

- **Når forvaltninger bliver redskab for pengemagten**
- **Sammensmeltningen mellem penge og politik og perverteringen af forvaltninger**
- **Tale ved Havnemarchen 5. marts ved Astrid Morre fra Den Grønne Ungdomsbevægelse, DGUB**
- **Om perverteret magtudøvelse. Tale 5. marts ved Jeppe Spure Nielsen fra Beskyt Aarhusbugten**
- **Politikerne handler ud fra den fortid, som har skabt alle vore problemer. Tale 5. marts af Niels Aagaard, Det Fælles Bedste**
- **En by i krise med 7 vilde problemer**

Du kan altid læse alle vore nyhedsbreve her <https://detfaellesbedste.dk/kategori/nyheder>

NÅR FORVALTNINGER BLIVER REDSKAB FOR PENGEMAGTEN

Billedtekst: Mærsk har gennem årtier været et af verdens største rederier med ca. 740 skibe. Lige siden fremkomsten af containerfragt begyndte i 1950'erne, er skibsfarten blevet det vigtigste led i den internationale handelsindustri. I dag foregår 90% af al verdenshandel på handelsskibe, der transporterer varer til alle hjørner af planeten.

Af Niels Aagaard, fmd. for Det Fælles Bedste

Der er ved at ske noget med vores forvaltning i Aarhus Kommune. Borgerne har en forvaltning, som i princippet skal tjene vores fælles interesser gennem en fair, saglig og fagligt forsvarlig sagsbehandling baseret på gældende lovgivning. Men i stigende grad er forvaltningen snarere et redskab for de store pengeinteresser, der som grå eminencer diskret styrer byudviklingen i Aarhus. En udvikling, hvor borgmesteren oftere ligner en håndholdt marionetdukke for stærke kapitalinteresser end en magtfuld politiker med visioner.

Fra borgmesterafdelingens hjørnekontor går ordrene videre til rådmanden for Teknik & Miljø, som herudfra dikterer, hvordan denne magtfulde og ressourcerige forvaltning arbejder og prioriterer.

Der er et godt gammelt råd inden for journalistik som lyder "follow the money". Meget enkelt: Hvis du vil vide, hvem der er de egentlige interessenter og aktører bag et givent projekt, så find ud af hvem der har penge i det, eller vil investere i det.

I tilfældet Lynetteholm i København var og er det HK's pensionskasse, 3F's Pensionskasse samt de store bygge- og rådgiverinteresser, fx Dansk Byggeri (nu fusioneret med Dansk Industri) og rådgivningsvirksomheden COWI. Der er *meget* store erhvervsinteresser i at bygge *Lynetteholms* mange store anlægsprojekter - havnetunnel, metro, den kunstige ø med de nye boliger til 30.000 familier og arbejdspladser, for det drejer sig om virkelig store penge. Ifølge *Ingeniøren* 25.09.2020 ved ingen, hvad prisen for Lynetteholm bliver - "*Minister slår fast: Lynetteholms projektet kommer til at koste et ukendt antal milliarder*".

Og det er jo trygt, at ingen kender prisen, når store kapitalinteresser gerne vil tjene store penge på projekterne. Men flere hundred milliarder kan man roligt gætte på. Første etape, jordopfyldningen, blev fx i 2021 anslået til 80 mia. kr. Det gør finansieringen central. Og den skal i dette tilfælde komme fra nogle af arbejderbevægelsens store pensionskasser.

Lynetteholm blev foreslået af daværende overborgmester Frank Jensen fra S og Lars Løkke Rasmussen, den daværende statsminister fra V. To partier med god kobling til Danmarks magtfulde kapitaler. Støttet af den vækstorienterede del af fagbevægelsen, erhvervslivet og finanssektoren.

HVEM ER KAPITAL INTERESSERNE BAG HAVNEUDVIDELSEN?

Under den første større borgerinddragelsesproces juni til nov. 2022 blev de inviterede borgergrupper og fællesråd præsenteret for nogle af interessenterne bag havneudvidelsen. Det var bl.a. Dansk Industri, Danske Erhverv, Danske Havne, COWI, Rambøll Management - de to sidste i rollen som analytikere der havde udformet hhv. MKR-rapporten og Behovsanalysen.

Dansk Industri samler brancher som Transport. Handel. Produktion. Byggeri. Energi. Fødevarer. Turisme. Rådgivning. Det er den stærkeste organisation inden for dansk erhvervsliv med stærke bånd til fx *Landbrug & Fødevarer*.

Danske Erhverv samler virksomheder inden for brancherne Handel, Transport, Turisme, Rådgivning.

Danske Havne repræsenterer 50 danske havne og en række associerede medlemmer som Jyske Bank, By og Havn (aktive ifm. Lynetteholm), Kammeradvokaten.

Og bag disse organisationer står så yderligere en række kapitalorganisationer - pensionsselskaber, banker som Danske Bank og en række finansinstitutioner.

Mærsk indtager en central position i dette netværk af pengeinteresser. Det er Danmarks store, gamle og pengestærke virksomhed med interesser inden for mange brancher, bl.a. handel og transport med containerskibstransporten som den vigtigste. Mærsk har siden 70'erne haft enorme gas- og olieinteresser i Nordsøen. I dag har man solgt sine felter til det franske selskab *Total*, men har stadig stærke koblinger til olie- og gasindustrien, hvis fossile brændstoffer er forudsætning for containerskibstransporten.

OM FIRMAET MÆRSK

Mærsk's containerskibe er hovedaktør på Aarhus Havn (og flere øvrige havne i Danmark). Det er Mærsk' containere, der står på havnen; og det er deres skibe, der ligger ved kajen.

Mærsk var på avisforsiderne i februar 2023 med et overskud på 203 mia. efter skat i 2022. Overskuddet i 2021 var på 118 mia. kr. hvoraf A.P. Mærsk-Møller betalte 0,27% i skat til den danske statskasse. Pga. den såkaldte tonnageskat slipper rederiet nemlig for at betale den sædvanlige selskabsskat på 22 %, som andre virksomheder skal betale. DR kunne tidligere i februar beskrive, hvordan Mærsk i EU havde modarbejdet en højere skat for shippingbranchen i EU (*kilde: Shipping Watch, 16.02.23*).

Det er svært ikke at kommentere: Sammenlignet med at samtlige danske lønmodtager skal afgive Store Bededag for at skaffe midler til statskassen, kan man undre sig over denne absurd lave beskatning af en rig virksomhed. Bidraget fra containerskibstransporten til klimakrisen er ikke noget Mærsk gerne taler om. Men ifølge *Mobility Watch* 9.2.23 blev selskabet i sin bæredygtighedsrapport fra 2022 nødt til at beregne nye, indirekte udledninger fra sin værdikæde, fx køb af lastbiltransport (scope 3-udledninger).

