

århus [mil'jø:]gruppe (m)97

Århus Kommune
Teknik og Miljø
Planlægning og Byggeri
Kalkværksvej 10
8100 Århus C

Århus, den 15. september 2007

Indsigelse vedr. Århus Kommunes VVM-redegørelse - Hovedrapport Forbedret vejforbindelse til Århus Havn ad Marselis Boulevard

Foreningen Århus Miljøgruppe M97 ønsker herved at gøre indsigelse mod forslag til tillæg nr. 111 til Kommuneplan 2001 med tilhørende VVM-redegørelse.

Vores indsigelse afviser kommunens foretrukne løsning, en tunnel under Marselis Boulevard, og understreger nødvendigheden af en mere kvalificeret undersøgelse af det enklere, billigere og mindst miljøbelastende alternativ: en shuttleogsløsning.

Foreningen har været repræsenteret i den af kommunen nedsatte følgegruppe v/Jørgen Aakjær, Haslevangsvej 15, 8210 Århus V.

VVM-redegørelsen, som er dateret februar 2007, blev først tilsendt følgegruppen medio juni 2007.

Miljøgruppen indsendte i juni 2005 til både amt og kommune et brev med foreningens holdninger til tunnelprojektet. Brevet, som vi henviser til, kan ses på foreningens hjemmeside (Tema Havnetrafik): http://www.m97.dk/M97_Vejtunnel_eller_shuttleog.pdf

Århus Kommune har hele tiden været bygherre på projektet. Efter Århus Amts nedlæggelse i forbindelse med strukturreformen har kommunen desuden overtaget planmyndigheden. Århus Kommune er således både bygherre og planmyndighed, et forhold, der for M97 giver anledning til betænkeligheder.

Foreningens indsigelse er opdelt i følgende fire hovedafsnit:

- I. Generelle kommentarer
- II. Hovedalternativet: tunnel under Marselis Boulevard - herunder de miljømæssige konsekvenser
- III. Det undersøgte alternativ vedr. en shuttleogsforbindelse
- IV. Hvad bør der ske nu?

I. Generelle kommentarer

Den kraftigt stigende containertrafik til og fra Århus Havn gennem Århus by medfører store miljømæssige og trafikale problemer for borgerne og for andre. Problemerne vil i de kommende år blive stadigt større ifølge de prognoser, der ligger til grund for VVM-redegørelsen.

Hvordan løses disse problemer bedst? Skal vi i Århus satse på lastbiler eller på tog? Begge løsninger har naturligvis både fordele og ulemper.

M97 lægger vægt på, at den valgte løsning bliver den miljømæssigt mindst belastende. At kommunen satser på lastbiler og ikke på tog, er i modstrid med anbefalinger fra EU^A, folketing, regering, de tidligere amter, trafikforskere, miljøorganisationer m.fl. – og Århus Kommunes aktuelle Agenda 21 redegørelse.^B

M97's holdning er, at der påhviler kommunerne et stort medansvar for at imødegå en fortsat forværret påvirkning af klimaet. Det er ikke kun et anliggende for FN, EU, staten, virksomhederne og borgerne. Kommunerne må selvfølgelig gøre en aktiv indsats. Således også Århus Kommune. Det burde være indlysende, da kommunerne forvalter en meget stor del af den offentlige husholdning.

Ved at bygge en tunnel cementerer Århus Kommune den nuværende transportstruktur med mere transport på vejene og mindre på bane.

Det er værd at bemærke, at der ikke er lavet en sammenlignende undersøgelse af energiforbruget ved de undersøgte alternativer. Hverken hvad angår anlæg eller drift. Det er en stor mangel ved redegørelsen – og harmonerer ikke med rådmand Peter Thyssens udtalelser om, at alle projekter skal energivurderes.

