

Formandens beretning for 2002

Indledning


Når man ser tilbage på året, der gik, kan man samle oplevelserne (hændelserne, aktiviteterne eller minderne) under to overskrifter: 'de gode' og 'de dårlige'. Tilsvarende kan man med de samme overskrifter forsøge at vurdere hvordan det næste år vil forme sig, og samtidig overveje hvilke initiativer der kan tages for understøtte det nye års mulige gode oplevelser og afbøde effekterne af mulige dårlige hændelser. Gør man det med M97-brillerne på – dvs. at man fokuserer på livskvalitet for borgerne i Århus, kan man tegne følgende billeder:


■ ■ *Gode oplevelser i 2002:* Politikerne er blevet langt mere lyttende overfor deres vælgere. De forsøger at anvende 'Århuskonventionen' til skabe debat blandt borgerne i god tid før beslutningerne skal tages. M97 er blevet inviteret til at deltage i flere af de debatfora, kommunen har nedsat. Politikere har fremhævet, at ikke mindst M97's aktiviteter har været medvirkende til denne nye situation. Åbenheden har også medført, at der nu er bred enighed blandt politikere, erhvervslivet og havneinteressenter om, at en havn uden tilfredsstillende trafikløsninger for byens borgere, ikke tjener nogens interesse. En tunnel under Marselis Boulevard er central i denne enighed.

■ ■ *Dårlige oplevelser i 2002:* Løfter til borgerne holdes stadig ikke. Et grelt eksempel er byvejen i banegraven til Bruuns Galleri, hvor Byrådet har besluttet, at den skal forbindes med Frederiks Allé i stedet for Ankers Gade, selv om der i kommuneplanen står, at man skal finde trafikløsninger, der 'leder uvedkommende og gennemkørende trafik udenom byområdet og samtidig skaber gode adgangsforhold for trafik med ærinde i de centrale bydele'. Politikere mener tilsyneladende, at man sagtens kan afgive løfter til erhvervslivet, selv om de er i modstrid med allerede afgivne løfter til byens borgere – til trods for at en hel bydel dagligt skal belemres med forureningen og ulemperne fra de mere end 10.000 biler, der dagligt forventes til Bruuns Galleri.

Det skal også fremhæves, at det for flere større projekter gælder, at bygherren tilsyneladende spiller på, at når et byggeri står færdigt, så er der ikke tradition for, at det skal bringes tilbage i den stand, det havde ifølge de tegninger og visualiseringer, der lå til grund for byggetilladelsen. Igen kan Bruuns Galleri benyttes som et grelt eksempel på en kedelig adfærd, som generationer nu skal belemres med effekten af. Kommunen bør tage ini-

tiativ til at sikre, at den beskrevne adfærd kan blive kostbar for bygherren.

 *Mulige gode oplevelser i 2003:* Der er især to interessante områder, hvor M97 via Århus konventionen (eller Århus-modellen for borgerinddragelse, som kommunen kalder den) er blevet inviteret til at bidrage, nemlig Godsbaneområdet og De Bynære Havnearealer. Alene invitationen og de initiativer, der allerede er taget fra kommunens side, lover godt for det nye år. Og det er naturligvis vigtigt, at de trafikale konsekvenser af de forskellige initiativer og løsningsmuligheder for de to områder medinddrages og indgår i den overordnede trafikløsning for Århus Midtby, som kommunen har lovet. I dets forslag til Agenda 21-strategi fra august 2002 hedder det: »Den samlede biltrafik skal begrænses, så trafikens miljøbelastning kan reduceres«. Dvs. der sættes på transportformer, som skåner miljøet.

 *Mulige dårlige oplevelser i 2003:* Vi har set så mange eksempler på, at de åbenbare naturkvaliteter Århus har, er blevet kraftigt reduceret pga. røg, støj og møg ikke mindst fra den meget bynære industri, der er placeret på havneområdet. Det er naturligvis vigtigt, at byen har mange arbejdspladser, men man kan diskutere om gamle skal have lov til fortsatte udvidelser og om nye forurenende absolut skal ligge i havneområdet til gene for byens borgere. I forbindelse med implementering af EU's direktiv om 'SMV Strategisk Miljø Vurdering', er Århus iflg. "Byplan" nr. 3-2002, blandt de udvalgte kommuner til at forberede SMV i samarbejde med Center for Skov, Landskab og Planlægning, og det er en af de veje M97 vil gå for at få *Ren Luft i Århus*.

Eksempler på M97-aktiviteter

Nedenfor er der tre større eksempler på M97-aktiviteter.

Havnetrafikken. I en artikel i JP-Århus udtalte havnedirektør Bjarne Mathiesen bl.a.: »Vi kan måske leve med andre trafikmodeller« (i stedet for tunnelen), men en omlægning af containergods fra skibe til togvogne er »romantiske miljøforestillinger«. Som svar herpå gjorde M97 opmærksom på, at ifølge en ny rapport fra Danmarks Miljøundersøgelser (DMU) blev grænseværdierne for indholdet af partikler sidste år overskredet på alle DMU's målestationer på de danske gader. Partikelforureningen fra trafikken (specielt fra tunge dieselmotorer) forårsager ifølge artikler i Ugeskrift for Læger formentlig for tidlig død for tusinder af danskere hvert år.

Netop fordi partikelforurening er så farlig, har EU indført meget skrappe grænseværdier. Disse begynder at træde i kraft fra 2005. Dette vil formentlig betyde, at tæt lastbiltrafik ikke kan foregå gennem byområder. I stedet for at stille

sig tilfreds med andre trafikmodeller, burde havnedirektøren kræve, at der iværksættes en løsning, som sikrer miljøet. En sådan er af helt afgørende betydning for havnens fremtid.