De nye beregninger viste at selskabet har udledt markant mere CO2 end først rapporteret. Faktisk er bare forskellen fra de tidligere beregninger større end det, som det samlede danske landbrug udledte i 2021. De nye beregninger gav nemlig øgede udledninger på **19,57 mio. tons CO2**. Svarende til 44% af Danmarks samlede officielle CO2-udledninger på 44 mio. tons CO2 samme år (Kilde: Danmarks Statistik). Alene *stigningen* pga. nye og mere præcise beregningsmetoder er altså større end de samlede udledninger fra landbruget, som ligger på 35%. Mærsk' samlede globale udledninger fra containerskibstransporten er betydeligt større end Danmarks samlede udledninger. "*I hele 2022 udledte Mærsk 77,96 mio. ton CO2.*" - steget fra 2021 hvor tallet var 76,38 mio. ton, og 2020 med 70,81 mio. tons (*Mobility Watch, 9.2.23*). Det viser lidt om firmaets størrelse og betydning. Også for klimaet.

Et skib som Emma Mærsk (søsat i 2006) bruger hvert døgn "*..200.000 liter tung olie eller lige så meget som en større dansk provinsbys samlede forbrug*" skrev JP den 7.2.2008. "*Alene fra koncernens 1.000 skibe og aktiviteterne i*

Nordsøen, bliver der udledt lige så meget CO2 som fra resten af Danmark tilsammen - nemlig 40-50 mio. tons om året." (samme kilde, NB Mærsk har afhændet sine aktiviteter i Nordsøen).

HVEM STYRER HVEM?

Mærsk har store interesser i havne, handel og al infrastruktur, som er en vigtig forudsætning for den videre transport af varer fra deres containerskibe og frem til forbrugerne. Det er utænkeligt at Mærsk ikke skulle have interesser omkring - og derfor også have sikret sig indflydelse på - **Infrastrukturreform** og dens mange projekter som Kattegatforbindelsen, Lynetteholm, CHP Lufthavnsudvidelse, 3. Limfjordsforbindelse, Hærvejsmotorvejen og Havneudvidelsen i Aarhus. Hertil er projekterne for afgørende for al logistik i fremtidens Danmark og dermed for den danske del af Mærsk' handels- og transportimperium.

Mærsk har gennem tiden ejet *Odense Stålskibsværft*. Handelsselskabet *Østasiatisk Kompagni*. De har siddet på udvindingen af olie og gas i Nordsøen via *Dansk Undergrunds Consortium* fra 1962. De oprettede flyselskabet *Maersk Air* i 1970 (solgt i 2005). De havde *Dansk Supermarked* med *Bilka*, *Føtex* og *Netto* i mange år og besad en meget stor aktieandel i *Dansk Bank* indtil hvidvasknings-skandalen for nylig. I 2016 havde Mærsk kontorer i over 130 lande og var Danmarks største erhvervs virksomhed med en årlig omsætning på 240 mia. kr. og 87.700 ansatte. I dag er Maersk verdens største (af og til: andenstørste) containerrederi og har været det i flere årtier (Kilde: Mærsk' hjemmeside). Og nu gør de klar til at hente varmt vand op fra undergrunden til 500.000 danske kunder, hvis de kan sikre sig monopol på at levere varme til borgerne til en fastsat minimumspris i 30 år frem. Energiformen hedder *geotermi* og er et område hvor Aarhus Kommune har bundet sig til en kontrakt med Mærsk.

Kontrakten siger bl.a. at borgerne ikke kan få indsigt i kontrakten, og at investeringerne i geotermi kun vil ske, hvis der kan påregnes et passende overskud til Mærsk. Aarhus klimaaftryk hviler med andre ord trygt i hænderne på Mærsk' regnskabsafdeling og deres markedsanalyser.

Betydningen heraf er bl.a., at det er investeringerne i geotermi, der afgør, hvornår vi kan udfase den klimaskadelige brug af biomasse i Studstrupværket ved at overgå til geotermi i fjernvarmen, altså vores varme vand fra undergrunden, som er CO2-frit. Biomassen udleder årligt 1 mio. tons CO2, men indregnes ikke i Aarhus' officielle udledningstal som var 1,3 mio. tons CO2 i 2020.

Mærsk har et stort ord at skulle have sagt i dansk erhvervsliv; ingen tvivl om det. Men i tilfældet med havneudvidelsen er de langt fra eneste vigtige aktør. Det er også rimelig sandsynligt, at Mærsk spiller på flere heste, idet man er involveret i flere andre danske havne, fx Fredericia Havn, og kan bruge dét til at spille havnene ud mod hinanden.

Samlet rejser det unægtelig et spørgsmål:

Er det mon borgmester og havneformanden Jacob Bundsgaard, der styrer interesserne bag havnens udvidelse og al den logistik, som den skal forbindes med (Kattegatforbindelse, E45 motorveje osv.) ud fra sit stærke socialdemokratiske værdisæt om lighed og velfærd?

Eller er det mon snarere de store pengeinteresser med Dansk Industri, Danske Havne, Danske Erhverv, Mærsk, pensionskasser og danske banker diskret i spidsen, som gør det?

Er borgmesteren derfor - kunne man godt få lyst til at spørge, men tag det ikke ilde op - blot en marionet-dukke?

Og det rejser igen et følgespørgsmål:

Når den ressourcestærke forvaltning i Teknik & Miljø, med en konservativ rådmand som politisk leder, der arbejder tæt sammen med den socialdemokratiske borgmester, bliver sat til at fifle med Borgerpanelets proces, fifle med de øvrige borgerinddragelses-processer, fifle med opsamlinger fra processens mange temamøder, fifle med mødernes dagsordener så ja-sigerne til havneudvidelsen får al tiden, fifle med borgerkonferencer og deres oplæg, så det bestandig er COWI, Rambøll, Aarhus Havn som står for langt de fleste oplæg og bestemmer dagsordenen - er det så fordi

1) forvaltningen forsøger at tjene Aarhus' borgere bedst mulig? - Eller er det

2) fordi Teknik & Miljø af borgmesteren er sat til at handle sådan, mens borgmesteren til gengæld har fået sin inspiration til sine direktiver til Teknik & Miljø andetsteds fra? - fx fra de højere magter og pengeinteresser i *Magteliten*?

Og i forlængelse heraf et sidste spørgsmål:

Er det nogenlunde det samme, som sker inden for byggeriet i Aarhus? At *Developeperne rules* - alias pengemagten styrer for vildt? At forvaltningen lægger er kæmpearbejde i at ekspedere bygherrernes sager tilstrækkelig hurtigt og uden for megen bøvl, mens betonhøjhusbyggeriet skyder i vejret i et tempo, som anede investorerne milliardindtægter forude.

Ja, vi spørger bare.

Og vi undres vel også en lille smule, det må vi være ærlige og sige ligeud: For er det virkelig - igen - pengene, der driver tingene. Ikke befolkningen. Ikke kærligheden til Aarhus, til bugten og stedet, eller ansvarsfølelsen over for byen,

landet og demokratiet endsige hensynet til vores børn og børnebørn og deres fremtid.

Politikere og magtelite planlægger lige nu en kaotisk fremtid for andre, som de ikke selv skal leve i, hvor de så ganske tydeligt blæser på ethvert klima og miljøhensyn. De bruger vores jord (muld, sand, sten og grus), som om det var affald, der bare skal deponeres fx ud i bugten, i stedet for som en ressource, vi kan dyrke på.