II. Kommunens løsning: en tunnel under Marselis Boulevard

Hovedalternativet har følgende skavanker i forhold til både 0-alternativet og shuttletogets-løsningen:

1. Prisen
2. Tidshorisonten
3. Gener i byggeperioden
4. Koncentration af udstødning (ikke mindst partikler)
5. Risiko - forbundet med især fragt af farligt gods i tunnel

- og fordele i forhold til 0-alternativet og udbygningsalternativet:

1. Den tunge trafik er ude af syne og støjen vil være stærkt reduceret.
2. Uheldsrisikoen er stærkt nedsat for de bløde trafikanter.

Hvis man vælger at bygge en tunnel er det foreslåede tracé det eneste fornuftige. Mht. Åhavevejs forlægning vil det nuværende tracé være mindst indgribende ift. de grønne områder og derfor at foretrække.

M97 vælger ikke at kommentere forløbets mange detaljer, da det er de overordnede spørgsmål, der har vores interesse: Miljø og sundhed; økonomi; det grundlæggende valg: vejtrafik / banetrafik eller tunnel / shuttletog.

De negative virkninger af en tunnelløsning er en kombination af følgende:

1. Prisen

Udgifterne til anlæg af en tunnel er beregnet til 1,4 mia. kr. Det er sjældent, at sådanne overslag holder i virkeligheden, så prisen kan blive langt højere – anlægsoverslaget viser, at prisen kan ende på 2 mia. kr. Anlægsoverslaget er ekskl. omkostninger til eventuelle skorstene mm. og det er ekskl. omkostninger til et evt. sprinkleranlæg. Det er også ekskl. udgifterne til omlægning af vand- og kloakledninger, lyslederkabler mv., idet de væltes over på ledningsejerne, men det er i høj grad offentlige selskaber, der ejer dem, derfor bliver det alligevel skatteborgerne (forbrugerne), der kommer til at betale i sidste ende. Men tunnelprojektets budget ser knap så voldsomt ud. (En shuttletogsløsning vil – som påvist nedenfor – kunne etableres for et væsentlig mindre beløb.)

2. Tidsforløbet

Tunnelen kan i bedste fald stå færdig i 2012. Det er ofte set, at byggerier af denne størrelse forsinkes. (Shuttle tog vil derimod kunne tages i brug inden for kort tid.)

3. Gener i byggeperioden

Der bliver uden tvivl nærmest kaotiske trafikale forhold i det berørte område i den meget lange byggeperiode. Det siger sig selv, at dette vil være til stærk gene for både områdets beboere og for ansatte og leverandører m.fl., der fx skal til og fra havnen. Det må forventes, at antallet af trafikulykker i denne periode vil stige, når tung lastbiltrafik skal ledes gennem nye områder.

4. Koncentrationen af udslip fra udstødning og dækslid (partikler)

Tunnelens virkninger mht. partikeludslip mm. er ikke tilstrækkeligt belyst i VVM-redegørelsen. Det anføres, at der efter tunnellens ibrugtagning skal opføres måleenheder ved tunnelåbningerne for at vise, om der er behov for yderlige løsninger, herunder skorstene. Etablering af skorstene mv. er ikke indregnet i omkostningerne. Der er udelukkende sat penge af til anlæg til forberedelse for luftafkast. De 1,4 mia. kr. er også af denne grund et tal, der må tages med forbehold.

Kommunen erkendte allerede i et notat af 8. december 1997, at der vil opstå problemer netop omkring tunnelåbningerne: "Generelt for tunnelløsningen gælder, at den samlede forurening ikke øges, men at luftkvalitetetsforholdene i terrænet langs Marselis Boulevard vil blive forbedret - på bekostning af lokaliteter omkring tunnelåbningerne, hvor koncentrationen af luftforurening vil være betydeligt øget, hvis der ikke gøres noget specielt."

Siden da har blandt andre M97 på utallige borgermøder påpeget disse problemer. På trods heraf ser det ud til, at politikerne – i modstrid med enhver fornuft – håber, at problemerne ikke opstår, eller at der 'til den tid' findes hurtige, effektive og billige løsninger. Det betyder, at der tidligst vil blive gjort forsøg på at finde en løsning, når det ved målinger efter

ibrugtagningen af tunnelen måtte vise sig, at beboerne ved tunnelenderne bliver udsat for massiv og sundhedsfarlig forurening.

