

Debatindlæg Århus-Midtpunkt i JP Århus 29. august 2006

Dyr tunnel – forkert løsning

af

*Jørgen Aakjær, Århus Miljøgruppe M97. Medlem af følgegruppen vedrørende Marselis Boulevard
og
Palle Bendsen, formand for Århus Miljøgruppe M97*

Nu er sløret løftet en lille smule for indholdet i rapporten om havnetunnelen.

Det er ingen overraskelse for Århus Miljøgruppe M97, at tunnelen nu bliver meget dyrere end tidligere anslået.

Dels er det mere reglen end undtagelsen, at store bygge- og anlægsarbejder ender med at blive meget dyrere end de overslag, som skal sælge et projekt i offentligheden og til et politisk flertal. I tilfældet havnetunnelen er der også tale om, at Århus Kommune meget sent blev opmærksom på det EU-direktiv om tunnelsikkerhed, som blev lavet efter katastrofebranden i Mont Blanc-tunnelen.

Formålet med den nye havnetunnel er som bekendt at undgå miljø- og trafikbelastningen fra (den stigende mængde) lastbiler, der skal til og fra Århus Havn.

Prisen ser nu ud til at vokse til 1.500 millioner kroner – eller ligefrem 2.000 millioner kr. (en meget stor usikkerhed, som Århus-borgerne gør klogt i at holde øje med: det kan meget nemt blive værre endnu).

Hvis det så var den bedste og mest fremtidssikrede løsning for Århus, ville det måske være et offer, der var værd at bringe. Men tunnelen løser ikke problemet med luftforureningen. Den er ikke kun dyr i anlæg, men også i drift pga. ventilationsanlæg og sikkerhedsberedskab.

Århus Miljøgruppe M97 har i snart ti år peget på en shuttleogsløsning, som altså på skinner kan flytte containerne mellem havnen og et transportcenter ved Årslev. Samtidig flugter den løsning med det ønske, som er udbredt i Europa om at flytte godstransport fra vej til bane.

Der er en større chance for, at godset kan fortsætte længere på skinnerne, når det først har foretaget det skift. Og shuttleogsløsningen vil være meget billigere at etablere.

Problemet med havnetunnelen er ikke bare teknisk eller økonomisk, men også at et stort flertal i byrådet er helt fedtet ind i havnelobbyens interesser. Byrådets store flertal har længe været enige om parolen: "Alt hvad der er godt for Århus Havn er godt for Århus." og Borgmesteren er født formand for havnebestyrelsen. Den store havneudvidelse blev bl.a. solgt på et løfte om flere arbejdspladser. Men containertransport er kendetegnet ved en stadig rationalisering og enorme investeringer. Man kan få syn for sagn med det nye Mærsk-skib, som snart anløber Århus. Næsten dobbelt så stort som de største til dato – med kun en besætning på 13 mand. Men det er også forbundet med store samfundsmæssige følgeinvesteringer i vejanlæg, tunneller mv.

Havnen bør snarest omdannes til et selvstændigt aktieselskab med en professionel bestyrelse. Over for en sådan bestyrelse kunne byrådet stille rimelige krav. Et krav kunne være, at havnen selv skulle betale en stor del af den trafikløsning, som skal etableres. Et andet krav kunne være, at Århus Havn begyndte at betale selskabsskat lige som engelske og svenske havne. Også Københavns havn betalte for år 2005 en selskabsskat på 124 mio. kr. Her er et område, som midt i kommunens sparerunde, burde tages op til overvejelse af byrådsmedlemmerne. Til gavn for borgerne.

Det er ikke havnens ledelse, vi kritiserer. Havnedirektørens job er selvfølgelig at varetage interesserne for havnens erhvervsliv, og det gør han udmærket. Der hvor vi retter kritikken hen er mod den politiske ledelse, der efter vor mening burde varetage den "almindelige borgers" interesser og ønsker om trafiksikkerhed og et godt miljø. Hidtil har borgerne tabt kampen mod havnens kapitalinteresser. Det er på tide, at borgerne vinder.

Det, der er sluppet ud om den nye rapport om havnetunnelen, tyder på, at havnens odds endnu engang er bedre end borgernes.