De bygger betonbyer med motorveje, broer og tunneller ind og ud, i stedet for smukke livfulde byer, bygget for mennesker, der vil trives.

Ain't that a shame, som Fats Domino vist en gang sang - Er det egentlig ikke en skam?

SAMMENSMELTNINGEN MELLEMPENGE OG POLITIK - OG PERVERTEREN AF FORVALTNINGER

Billedtekst: Skal vi fortsætte overforbruget i den rige verden med stadig flere varer og mere containerskibstransport fragtet tværs henover kloden? Eller skal vi så småt begynde at anvende andre kriterier end uhæmmet jagt efter maksimalt overskud på private firmaers private bundlinje? Fx - Mindre ulighed? færre klimakatastrofer? en livsstil der overholder klodens grænser? større solidaritet mellem verdens befolkninger? hensynet til kommende generationer?

Af Niels Aagaard

"Kampen om havnen i slutningen af 70erne gav offentligheden et sjældent indblik i et lukket og meget indspist miljø bestående af borgmester, havneudvalg, virksomheder og dele af fagbevægelsen, som var vant til at træffe beslutninger af stor betydning for byen i lukkede rum", skriver Kristian Jensen der var medlem af Komiteen mod kæmpesiloer i 1979.

"Havnemafiaen" blev den folkelige betegnelse for denne sammensmeltning af politik og pengemagt. Erfaringerne med havneudvidelsen har givet tilsvarende sjældne indblik i maskinrummet for fremtidens politik.

PENGE OG POLITIK

En af erfaringerne er, at penge og politik er smeltet stærk sammen. Symboliseret ved en Aarhus borgmester, der både er politisk leder af kommunen og samtidig økonomisk leder (som betalt formand for bestyrelsen) af en af byens store virksomheder, Aarhus Havn. To kasketter, én interesse. Penge og politik smeltet sammen til ét.

Aarhus Havn er som virksomhed tæt filtret sammen med Dansk Industri og alle de meget, meget store pengeinteresser omkring logistik, handel og transport i Danmark. Det rummer bl.a. hele vej-, bil-, bro- og betonlobbyen, de store transportfirmaer som DSV og alle dem der forestiller sig, at de skal tjene på PtX til sin tid. Når sammensmeltningen mellem politik og penge er aktiv, betyder det, at byens politiske beslutninger på en række områder primært afspejler hensynet til pengemagtens interesser. Pengemagten styrer politikken, sagt kort.

Politikerne følger pengene af mange grunde - hensyn til arbejdspladser, håb om skatteindtægter eller fordi det er pengene der har magten, lobbyisterne, konsulenthuse og vigtig viden på deres områder. Som politiker vil de fleste gerne fremvise vækst og her er det ikke uvæsentligt, at det er virksomhederne, der investerer og dermed skaber det, vi plejer at kalde for 'udvikling': Nye produktioner, betonhøjhuse, industrier, havne, motorveje, broer, lufthavne osv.

I borgerinddragelsesprocessen så vi en stærk interesse i havneudvidelsen fra Dansk Industri, Danske Erhverv, Danske Havne, Aarhus Havn selv, nogle udvalgte havnevirksomheder, COWI, Rambøll m.fl. De sad med hele vejen i

processen og spillede ind med argumenter, analyser osv. Og bag dem finder man altid diskret de helt store penge, der skal finansiere det hele - pensionskasser (bl.a. fagbevægelsens), banker, finansieringsinstitutioner osv.

Mærsk er både dem der optager hovedparten af containerpladsen og dem der ligger til kajs med containerskibene, deres interesse i havnen er indlysende. Mærsk har også en indlysende interesse i hele Infrastrukturreformen og dens projekter - det ses bl.a. i deres samspil med Ørsted, DSV, CHP-lufthavn m.v. omkring fremtidens PtX anlæg ved Avedøre, som skal give brændsel til fremtidens trafik. Og Infrastrukturreformens projekter vil have afgørende betydning for Mærks' transport og logistik med varer i hele Danmark. Det gælder fx Kattegatforbindelsen, der skal forbinde øst og vest og hurtiggøre varetransportens flow.

I forhold til *Kattegatforbindelsen* sidder Aarhus' borgmester Jacob Bundsgaard som medlem af *Kattegatkomiteen*, der arbejder for en fast broforbindelse. Og Jacob Bundsgaard ser selvsagt betydningen af at forbinde Aarhus Havn - som den havn der modtager hovedparten (66%) af alle varer der sejles til Danmark - med nye motorveje mod nord og syd i Jylland samt Kattegatbroen mod øst og dermed København. Og undervejs koble det hele til mere lufthavn, både i Aarhus og i København, så transporten af flyimporterede varer kan indgå i det samlede flow.

I Altinget 8.10.2018 skriver Bundsgaard fx:

"En fast forbindelse over Kattegat er et projekt af en helt anden dimension. Hvor en ny motorvej eller et ekstra spor f.eks. vil give hurtigere forbindelse mellem landsdelene, så vil en fast forbindelse over Kattegat betyde et forandret Danmarkskort, hvor Øst- og Vestdanmark smelter sammen til et stort metropolområde. Det vil skabe en ny dynamik i landet". (...) "Det er mit håb, at vi får en fast forbindelse over Kattegat med plads til både bane- og vej, så en højklasset kollektiv trafikforbindelse bliver en del af løsningen (...) jeg ser endnu mere frem til, at de egentlige anlægsarbejder påbegyndes. Det vil være en gave til Danmark".

I Hvidbogen *"Missing Links"* fra 1982 formulerede 42 af de stærkeste pengeinteresser fremtidens infrastruktur i Europa. Det var Volvos daværende direktør, Per Sommer, der tog initiativet til *Round Table* - dvs. de 42 industrigiganters fælles gruppe, der skabte politikformuleringen af al infrastruktur i EU - i samspil med Siemens og andre store interesser inden for vej-, bil- og beton lobbyen i Europa.

Målet var at sikre et konstant flow af varer i *det indre marked* i EU. Sidenhen har EU gennemført mange dele af denne plan - motorveje, broer, tunneler, udvikling af ubemandet satellitstyret lastbiltransport. Øresundsbroen, Storebæltsbroen, Femernbroen var et led i Hvidbogens forslag.

Det er den samme type af plan, regeringens *Infrastrukturreform* i Danmark nu formulerer videre i detaljer for dansk logistik: Broer, tunneler, motorveje, lufthavne.

PERVERTERING AF FORVALTNINGER

Pengemagtens indflydelse påvirker politikerne, og politikerne påvirker igen forvaltningerne, eftersom en væsentlig del af forvaltningernes rolle er at udføre den politik, deres byrådsflertal udstikker.

Politikerne bruger forvaltningerne politisk. Det risikerer at skabe - og i tilfældet Aarhus har det tilsyneladende allerede skabt - en pervertering, hvor forvaltningerne opgiver deres principielt nøgterne, saglige og faglige behandling, baseret på landets love, og bliver et aktivt instrument i politikernes hænder.

