

Århus Miljøgruppe M97's holdninger til

Debatoplægget "Forbedret vejforbindelse til Århus Havn – tunnel under Marselis Boulevard og udvidelse af Åhavevej"

- ved Palle Bendsen, fmd. for M97
og Jørgen Aakjær, M97's medlem af følgegruppen vedrørende Marselis Boulevard.

Masterplanen for Århus Havn (1997) muliggjorde en udvidelse af Århus Havn, men uden at tage hensyn til om trafikafviklingen kunne foregå på en måde, som tog tilstrækkeligt hensyn til byens borgere, til miljøet i byen og til miljøet mere generelt.

Århus Amts regionplantillæg krævede, at der blev fundet løsninger på "de trafikale problemer og støjmæssige gener" fra havnetrafikken. Men de øvrige miljømæssige påvirkninger blev der ikke stillet yderligere krav til.

Århus Miljøgruppe M97 blev stiftet for at undgå udvidelsen (Masterplanen); vi har i årene siden dens vedtagelse arbejdet for at gøre opmærksom på de miljømæssige konsekvenser, ikke mindst forureningen af luften i byen med partikler, især de meget farlige ultrafine partikler, som dieselmotorerne udsender.

Vejtunnelen under Marselis Boulevard kaldes i det aktuelle debatoplæg "hovedalternativ." Dvs. det er den løsning, som Århus Kommune foretrækker.

Efter M97's vurdering kan den ikke leve op til de rimelige krav, som byens borgere må stille mht. luftforurening, økonomi, gener under anlægsperioden mv.

M97 vil i dette indlæg kun forholde sig til denne tunnelloøsning og det alternativ, som vi anser for at være det eneste acceptable, nemlig en shuttletogets løsning fra havnen, gennem banegraven og til et transportcenter ved Årslev. Vores indlæg består af spørgsmål til hovedalternativet og synspunkter om begge løsninger.

Vi anser de øvrige alternativer som uinteressante: de andre vejalternativer kan i endnu ringere grad end hovedalternativet leve op til miljøkravene. Et jernbanespor (sammen med vejbaner) i en tunnel under Marselis Boulevard vil ødelægge alt for meget i Kongsvang og forudsætter netop vejtunnelen.

A. Kommentarer og spørgsmål til vejtunnelen - og argumenter imod

Økonomi

Det eneste vi ved, er at det er en samfundsmæssigt meget dyr og hovedsageligt skattefinansieret løsning - med stor usikkerhed for den faktiske slutpris. Vi ved også, at transporterhvervene og havnens virksomheder foretrækker løsningen, bl.a. fordi den - privatøkonomisk - er billigst for dem.

70% af alle store anlægsarbejder ender med at blive væsentligt dyrere end forventet/forudsagt på bevillingstidspunktet. (I Danmark f.eks. Storebæltsforbindelsen, Metroen, DR i Ørestaden, Operaen på Holmen etc.).

Byggeriet er indgribende - og dyrt - i forhold til bestående ledninger (vand, kloak, el, telefon, it) både på langs og tværs af Marselis Boulevard.

Er prisen på det ledningsarbejde indregnet fuldt ud i prisen på byggeriet?

Er prisen for en tilfredsstillende ventilation med filtre indregnet i den pris, der er meldt ud?

Er prisen for de nødvendige sikkerhedsforanstaltninger regnet ind?

Politik

Det er en speget situation, hvor et byråd på den ene side bør varetage byens borgeres interesser (bl.a. miljø og sundhed) og på den anden side som bestyrelse for Århus Havn er bundet af at sikre det bedst mulige økonomiske resultat for havnen. Det kræver en kritisk offentlighed.

Tid – og mere økonomi

Det er en meget tidkrævende løsning, som betyder langvarige gener midt i Århus. Tunnellen kan ikke stå færdig - og de bynære havnearealer ikke tages i brug – før 2012.

Luftforurening

Det er de mindste (ultrafine) partikler fra diesellastbilernes udstødning, der er særligt sundhedsfarlige. Derfor må det være indlysende, at vi - i hvert fald i byområderne - alvorligt søger at nedbringe lastbiltrafikken, samtidig med at kravene til motorenes udstødning skærpes.

Vi tror, at tunnelen er en tvivlsom løsning vedr. partikler. Kan partikelforureningen undgås/nedsættes tilstrækkeligt ved brug af filtre i udsugningen fra tunnelen? Hvad med alle de øvrige former for luftforurening – herunder partikler fra lastbildæk? Hvor mange skorstene skal der være? Hvor skal de placeres? Hvor høje skal de være?

Byggeperioden – trafik og støj

Der vil være kaotiske trafikforhold på og omkring Marselis Boulevard og øget belastning med støj og rystelser fra spunsramning og støj og vibrationer i en lang byggeperiode.