Det er stærkt kritisabelt, at kommunen på den måde sætter borgernes liv og helbred på spil. Hvis der – hvilket som nævnt absolut er sandsynligt – virkelig viser sig at opstå farlig forurening ved tunnelenderne, vil der kunne gå flere år, inden en forsvarlig løsning kan projekteres, godkendes, finansieres og etableres. I mellemtiden vil de mange mennesker, der bor eller arbejder omkring tunnelenderne, blive udsat for sundhedsfarlig påvirkning. Og hvad vil man stille op, hvis det viser sig, at der ikke findes en forsvarlig løsning, eller hvis der ikke er råd til at etablere den?

For 10 år siden satte kommunen sin lid til, at fremtiden ville bringe en brugbar teknisk løsning. På borgermødet den 21. august 2007 blev det fra kommunens side nævnt, at 'om 10 år' er der – måske/forhåbentlig? – en teknisk løsning, der er tilfredsstillende og økonomisk overkommelig. Det ser altså ud, som om den 10-års horisont følger med tiden.

5. Risiko forbundet med især fragt af farligt gods i tunnel

Afsnittet om risiko (5.2.1. til 5.2.3.7.) forholder sig ikke til de risici, som katastrofen i Mont Blanc tunnelen gjorde tydelige: her var der ikke tale om farligt gods i almindelig forstand, men en lastbil, der fik driftsstop, og som pga. overophedning gik i brand. Lasten var mel og margarine, som antændtes med en eksplosionsagtig og katastrofal brand med temperaturer over 1000 gr., der varede flere dage at slukke. Der var 39 omkomne og branden medførte, at tunnelen ikke var brugbar i tre år.

Under indtryk af denne og lignende ulykker gennemførte EU et tunneldirektiv, og Mont Blanc tunnelen blev ved genåbningen udstyret med et anlæg, der måler varmen på alle lastbiler.^C

Det ses ikke af VVM-redegørelsen, om der er gjort overvejelser i den retning.

Der står, at man kan overveje at installere et sprinkleranlæg, men prisen herfor er ikke oplyst endsige grunden til, at det ikke er planlagt. (5.2.2.1.)

De positive virkninger er følgende:

I tunnelområdet vil den tunge trafik blive skjult, og støjen vil blive stærkt reduceret. Også uheldsrisikoen for de bløde trafikanter vil blive stærkt nedsat, – når byggeperioden er overstået.

III. Det undersøgte alternativ vedr. en shuttleogsforbindelse

I det følgende afgrænses bedømmelsen og kritikken til alene at omfatte kommunens undersøgelse og redegørelse for det reelle alternativ, en shuttleogsforbindelse.

M97 finder, at kommunens VVM-redegørelse (jf. pkt. 10.3 side 273) er meget lidt overbevisende. Samtidig er den desværre også tendentiøs. Og helt afgørende, kommunens redegørelse tager udgangspunkt i forkerte forudsætninger, og bliver følgelig fejlagtig. I det følgende vil vi begrunde denne kritik og bedømmelse.

1. Om kapacitet og struktur af tung trafik

VVM-redegørelsen anfører i argumentationen imod shuttletoget, at udgangspunktet er, at shuttletoget skal håndtere al tung trafik fra havnen til en terminal vest for Århus.

Det er en afgørende forkert forudsætning, der efterfølgende bevirker, at kommunens beregninger om kapacitet bliver fejlagtige.

I M97's model og løsning (jf. blandt andet vore kommentarer fra juni 2005 til amt og kommune), har vi tydeligt beskrevet og i beregninger anvist, at shuttletoget alene skal håndtere containertrafikken.

Det er som bekendt netop inden for containertransport, at der forefindes rationale og ensartethed.