Vi har lige set *Dybvad rapporten* fortælle om ministeriernes embedsmandsvælde, og hvordan embedsstanden i stigende grad bliver politiseret og involveres i både at udvikle, gennemføre og forsvare politikken. Modsat den traditionelle rolle, hvor embedsværket er de nøgterne og saglige administratorer af landets love, skabt af politikere. Perverteringen skaber forvaltninger, der konsekvent er misbrugere af deres magt. De undertrykker analyser, viden og data, som ikke passer til politikken. De fremmer analyser og viden som kan understøtte bystyrets politik, også selvom den i nogle tilfælde klart strider mod almenvællets ønsker om rent miljø, liv og biodiversitet i naturen, klimahensyn eller borgernes demokratiske indflydelse.

Aarhus Havn købte alle analyser for millionbeløb ved private konsulentbureauer. Konsulentbureauerne COWI, Rambøll m.fl. fremlagde deres analyser og konklusioner igennem stribevis af oplæg. Forvaltningen tilrettelagde møder og konferencer så konsulentbureauernes oplæg tog langt hovedparten af den samlede tid. Samlet resultat? Gæt!

Det var klart og synligt - til tider ligefrem pinligt synligt - undervejs i hele borgerinddragelses processen i Aarhus: Forvaltningen marginaliserede og undertrykte konsekvent bestemte temaer som ikke matchede Aarhus Havns interesser, eksempelvis klima- og havmiljøpåvirkningen fra havneudvidelsen. Engang imellem inviterede man så kritiske eksperter og forskere ind som kunne retfærdiggøre, at man gav begge sider ordet. Og herefter blev de kritiske eksperter så omgivet og *overrulet* af et flertal af havnefortalernes eksperter. Det gælder fx for professor Stig Markagers ekspertviden om landbrugets kvælstofudledninger til havmiljøet og hans indsigelser over for COWI-rapportens konklusioner omkring spredning af næringsalte baseret på deres egne teoretisk opstillede ekstremt korte spredningstid for dumpet slam blev mødt med tre eksperter fra COWI, der modsagde ham med alle deres betalte analyser og tal. Og konklusionerne opsamledes herefter, så kritikken forsvandt.

De nye perverterede forvaltninger bliver aktivt medvirkende i at skabe fora hvor de undertrykker og manipulerer borgernes indflydelse. Også selv om det klart strider mod Byrådets egne vedtagne politikker, som fx *Aarhus Kompasset* og dets intentioner om reel borgerinddragelse.

Som led i perverteringen bliver de også en aktiv del af hemmelighedskræmmeriet omkring vigtige beslutninger, hvor borgernes interesser i den grad er på spil. Politikkerne (læs borgmesteren) bestiller forvaltningen til at bestille og betale konsulenthuset *Rambøll Management* til at tilrettelægge Borgerpanelets proces som en borgerinddragelse. Og Rambøll sørger så for at input til Borgerpanelet ikke indeholder kritisk viden om biodiversitet, havmiljø, klimakonsekvenser m.v. Og når du som borger spørger ind til processen: Hvorfor er der ingen eksperter på klimakonsekvenser? - så lukker systemets sig om sig selv: Tavshed.

Man kan - og vi har forsøgt at - supplere ved at stille spørgsmål til forvaltningen, men deres svar er 100% glatte og fuldstændig intetsigende - de svarer simpelthen konsekvent udenom.

Samlet kommer den perverterede forvaltning til aktivt at medvirke til at undertrykke eller reducere demokratiet ved bestandig at agere som aktivt handlende del af det politiske styre - den siddende magts forlængede arm, frem for almenvællets.

Dermed bliver de også en aktiv del i pengemagtens styre i den grad politikken er en afspejling af pengemagtens indflydelse og interesser. Snarere end forvaltningernes egentlige opgave: At varetage borgernes interesser på en etisk og lovmedholdelig forsvarlig måde.

I en tidsalder med desperat brug for at tage klima- og biodiversitetskriserne alvorligt er det tragisk, at der udvikler sig en forvaltning, som konsekvent understøtter erhvervslivet og pengemagtens ønske om mere produktion, vækst og forbrug og aktivt undertrykker borgernes modstand imod dette. Vi har brug for en forvaltning, der tager almenvællet, kriserne og de fremtidige generationer dybt seriøst.

TALE VED HAVNEMARCHEN 5. MARTS FRA DGUB



Tale ved Astrid Morre, DGUB i Aarhus

"- Hej alle sammen

Mit navn er Astrid og jeg taler her i dag på vegne af Den Grønne Ungdomsbevægelse i Århus.

Siden vi for over et år siden fik nyt om, at byrådet skulle diskutere en udvidelse af Århus havn, har vi været på barrikaderne. Vi har sat os ind i tallene, vi har skrevet breve og mails til byrådet, vi har deltaget i borger konferencer og temamøder på Rådhuset, vi har siddet til byrådsmøder og brugt uendeligt mange eftermiddage på at skrive debatindlæg til alle de aviser, der har villet bringe det. Vi har hængt plakater op, vi har sunget, vi har sørget foran rådhuset, vi har været medarrangører af borgernes konference, vi har demonstreret igen og igen, og alligevel står jeg her i dag med en følelse af håbløshed, en følelse af at være magtesløs og en følelse af gang på gang at være blevet overhørt og have løbet panden mod en mur.

For den aftale, byrådet står til at vedtage, adskiller sig kun minimalt fra det forslag, der lå på bordet fra start.

Der er smidt en indsats ind for den marine biodiversitet og bekymringen om det visuelle er blevet taget mere seriøst, men ligeegyldig hvordan man vender og drejer det, og hvor meget man forbedrer udspillet, så spiller udvidelsen af Århus havn ind i et fremtidsscenario og en vision for vores samfund, som ikke er forenelig med en nogenlunde sikker og stabil fremtid for os og kommende generationer.

*Kan det virkelig passe, at vi i fremtiden skal blive ved med at have et stigende materielt forbrug, når vi ved, at den øgede produktion og udvinding af materialer er med til at accelerere klimakatastrofen?
Kan det virkelig passe, at vi i fremtiden skal blive ved med at fragte gods fra den ene ende af verden til den anden, når vi ved, hvilken enorm effekt det har på vores efterhånden sparsomme CO2 budget?
Kan det virkelig passe, at vi i fremtiden skal blive ved med at inddrage mere og mere af vores i forvejen lidende og døende natur til bebyggelse og industri, når økosystemer kollapse og vi står midt i den sjette masseuddøen?*

Som ung kan det være skræmmende at tænke på fremtiden, især når vi allerede nu kan se, hvad det er for nogle kriser vi kommer til at gå i møde. Heldigvis er fremtiden formbar, den er et blankt lærred, som vi kan male vores liv på, med de farver vi synes er smukke.