Sikkerhed

EU's direktiv om sikkerhed i tunneler over 500 m "kræver en række foranstaltninger, som bl.a. vedrører tunnelens geometri og konstruktion, sikkerhedsudstyr, herunder skiltning, trafikstyring, uddannelse af redningstjenesterne, uheldshåndtering, information til brugerne om bedste adfærd i tunneler og bedre kommunikation mellem de ansvarlige myndigheder og redningstjenester, f.eks. politi, brandvæsen og redningskorps."

Hvis man ser på de foranstaltninger som man har valgt at iværksætte ved Mont Blanc-tunnelen, er der tale om en meget stærk nedsættelse af den effektivitet, som tunnelen tidligere har haft: først og fremmest kravet om, at lastbilers motorer og bremses skal kontrolleres for varme og dernæst kravet om, at alle køretøjer holder en sikkerhedsafstand på 150 m.

Spørgsmål: Skal lignende krav gælde ved Marselis Boulevard-tunnelen? Kan de opfyldes, uden at det betyder lange køer af lastbiler i hver ende af tunnelen, med kraftigt forøget luftforurening (tomgang) og trafikkaos til følge? Vil det betyde en væsentlig reduktion af den forventede kapacitet i tunnelen?

I tilfælde af ulykker, som sker trods alle foranstaltninger, er konsekvenserne meget store for alle, der opholder sig i tunnelen; og ofte også for redningsmandskab. og økonomisk og trafikmæssigt er konsekvenserne meget større end ved tilsvarende ulykker i overfladefrafikken.

Tunnelåbningen mod vest

Der er usikkerhed om placering af tunnelåbningen; øst eller vest for den nuværende togbro ved Åhavevej? Spørgsmål: ved etablering af tunnel tæt på åen, hvilke konsekvenser kan forventes for og fra grundvandet?

Århus Amt har ikke forlangt en tunnel - det er alene Århus Kommunes løsning.

Rettidig omhu

Mærsk-koncernen er med rette blevet berømt for at være ledet efter dette princip – og med indiskutabel succes. Hvis Århus Kommune skulle udvise rettidig omhu i forbindelse med valget af trafikløsning til betjening af Århus Havn, bør man så ikke vælge en løsning, der kan være rentabel også selv om Mærsk-koncernen vælger at flytte sit container-anløb i Århus til andre havne?

Så vi vil stille det helt naturlige spørgsmål til Byrådet: Hvor lang tid har Mærsk-koncernen forpligtet sig til at blive i Århus?

B. Om shuttletoget.

Præmis: Vores argumenter FOR shuttletoget skal ses i forhold til tunnelforslaget. Vi mener, at det er en grundlæggende fejlbeslutning (Masterplanen), der er skyld i, at vi i dag befinder os i en situation, hvor vi i M97 må foretrække en shuttletogsløsning. Den er selvfølgelig heller ikke uden gener og begrænsninger, men vi finder, at de er langt mindre end vej tunnelens.

Vores løsningsforslag er baseret på, at transporten af de mange containere gennem byen ikke skal ske med diesellastbiler – men at transporten skal baseres på skinebåren trafik - via såkaldte shuttletog. Med forslaget vil containertrafikken over land blive flyttet fra lastbiler til tog – fra veje til skinner.

Dvs.

A. Ingen selvkørende containerlastbiler gennem Århus Midtby af hensyn til byens borgere, miljøet og trafikafviklingen.

B. Sikker, miljørigtig og rettidig transport af containere.

Argumenter for shuttletoget.

Luftforurening

- Shuttletoget vil markant forbedre miljø- og sundhedsforhold, sammenlignet med den nuværende situation og med tunnelloøsningen.
- Det formindsker i særdeleshed det sundhedsskadelige partikeludslip fra lastbilerne i byen.

Sikkerhed

- Shuttletoget tilbyder en langt større sikkerhed for alle trafikanter

Tid og økonomi

- Shuttletogsløsningen er hurtig at etablere, hvilket har tre væsentlige konsekvenser:
 - De bynære havnearealer kan komme i spil i år 2007 (mod 2012 ved tunnelloøsningen). Hvad vil det ikke betyde for Århus' økonomi og udvikling, hvis det skete?
 - Koster i anlægsøkonomi ca. 1 mia. kr. mindre end tunnelen.
 - Kan honorere EU-krav i år 2010.

Byggeperioden

- Der er ikke nær så store og langvarige gener under anlægsperioden med omkørsler, nedramning af spunsvægge, transport af udgravet jord og byggematerialer gennem byen mv.

Trafikafvikling

- Trafikafviklingen forbedres. Såfremt den store og kraftigt voksende containertransport med diesellastbiler (med ærinde uden for Århus) bliver fjernet fra Marselis Boulevard og andre indfaldsveje (Randersvej og Viborgvej) ville den øvrige trafik, inkl. lastbiler med ikke-container-laster, naturligvis få væsentlig bedre forhold og en bedre trafikafvikling.
- Det sikrer en effektiv levering til og fra havnen - ingen bilfrie dage pga. luftforurening, jf. EU-direktivet.
- Det kan være en alene-løsning eller supplement til tunnel.

