundhed, en dårligere og mere belastende by at bo i. Elektrificering af persontransporten vil ikke kunne løse det, for bilerne fylder det samme og støjer lige så meget ved lavere hastigheder.

Demokrati

Vi har været vidne til en proces, hvor man først spurgte borgerne: Vil I have havneudvidelsen? Over 1600 svarede, det er flere end nogensinde før. *Nej tak!* var svarene for 90%'s vedkommende.

Så fik Byrådet travlt med at skabe mere borgerinddragelse. Nu skulle borgerne for alvor høres.

- Jo, men ... har vi ikke lige svaret?

Åh jo, men det var et helt forkert svar, kunne man fornemme. Så S og K i Byrådet opfandt - ligesom Nixon i sin tid i USA med hans begreb om "*det tavse flertal*" - et meget stille Aarhus-borger-flertal: De fleste vil nok i virkeligheden

gerne have havne-udvidelsen, argumenterede man. De siger bare ikke noget. Men nu vil vi inddrage borgerne, høre hvad de siger, sådan rigtigt.

Og så måtte vi i gang med en proces med temamøder og borgerkonferencer, hvor de borgere og foreninger som havde protesteret allermest blev inddraget. Siddende sammen med 3 gange så mange tilhængere fra Dansk Industri, Dansk Havne, Dansk Erhverv, COWI, Rambøll, Aarhus Havn, Teknik & Miljø osv. Møder hvor borgerne ved hvert eneste møde blev kørt over. Ikke havde indflydelse på hvem der deltog, dagsorden, oplægsholdere, de temaer vi drøftede, tilrettelæggelsen af borgerkonferencer, videre kommunikation. Hvor langt de fleste oplæg kom fra Havnen eller COWI, som brugte møderne til at genfortælle det, de allerede havde fortalt os i MKR-rapporten.

Hvad angår klima-kritikken blev den udelukket fra og med anden Borgerkonference, hvor Havnen alene kunne fremlægge sin nye analyse af de nu reducerede klimapåvirkninger i anlægsfasen.

Som et supplerende og sidste skud på processen ønskede SF og Venstre, at der skulle ske endnu mere borgerinddragelse og stillede forslag om en Borgersamling. Det blev i processen omformet til et *Borgerpanel* - en slags light udgave af en Borgersamling, ganske langt fra de ideer og principper, der ligger bag konceptet "Borgersamling".

Lige nu virker det, som om borgerpanelet er ved at lide samme skæbne som borgerinddragelsesprocessen - at blive brugt eller manipuleret af dem, der tilrettelægger processen i en grad, så det ikke skaber liv og konstruktive forslag. Det er Rambøll som styrer processen ud fra de retningslinjer bystyrets ledelse udstikker.

Det vil vi fortælle meget mere om i kommende nyhedsbreve. Der vil også uddybe de øvrige ovenstående temaer og komme med forslag til *Alternativer* til Havneudvidelsen. For vi skal en helt anden vej. Aarhus skal blive et grønt og livsdueligt Aarhus, der er bæredygtigt og skaber en levedygtig ramme for fremtiden unge.

Du kan følge debatten på *facebookgruppen STOP Havneudvidelsen i Aarhus*

<https://www.facebook.com/groups/483789590542011> , hvor du kan blive medlem og selv skrive indlæg.

Facebookbegivenhed med **programmet for Borgernes Konference 17. januar** findes her

<https://www.facebook.com/events/3376927269185972/?ref=newsfeed>

Del gerne dette nyhedsbrev til dine venner og netværk.

De bedste hilsner,

Niels Aagaard

Det Fælles Bedste