Jeg står her som en del af den unge generation, der på et tidspunkt skal overtage penslen. Men det ville være naivt at tro, at vores lærred er fuldstændig hvidt. Det lærred, der skulle have været vores at male, er allerede plettet af de politiske beslutninger, tidligere generationer har truffet, uden at de vidste hvilken farve de malede med. I dag kender vi farven, beslutninger som havneudvidelsen har, og der er snart ikke plads til mere sort, medmindre det er en meget dystre fremtid, vi ønsker at male. Sorte pletter er meget svære at lave til et lyst motiv.

Med andre ord bliver det meget, meget sværere at skabe en grøn, retfærdig fremtid, hvis vi i vores nutid modarbejder den, ved at rage til os, udvide og drive rovdrift på vores klode. En fremtid med mere forbrug, mere godstransport på tværs af kloden og mindre plads til naturen, kan vores planet simpelthen ikke holde til. *Udvidelsen af Århus havn ikke en beslutning, der er med til at lede os mod en grøn, retfærdig fremtid, og derfor demonstrerer vi i dag!*

Vi kræver, at vores lærred er rent nok til, at fremtidige generationer kan male et sammenhængende motiv.
Det er vigtigt for os i Den Grønne Ungdomsbevægelse at understrege, at vi godt ved, at vores fremtid ikke står og falder med beslutningen om havneudvidelse. Problemet vil stadig være enormt, selv hvis byrådet tog klimakatastrofen og deres ansvar alvorligt, og droppede udvidelsen. Det er en større problemstilling, der som sagt omfatter alle de politiske valg vi foretager i de her afgørende år. Det er nu vi lægger linjen, og det er nu vi beslutter os for, hvilke rammer fremtidige generationer skal skabe et samfund indenfor.
Aarhus kommune skriver selv, i deres fælles fortælling om kommunens arbejde med klima og miljø, at vi ikke kan blive ved med at ødelægge vores eget hjem, og det giver vi dem fuldstændig ret i. De skriver også, at Århus er en by der kan prøve nye idéer af.

Så måske er det nu, at vi som velstående by, kommune eller sågar land, skal til at prøve en helt ny idé af. Måske er årsagen til at vi som samfund har så svært ved at træffe ordentlige og fornuftige beslutninger når det gælder klimaet, at løsningen ikke altid er bygge mere, producere bedre, udnytte mere - men nogen gange at lade være. Det er derfor vi står her i dag, det er derfor vi bliver ved med at demonstrere, og hvor er det skønt, at vi står her så mange sammen.

I Den Grønne Ungdomsbevægelse vil vi blive ved med at kæmpe for vores fælles fremtid, og vi har formuleret nogle sætninger, der giver et indblik i vores visioner for den;

Jeg drømmer om en fremtid, hvor vi vægter haven højere, end de møbler der står i den.

Jeg drømmer om en fremtid hvor mine børn har nogenlunde samme muligheder som jeg har haft for at leve mit liv.

Jeg drømmer om en fremtid, hvor vi kender flere træsorter end tøjmærker.

Jeg drømmer om at drømme om fremtiden, i stedet for at bekymre mig om den

Jeg drømmer om en nutid, hvor vi træffer valg for fremtiden

Jeg drømmer om en fremtid, med diversitet frem for monopol

Jeg drømmer om ro i maven når jeg tænker på mine børns fremtid

Jeg drømmer om en fremtid, med mindre forbrug og mere brug for hinanden

Jeg drømmer om en fremtid, hvor den største trend er at bevare det man har.

Jeg drømmer om en fremtid, med kreative løsninger der ikke ødelægger kloden

Jeg drømmer om en fremtid uden en havneudvidelse

Vi drømmer sammen om en grøn, retfærdig fremtid."



MIN TALE TIL DEMO'EN MOD HAVNEUDVIDElsen I AARHUS - om perverteret magtudøvelse og kollektive fantasier om 'bæredygtig vækst'

Intro: Jeppe Spure Nielsen skriver på '*STOP Havneudvidelsen i Aarhus*': Min tale ligger herunder! I går eftermiddags afholdt en række organisationer demonstration imod den havneudvidelse, som fire partier har indgået forlig omkring! Jeg var inviteret til at holde en af de tre taler, inden forsamlingen marcherede i flok i midtbyen med slagord og god stemning. Det var en værdig og stærk markering af modstanden, der har dybe rødder i både unge, gamle - og alle dem midt mellem!

Frustrationer, vrede og sorg stikker dybt, og det talte jeg om, så vi bedre kan forstå, hvad der egentlig foregår og hvorfor vi mærker dét, vi mærker! Se også TV2 Østjyllands gode reportage fra demo'en her:

<https://www.tv2ostjylland.dk/tv-nyheder...>

Tale ved havnemarchen 5. marts

Af Jeppe Spure Nielsen, medlem af Foreningen Beskyt Aarhusbugten

"Spørgsmålet om en havneudvidelse er ikke bare vigtig for byen og bugten. Vi står på en brændende platform med klima-, forurenings- og biodiversitetskriserne, hvis vi altså tør kigge. Det tør FNs generalsekretær Guterres, der på det seneste COP27 klimatopmøde sagde:

"Vi står i et valg mellem klimasolidaritet eller kollektivt selvmord. Vi er med fuld fart på vej mod klimahelvæde. Menneskeheden har et valg: at samarbejde eller gå til grunde."

Set i det lys er havneudvidelsen en trykprøvning af politisk ledelse, demokrati, værdier og virkelighedsopfattelse. Vi er mange borgere, der har engageret os i at skabe en mere konstruktiv og kritisk baseret inddragelses- og beslutningsproces.

Mange organisationer samlede sig i forsøget på at løfte den demokratiske samtale til et mere lærende og virkelighedsnært niveau. Vi afholdt 'borgernes og politikernes konference' d. 17. januar med oplæg fra eksperter om bl.a. klima, havmiljø, økonomi og byens DNA – OG debat mellem byrådspartierne.

Vores klare opfordring på konferencen var at UDSÆTTE beslutningen, så vi fik et veloplyst og legitimt beslutningsgrundlag.

Vi kom med varme hjerter og sagligt fokus på det fælles bedste.

Vi arbejdede med demokratiet - og ikke imod.

Desværre blev et politisk forlig om havnens udvidelse mellem fire af byrådets partier alligevel hastet igennem få uger efter!

Hvordan kan det overhovedet SKE, at Kommunen og et flertal af politikere ikke tager de mange relevante faglige input, bekymringer og kritikpunkter alvorligt?

For at forstå, hvad der egentlig er foregået, har jeg netop læst bogen "Perverse organisationer og deres dødelige synder" af Susan Long, professor i bæredygtige organisationer. Bogen er en analyse af de usunde tilstande i organisationer, der er blevet perverterede i deres forvaltning af viden og magt, som Long kalder det.

Bogen gjorde det tydeligt for mig, hvad der var styrende for processen og forliget.

Ordet 'perversion' henviser til noget, der er systematisk fejlagtigt eller en afvisning af selve virkeligheden. Flere karakteristika bidrager ifølge Long til en perverteret sindstilstand i både mennesker og organisationer.