M97 understregede desuden, at det er ønsketænkning, hvis man tror, at Århus Havn kan eksistere, uden at der findes en trafikløsning, som ud over støj også tager hensyn til luftforurening, og det haster mere, end man tror, for EU's nye miljølovgivning vil indenfor få år betyde, at bommen for tung lastbiltrafik på Marselis Boulevard går ned.

Det er ikke utænkeligt, at denne oplysning har været medvirkende til at skabe ovennævnte enighed om at 'en havn uden tilfredsstillende trafikløsninger for byens borgere, ikke tjener nogens interesse'.

Århus havns økonomi. Efter flere forsøg på at få større åbenhed omkring havnens økonomi sendte M97 et åbent brev til byrådets medlemmer inkl. borgmester Louise Gade, der er formand for havneudvalget. I brevet foreslår M97, at en uvildig instans bl.a. gennemgår havnens prognoser, overskuddets sammensætning og afskrivninger af materiel, da gruppen finder havnens praksis "for optimistisk". Fx. forventer Århus Havn en langt længere levetid for sine bygninger, indretninger og materiel end bl.a. Københavns Havn. M97 begrundede sin henvendelse med at Byrådet, som skal godkende havnens fremtidige regnskaber, bør have stor sikkerhed for at havnens afskrivninger er tilstrækkelige.

I et svar i JP-Århus, hvor emnet var taget op, afviser havnedirektøren alle indvendinger fra M97 og afslutter med, at havnen har fuld tillid til revisionens erklæring i Årsrapport 2001: »Det er vor opfattelse, at årsrapporten er aflagt i overensstemmelse med dansk lovgivnings krav til regnskabsaflæggelse, og at det giver et retvisende billede af Århus Havns aktiver og passiver, økonomiske stilling og resultat«. Havnedirektøren er naturligvis bekendt med, at selv om en sådan afsluttende erklæring på et regnskab, er betryggende, så er den ikke ensbetydende med, at der ikke kunne være større åbenhed om materialet, uden at det ville skade havnens ønske om det modsatte af konkurrencemæssige hensyn.

M97 vil fortsat følge havnens regnskaber meget tæt.

De bynære havnearealer. I en artikel i JP-Århus siges det, at 'Århus Havn skal skaffe mindst 500 mio. danske kroner ved salg af de bynære havnearealer til markedspris for at finansiere udbygningen af Østhavnen'. M97 svarede bl.a. at det er et forståeligt ønske. Herved opnås en udskiftning af gamle og snævre forhold med moderne faciliteter. Og at havnen ønsker at sælge til højstbetydende, er efter dette synspunkt en forretningsmæssig selvfølge.

Men det er ikke en selvfølge for byen Århus. Såfremt Århus Havn ud fra dette kriterium får lov at vælge bygherrer og indirekte dermed byggeprojekter, risikerer århusianerne, at havnefronten overbebygges med så mange etagemeter som overhovedet muligt. Og uden nogen garanti for kvalitet og arkitektonisk linie. Det må ikke ske. I læserbrevet, hvor ovennævnte emner blev fremlagt, opfordredes Århus by til at planlægge sin fremtid på egne præmisser og behov, ikke havnens.

I forbindelse med den debat kommunen har lagt op til for de bynære havnearealer, er det ikke blot vigtigt at få ejerskabet til arealerne afklaret, men også få skabt grundlag for idéudvikling, der giver Århusianerne bugten tilbage.

Andre aktiviteter. Foruden ovennævnte emner har M97 bl.a. medvirket i følgende aktiviteter: 'Samlet trafikplan for Århus Midtby'. 'Århus i det 21. århundrede', 'Strategi og handlingsplan for 2002-2005' samt 'Havnespillet'. Der er skrevet et utal af læserbreve og været afholdt mange møder.

Sammenfatning

Det er byrådet, der træffer beslutningerne vedrørende udviklingen i Århus. Det er byrådet, der bestemmer, hvilke projekter, der skal igangsættes og hvilke initiativer, der skal støttes. Det er M97's opgave, at medvirke til, at der ikke træffes beslutninger, som har negative effekter på trivsel og livskvalitet for byens borgere, uden at der har været en åben debat om emnet. Vi mener gennem vores arbejdsindsats at have medvirket til, at byrådet ikke længere betragter os som modstander, men som en gruppe, der på saglig demokratisk vis ønsker at påvirke udviklingen i Århus med trivsel og livskvalitet som lodder i vægtskålen.

Når vi i det nye år deltager i forskellige debatfora, vil vi give udtryk for vore holdninger omkring *trafikplanlægning* (Luftforurening, tunnel/shuttletoget og sporvogne), *lugtgener omkring havnen* (erhvervsudvikling på basis af know-how, miljøvenlige brancher, samarbejde mellem virksomheder og uddannelse, omkostninger for samfundet i 'industri og transport') og '*lokalegoismen*' (princippet med at tiltrække vækst på bekostning af andre områder, skattebetalt infrastruktur mm, som hidtil har haft fokus på virksomheden, mens nytteværdien for borgeren ikke er blevet vurderet.) Vi vil fortsat arbejde tæt sammen med andre miljøgrupper for at opnå maksimal effekt.

Også 2002 har været et arbejdskrævende år. Der skal lyde en stor Tak til de mange, der trak i arbejdstøjet, var iderige og kreative eller bidrog med deres faglige viden. Også en varm tak til de mange medlemmer, der har støttet os økonomisk. Det nye år ser ud til at blive meget spændende, og vi er klar til at byde det velkomment.

Anders Petersen
Formand