Forudsætning

Et shuttletog kræver et landtransportcenter. Årslev er Amtets valg, og det er et godt valg. Der skal findes interessenter og investorer.

Mulighed

Det kan være til gavn for de virksomheder, som deltager, idet de kan opbygge en ny kapacitet.

Eksempel på en shuttletogsmode for Århus – form og funktion

Et shuttletog kan, typisk som i Tyskland, eksempelvis bestå af følgende:

- 2 stk. lokomotiver – 1 stk. i hver ende af togstammen.
- 31 stk. lave jernbanevogne til transport af lastbiler eller containere. Såkaldte "Niederflurwagen" med en længde på 19,9 meter.
- Evt. 1 stk. mandskabsvogn til lastbilernes chauffører.

Et sådant togsæt vil have en længde på 677 meter.

Shuttletoget kører i faste intervaller på faste tidspunkter mellem havnen og et landtransportcenter, eksempelvis hver time, eller hver halve time.

Shuttletoget kører gennem Århus By på det eksisterende banespor (Nordlige) gennem banegraven, - det spor der i dag benyttes til godstrafik til og fra havnen.

Som nyinvestering anlægges et ca. 1 km langt parallelspor midt mellem havnen og et forhåbentlig kommende landtransportcenter i Årslev, således at to shuttletog kan passere hinanden. Landtransportcentret er et kombi-center med både tog og lastbiler.

Togsættet kan naturligvis være mindre end 31 vogne. Det kan sammensættes individuelt med forskellige vogntyper:

Togvogne hvor lastbiler selv med egen kraft kører af og på toget uden omladningsomkostninger, eller togvogne hvor man løfter trailer og containeren ombord på shuttletoget eller togvogne hvor man med trucks eller kraner på sædvanlig vis løfter containeren fra bil til tog eller omvendt.

Hvad koster en shuttletogsløsning – anlægsudgifter?

På sigt bør shuttletoget trækkes af 2 kraftige el-lokomotiver. Indtil el-master er opstillet, er det nødvendigt at anvende lokomotiver med de mest miljøvenlige drivmidler, f.eks. gas eller brint.

1 stk. shuttletogetsæt

2 stk. lokomotiver (brugte) a 5 mio.	10 mio. kr.
31 stk. lave jernbanevogne a 750.000 kr.	23 mio. kr.
1 stk. mandskabsvogn (forplejning, kontor, bad m.v.).	2 mio. kr.
<u>Pris for 1 stk. komplet shuttletogssæt</u>	<u>35 mio. kr.</u>
Pris for 4 stk. komplette shuttletogssæt	140 mio. kr.
<u>Anlæggelse af 1 km parallel banespor</u>	<u>50 mio. kr.</u>
<u>Total investering i 4 stk. shuttletog og parallelt banespor</u> (1999 priser)	<u>190 mio. kr.</u>

Hvilken kapacitet har sådanne 4 stk. shuttletog?

Med regelmæssig afgang hver halve time:

- Pr. time 124 vogne/containere
- Pr. døgn 2.976 vogne/containere

I dag kører der ca. 1.000 lastbiler pr døgn med containere.

Shuttletog vil således have tilstrækkelig kapacitet – også frem til år 2020.

C. Generelle betragtninger

Transport og miljø

Så godt som alle: borgere, regering, amter, kommuner, EU samt miljøorganisationer er enige i, at jernbanernes og skibenes andel af godstrafikken bør øges, og at lastbiltrafikken samtidig bør nedsættes. Men togenes andel af godsfragten i Århus er højst 7%. Disse faktiske forhold hænger ikke sammen, og derfor bør de naturligtvis ændres.

Specielt for Århus bør den nuværende situation ændres, fordi Masterplanen forudsiger en tredobling af containeromsætningen i år 2020. Og landværts trafik fra havnen er desværre overvejende baseret på diesellastbiler. Den faktiske omsætning af containere via Århus Havn er i dag oven i købet større end forudsat i Masterplanen.

Dvs., at der er en overordnet samfundsmæssig interesse i, at trafikinvesteringer foretages i løsninger, der er miljømæssigt mindst belastende. Med hensyn til godstransport er det skib og bane.

Den ene side – søsiden - af havnens transport lever således op til disse krav. Men en stor investering i en transportløsning, der baserer sig på "gummihjul", binder også fremtiden til fortsat at satse på lastbiltransport – også hvor den kunne erstattes af jernbane.

Derimod vil en investering, der baserer sig på banedrift, i højere grad være fremtidssikret også den dag, hvor flertallet indser, at vi må lægge transportsystemet om for at reducere risikoen for samfundsskadelige klimaændringer.

Shuttletogsløsningen peger i den rigtige retning – det gør tunnelloøsningen ikke.

Store trafikinvesteringer som havne- og tunnelbyggerier skal tage disse forhold i betragtning. Og politikerne må vise lederskab ved ikke blindt at følge forståelige, men snævre erhvervsinteresser.

Århus, den 20. juni 2005