Jeg vil her blot fremhæve TO af disse karakteristika, som har udspillet sig i havneprocessen, selvom der også er andre usunde dynamikker i spil:

1. Den perverse sindstilstand anerkender virkeligheden, men BENÆGTER den samtidigt:

Det skyldes et stærkt behov for at beskytte sig mod smerte, ved ikke at forholde sig til den del af virkeligheden, der gør ondt – og som ikke passer ind i måden der arbejdes på.

Den 'udvidede borgerinddragelsesproces' var som eksempel et skuespil og en 'som om' proces, hvis formål og input netop ikke kunne rummes og tolereres af systemet og magthaverne, selvom de SELV havde sat det i værk.

Som borger bliver man stærkt forvirret og småskør, fordi ord og handling ikke stemmer overens – og tænker måske at det er fordi, man ikke har fulgt godt nok med i debatten og ikke selv har læst det omfattende høringsmateriale.

Men det er fordi den perverse sindstilstand anerkender og benægter på én og samme tid! Der skabes et gab mellem de anvendte ord og den følte virkelighed inde i os.

Du bliver med dit kritiske blik forvirret – og måske endda skamfuld - når magtens repræsentanter alfaderligt proklamerer at udvidelsen af havnen er den 'bedste og grønneste beslutning', efter at 'alle sten er blevet vendt', som de udtalte.

2. Den perverse sindstilstand involverer andre som MEDSKYLDIGE i perversionen:

Uden medskyldige kan perversionen nemlig ikke realiseres.

Konsulentfirmaer i processen har været medskyldige, fordi de har tilladt sig selv at se og ikke se, på én og samme tid. De fremstår fagligt lødige med deres metoder og analyser, men de laver ikke selv analysernes manipulerende og forførende forudsætninger, der kommer fra opdragsgivere som Kommunen og Aarhus Havn. Konsulenterne udelader hermed dele af virkeligheden for at kunne 'kvalificere' deres rapporter.

Manglen på 'checks and balances', der sikrer kvaliteten af videnproduktion og magtudøvelse, definerer selve den systemiske perversion, som Kommunens forvaltning også bidrager til som medskyldige. Ledelsen har sovet i timen mht. at sikre lødig viden, holde skansen og modvirke magtfuldkomne politiske dynamikker.

Opsummerende er det perverteredes natur baseret på virkelighedsflugt og en systematisk fornægtelse af den tilstand, som klimaet og kloden befinder sig i. Både fordi man ikke tør og ikke vil tage virkeligheden ind. Der mangler både politisk MOD og politisk VILJE.

Havneforliget og processen derhen, trumfede fornuftsargumenterne, godt hjulpet på vej af en pervers kommunal magtudøvelse og en række medskyldige.

Det krænker sunde menneskers fornuft. Vi bliver derfor helt naturligt rasende og kede af det – og effekten er øget polarisering.

Havneprocessen er blevet kørt instrumentelt og tonedøvt. Derfor producerer den forvirring, mistillid og vrede. Værdier og følelser eksternaliseres og overlades til bekymrede borgere, der forsøger at tage ansvar. De gør et stort stykke arbejde på vegne af fællesskabet, når magten opfører sig afkoblet og devaluerende.

Havneforliget er samtidig en tragisk bekræftelse af den stærke kollektive fantasi om, at vi kan vækste og bygge os bæredygtigt væk fra den brændende platform.

Vi har alt for længe været utilgiveligt venlige over for dem, der ødelægger naturen og udbytter vores klode.

Værdirelativismens tid er forbi. Alt er ikke lige godt. Derfor må vi have et højere etisk etos, der retter sig mod naturen - også for vores egen skyld. En udvidelse af havnen ud i bugten er blot mere af det samme skadelige.

Den endelige beslutning er endnu ikke taget i Byrådet, så lad os samle os om at få stoppet den usunde magtudøvelse i havnesagen - og få gjort op med den dybt farlige og skadelige kollektive fantasi om 'bæredygtig vækst'.

Lad os bede hver og én af byrådspolitikerne derinde om at forklare os grundigt, på hvilken måde en havneudvidelse hører fremtiden og ikke mindst naturen og klimaet til.

For klodens, byens og vores børns skyld.
Spørgsmålet er, om vore politikere er klar til at mærke, tænke og tøve?
Tak for ordet - og go demo!"

Politikerne handler ud fra den fortid, der har skabt alle vores problemer, i stedet for ud fra den fremtid, vi er nødt til at skabe

Niels Aagaard - Tale ved Havnemarchen den 5. marts i Aarhus

"... **Havneudvidelsen er en katastrofe.** Skader klimaet. Ødelægger havmiljøet. Forringer vores bymiljø med støj og forurening fra tusindvis af lastbiler. Skader byens dna - nærheden til skov og strand, de rekreative værdier, udsigten udover bugten.

Giver det overhovedet mening, at placere tung, tung industri, som en havn jo er, lige ud for 300.000 menneskers boliger? - Jeg synes det ikke.

Men havneudvidelsen sker heller ikke af hensyn til Aarhus' borgere. Det sker af hensyn til dem, der skal tjene på mere forbrug, mere infrastruktur og mere transport. Og pga. politikere, der vil gøre Aarhus til center for fossil vækst, helt ude af trit med kravet om bæredygtighed nu.

For Danmark har et af verdens største klimaaftryk og vi bruger 4½ gange de ressourcer der er til rådighed hvert år. At udvide havnen for at få endnu flere varer til vores overforbrug, giver ingen mening. Slet ikke varer, der er produceret fossilt på den anden side af kloden og derefter transporteret hele vejen til Danmark.

Vi taler sjældent særlig præcist om klimasituationen. Men skåret ind til benet er den, at vi om ganske få år overskrider 1,5 grader og dermed *Tipping Points*, hvor klodens store økosystemer begynder at bryde sammen. Konsekvenserne så vi en flig af sidste sommer: 1/3 af Pakistan blev oversvømmet, Europas floder og søer tørrede ud, heden og tørken satte ild til Europas skove.

Den danske klimaforsker, Sebastian Mernild, præciserede for nylig situationen:

- "Det er idioti at tro, at vi kan holde os under 1,5 grader stigning. En stigning på 1,5 grader vil vi allerede se i starten af 2030'erne, 2 grader i sidste halvdel af 2040'erne - altså indenfor de næste 10-25 år. Og udviklingen accelererer. Hvis vi skal holde trit med så hastige forandringer og deres følgeeffekter, skal vi speede voldsomt op for indgrebene og have alle til at forstå, hvad der er i gang" (citater slut).

Med andre ord: Nu SKAL vi reducere vores udledninger. Dét betyder fx, at alle store anlægsprojekter fremover skal være grønne omstillinger, som *mindsker* klimaaftrykket. Modsat havneudvidelsen.

Alligevel fortsætter politikerne med traditionel vækst. Politikerne handler ud fra den fortid, der har skabt alle vores problemer, i stedet for ud fra den fremtid, vi er nødt til at skabe.

Klimarådet har lige dumpet regeringens hidtidige klimainsats for tredje gang. Og i Aarhus har 4 partier lige indgået aftale om mere fossil vækst i form af Havneudvidelsen.

"Jo, men Anlægsfasen bliver "Klimaneutral" i 2030", siger de. Det er rent bedrag. Først udleder man 160.000 ton CO₂, mens anlægget bygges. Og så dækker man lidt over det med nogle solceller (og noget landstrøm som var vedtaget i forvejen) m.m. Man bruger 3-5 mia. på at CO₂-svine og kun 65 mio. på at kompensere. Størrelsesforholdet siger alt.

Men vi er i en klimasituation, hvor vi overhovedet ikke kan tillade os at udlede al den CO₂. Og solceller skal bruges til den grønne omstilling, ikke til at dække over fossile vanvidsprojekter.

Når havne-anlægget tages i brug, i driftsfasen, vokser klimaskaderne for alvor. Man regner med, at der kommer 1000 ekstra skibe årligt, 2800 ekstra lastbiler i *døgnet* og 50% flere varer. Og selv når skibene om lang tid er overgået til PTX - methanol - udleder de stadig CO₂. Men klimapåvirkningen fra driftsfasen er slet ikke undersøgt. Og de 4 partier har valgt at fortie fasens udledninger.

Et af argumenterne for havneudvidelsen er, at skibstransport er grøn. Det har intet på sig. Ét Mærsk skib bruger 200.000 liter råolie i døgnet og udleder årligt som en middelstor provinsby. Mærsk's 740 skibe udledte sidste år næsten dobbelt så meget som Danmark samlet set. Sammenlign lige det med, at havneudvidelsen forventes at ville medføre 400 ekstra containerskibe årligt.

Havneudvidelsen i Aarhus er en del af Infrastruktureformens projekter - Kattegatforbindelsen, Lynetteholm osv. - Gigantiske, klima- og miljøskadelige projekter skabt af pengemagten. For hvert projekt er der opstået modstandsgrupper af borgere, der nægter at acceptere vanviddet.

Vi skal samle modstanden på landsplan og blive en bevægelse, der er så stærk, at vi kan standse projekterne. Det er en stor opgave, men samlingen er begyndt.

I dag er klimaet nærmest tabu. Men vi er nødt til at kunne tale åbent og ærligt om det, ellers går det galt.

- **Hvad gør vi?** - Hvad gør du. Hvad gør jeg. Hvad gør vi sammen? Hvordan presser vi politikere og virksomheder til at handle?

For vi skal omstille den måde vi lever på fundamentalt.

Vi skal stoppe vores overforbrug.

Vi skal producere mest muligt lokalt og bæredygtigt. Og kun producere det nødvendige.

Derfor starter vi i Det Fælles Bedste om nogle måneder en række omstillingsprocesser. Vi laver *Fremtidsværksteder*, der handler om, **hvordan** vi indretter os som en **Grøn By**. Og derefter handler vi, i en masse fællesskaber.

For vi **skal** handle. Det er alles ansvar. Også dit og mit. Og Aarhus Kommunes. Og vi skal være rigtig mange sammen, hvis vi skal lykkes, for pengemagten i Danmark er stærk.

- Jeg håber at rigtig mange vil være med.

Tak for ordet. ..."

Note: Citatet med Sebastian Mernild er fra "*Fra klimakrise til klimahandling - ti principper for fremtidens klimalederskab*" s. 12, Lederne 24.11.2022, rapport fra Navigating 360.

EN BY I KRISE MED 7 VILDE PROBLEMER

I AARHUS LIGESTILLER MAN KLIMAKRISEN MED BYENS DEMOKRATIKRISE OG GHETTO-KRISE - og bygger i øvrigt bare videre

Visualisering: BIG/Bucharest Studios. Bystyret har planer om at bygge dette opsigtsvækkende wellness hotel i første række til vandet ved Bassin 7. Aarhus' nye hotel skal have 342 værelser fordelt på i alt 37.000 kvadratmeter, der også kommer til at indeholde skybar på 18. etage samt restauranter, butikker, taghave og byens største wellness på ca. 2.000 kvadratmeter. Hotellet er tegnet af den internationalt anerkendte tegnestue BIG – Bjarke Ingels Group – der også står bag naboerne Kampanilen og Havnebadet. Ikke langt fra dette vil man bygge et nyt P-Hus med plads til 800 biler, tæt ved de nye højhuse.

7 VILDE PROBLEMER - ET NYT P-HUS MED PLADS TIL 800 BILER - OSV.

Af Niels Aagaard

Camilla Panduro skriver på **Grønne Aktører i Aarhus**: "Kære grønne jer -

Byrådet overvejer at bygge et p-hus med plads til 800 p-pladser på Sydhavnen, men først vil de lige høre borgerne.

Måske I vil give jeres mening til kende?

Det er i hvert fald umiddelbart svært at se, hvordan et kæmpe p-hus hænger sammen med kommunens klimaplan og arbejdet med de vilde problemer." - citat slut

Du har ret, Camilla: Flere biler ind i byen hænger umådeligt dårligt sammen med de 7 såkaldt vilde problemer, kommunen har defineret. De oplister selv de vilde problemer sådan og i den rækkefølge:

1. Unges mentale sundhed
2. Sundhed ind i alt
3. Rekruttering og kompetencer
4. Den demokratiske samtale
5. Klima og bæredygtighed
6. Bæredygtig vækst
7. Blandede bydele

Kommunen inviterer borgerne til at ringe eller skrive ind til kommunen, hvis man har noget på hjerte om hvert af disse 7 problemer og spørger i samme åndedrag borgerne, om de er nysgerrige på, hvordan man vil anvende "Aarhuskompasset" i arbejdet med vilde problemer.

Det er svært ikke at kommentere på det. Fx:

Punkt 4 - Den demokratiske samtale: Nu har kommunen, i forbindelse med havneudvidelsen, lige vist at de med demokratisk samtale mener, at borgerne skal fungere som gidsler i kommunens spil og konsekvent tilsidesættes, når det passer bystyret bedst. Man har tilsidesat det største antal høringsvar nogensinde og vist, at byens allerstørste beslutninger skal træffes bag lukkede døre i små fora af magteliter.

I den proces, der blev tilrettelagt, tilsidesatte borgmesterafdelingen og Teknik & Miljøafdelingen konsekvent "Aarhus kompasset", som ellers giver nogle fine forslag til hvordan borgerinddragelse kan foregå. Og nu spørger man - lige efter at have oplyst ovenstående 7 vilde problemer - så: "Er du nysgerrig på, hvordan vi bruger Aarhuskompasset i forhold til de vilde problemer - og den inspiration, vi i øvrigt henter ind i arbejdet, så kontakt:"

- Ja vi er enormt nysgerrige. Faktisk så meget at vi ret tidligt i borgerinddragelsesprocessen aug. '22 spurgte Teknik & Miljø forvaltningen, om dét de gjorde ikke stred grundlæggende med Aarhuskompasset? Vi spurgte også borgmesterafdelingen og borgmesteren.

Som svar blev vi indkaldt til møde med borgmesteren og 4 topembedsmænd, hvor vi blev belært om at der var tale om en myndighedsproces, hvilket gjorde at man ikke kunne inddrage fx de alternative forslag til havneudvidelsen vi kom med.

Og så fortsatte processen ellers med at gøre det modsatte af Aarhuskompasset. Uden at vi fik svar på vores henvendelse om den manglende anvendelse af Aarhuskompasset, herunder dets anbefalinger om at kommunen skal 'lytte til borgerne, være ligeværdige med borgerne, ikke altid sætte sig for bordenden' osv.

Venligst begynd at bruge Aarhus kompasset efter hensigten i stedet for som 'demokrati-washing'.

Punkt 5 - Klima og bæredygtighed. Aarhus har et gigantisk problem med trafik. Dagligt kører omkring 200.000 biler ind i byen, hvor de forurener luften, støjer, skaber trafikkaos, pladsmangel og trængsel. Halvdelen af Aarhus' CO₂-udledninger stammer fra trafikken, sagde kommunen ifm. Klimaplanen fra 2020. Og man lovede på et møde 18. maj samme år med 5 repræsentanter for borgerne at reducere med 200.000 tons CO₂ årligt inden 2030.

Indtil videre har kommunen ikke løst bare en flig af dette problem. Man har end ikke forsøgt at implementere sin egen cykel-plan fra 2007. Trafikken med fossildrevne personbiler ind i byens kerne fortsætter med at vokse. At bygge P-Huse på Sydhavnen er at invitere flere biler ind og dermed øge CO₂-udledningerne fra de mange biler.

Mere generelt virker det helt absurd at oplyste de 7 vilde problemer på den måde og dermed sidestille fx "Blandede bydele" (pkt. 7) med klima- og biodiversitetskrisen (pkt. 5). Ghettoer i byen er et stort problem, men det ligesom ikke helt i samme liga som klima- og biodiversitetskrisen, der handler om byens og borgernes overlevelse på forbavsende kort sigt.

Og ift. klima- og biodiversitetskrisen har man indtil videre ikke har gjort andet end det modsatte af det, der skal gøres. Man har øget byggeriet af betonehøjhuse, tilladt mere trafik, fremmet tilflytning og traditionel fossil vækst. Og nu har man så som kronen på værket tilladt en havneudvidelse, der om noget vil forøge presset på klima og biodiversitet. Hvad forestiller man sig konkret med at ville have blandede bydele, når man bygger enorme højhuse langs havnen og i midtbyen med lejligheder til 18-20-25 millioner - Hvordan i al verden skal sosu-assistenten, pædagogen, læreren, politimanden, almindelige mennesker, unge, pensionister osv. kunne bo der?

Er "blandede bydele" mest bare en omskrivning af, at man gerne vil nedlægge etniske ghettoer som Gjellerup, og tvinge de mest marginaliserede og fattige dele af befolkningen ud i andre, 'etnisk hvide' kvarterer? Og så kan man ellers bygge og indrette ghettoer af rige hvide midtby og i en række villakvarterer omkring byen?

Punkt 6 - Bæredygtig vækst. "Bæredygtig vækst" lyder unægtelig som et af de sædvanlige forsøg på at fortsætte væksten, og blot sætte ordet 'bæredygtig' foran. Ideen er at man kan fortsætte væksten, men anvende teknologi, der afkobler CO₂-udledningerne fra den øgede produktion - gennem brug af PtX osv.

Samtlige analyser af 'bæredygtig vækst' har vist, at den form for vækst har medført stigende CO₂-udledninger. Det har vi skrevet til forvaltningen og byrådet om siden foråret 2020 med henvisninger til baggrundsanalyser osv. Vi beskrev bl.a. konklusionerne fra den store rapport om bæredygtig vækst, *Decoupling Debunked*, udarbejdet af et

internationalt forskerhold for *European Invironmental Bureau* i 2019.

En konklusion, der i avisen Informations gengivelse lyder således: "På godt dansk gør forskerne op med forestillingen om, at de velstående i-lande med teknologiens hjælp kan opretholde fortsat økonomisk vækst og samtidig nedbringe belastningen af klimaet og biodiversiteten samt presset på vand og andre ressourcer så hurtigt, som det er nødvendigt", skrev Jørgen Steen Nielsen Information, 2019.

Men indtil videre har vi ikke fået svar.

Vi har foreslået bystyret at indføre **Doughnutøkonomi** som et bæredygtigt alternativ til den traditionelle fossile vækstøkonomi. Denne økonomis grundlægger, Kate Raworth, har frelæst om modellen i FN's generalforsamling, Verdensbanken, World Economic Forum, OECD, EU-Parlamentet, det britiske parlament, på universiteter, hos virksomheder og ngo'er i sneesevis af lande.

Vi har arrangeret konferencer i Aarhus om det med deltagelse af Doughnutøkonomiens grundlæggere og deltagelse af repræsentanter for byrådet. Vi har søgt foretræde for Økonomiudvalget og beskrevet mulighederne i Doughnutøkonomi og nødvendighederne i at indføre det. Gennem alternative klimaplaner, omvendte vælgermøder, *Folkeavisen for et bæredygtigt Danmark* osv., har vi beskrevet fremtidens økonomi i en kommune, hvor Aarhus erhvervsliv begynder at omstille og i fremtiden konsekvent holder produktion, handel og forbrug inden for klodens grænser, - se fx <https://detfaellesbedste.dk/wp-content/uploads/2021/08/Folkeavisen-2021-web.pdf> kap. 7.

Vi har ikke fået noget svar.

Men det kan være, at de vilde problemer en dag vokser sig så vilde, at S, V, K og SF kaster håndklædet i ringen og beder borgerne komme med reelle løsninger på fx den blinde vækst, klimakrisen osv. Og ellers så kan vi begynde selv at blande os. Og fx kommentere på kommunens forslag om et nyt P-Hus til 800 biler ved Sydhavnen.

<https://deltag.aarhus.dk/.../forslag-til-lokalplan-nr...>

Fællesmøde 25. marts i Aarhus

En lang række borgermodstandsgrupper mod Infrastrukturreformens projekter, fossil infrastruktur og naturødelæggende projekter mødes på initiativ af Det Fælles Bedste i Aarhus lørdag den 25. marts til en dags snak om hvordan vi støtter hinanden. Det foregår i *Sager der Samler* og vi sender referat ud om det vi aftaler.

Ny undersøgelse stempler luftkvaliteten i Danmark som "usund"

- Aarhus har ringe luftkvalitet, ringere end København -

https://nyheder.tv2.dk/samfund/2023-03-14-ny-undersoegelse-stempler-luftkvaliteten-i-danmark-som-usund?fbclid=IwAR2s8wa5pG8wRedMBdnRWRM6W985J5P6SUXMwB0FPfiy_Va_sfL6YaDULV4

'Migogaarhus' skriver: Aarhus får vanvittigt Wellness-Hotel, se foto ovenfor

https://migogaarhus.dk/vanvittigt-wellness-hotel/?fbclid=IwAR2WDUrj8cSWCoGGKblZxim6QgFaF8ZXr9XbxA0ekIVE28dCu7fBRN8_JEM