Estimerede lastbilture i alt pr. år. (2005 tal)

		Procent
Containere, Lo-lo (lift on – lift of)	495.000	51
Selvkørende Ro-ro (roll on – roll of)	203.000	21
Bulkgoods	200.000	21
Flydende	64.000	7
Total	962.000	100

Kilde: VVM-redegørelsen, tabel 10.2, side 275

Af tabellen fremgår, at 51% af de totale lastbilture vedrører fragt af containere. Hvis denne containerfragt med lastbiler bliver overført til shuttletoget, bliver den totale lastbiltrafik således halveret.

Frem mod år 2020 forventer Århus Havn, at de samlede godsmængder vil stige. Hvis vi sætter væksten til en fordobling vil antallet af lastbilture vedrørende containere (Lo-Lo) altså andrage ca. 990.000 i år 2020.

I M97's tidligere beregninger (jf. vore beregninger som fremsendt til kommunen i juli 2005) har vores koncept for et shuttletoget en kapacitet på 2.976 containere pr. døgn, (lastbilture) eller ca. 1.086.000 pr. år. Der er tilstrækkelig kapacitet også frem til år 2020.

Shuttletoget skal ikke håndtere al forskellig tung trafik til og fra havnen, såsom bulkgoods, korn, foder/oliefrø, kul sten, cement, olie og benzin.

M97's synspunkt og pointe er det meget enkle, at man ved at overføre halvdelen af den tunge godstrafik - og det er containertrafikken - fra veje til skinner, så giver det naturligvis den øvrige trafik bedre betingelser for acceptabel afvikling på vejnettet.

Marselis Boulevard som den er i dag, kan uden trafik af containerlastbiler, på en tilfredsstillende måde håndtere den øvrige trafik.

Med en shuttletogsløsning for containertrafikken er tunnelen under Marselis Boulevard således ikke nødvendig.

2. Om lødig argumentation

På s. 276 i VVM-redegørelsen citeres Railion:

”Aufgrund der Spezialisierung ist der begleitete KV die teurere Variante, die sich für die Bahn nur mit finanzieller Unterstützung realisieren lässt”

Der angives ikke nærmere om kildemateriale, navne eller tidspunkt. Samtidig bringes et billede fra en nedlagt RoLa service i Dresden.

M97 mener ikke, at ovennævnte argumentation for nedvurdering af togdrift kan tages til indtægt for lastbildrift. Analysens faglige niveau og kvalitet forekommer langt fra betryggende.

Railion er jo ikke ligefrem førende inden for denne transport. Hvorfor har man ikke spurgt de transportører, der med stor succes og med anerkendt faglig baggrund dagligt håndterer transport af lastbiler via tog? Svar på spørgsmålet, vil naturligvis her som andre steder afhænge af, dels hvem man spørger, og dels hvordan man spørger. Som man spørger, får man svar.

3. Om misforståelser og en eventuel sympati for lastbiltransport.

VVM-redegørelsen side 278: ”Man skal være opmærksom på, at det er forskellige godsvogntyper, som anvendes til det ordinære banegods og det egentlige shuttletoget. Derfor vil det næppe være muligt, at udligne kapacitetsoverskud/underskud mellem de to services”

Dette er kun rigtigt, såfremt man som i VVM-redegørelsen forudsætter, at **al** godset skal blandes sammen. Det skal man jo netop ikke, jf. tidligere argumentation. Transport af containere sker på ensartede standardvogne (lave vogne), og disse vogne skal ikke blandes med den øvrige godstrafik.

4. Om erhvervsliv kontra borgere og om konkurrencevilkår og selskabsskat

VVM-redegørelsens forfattere er bekymret for ekstra håndtering af containere. ”Det kan forskyde havnens konkurrenceevne i forhold til andre havne”, anføres det. (s. 279)

Først proportionen. Synspunktet er ensidigt set ud fra erhvervslivets ønske om størst profit. Værdien af indholdet i containerne er måske mange hundrede tusinde kroner, og en ekstra omladning koster vel ca. 400 kr. Skibenes fragtrater stiger og falder med meget større beløb, - og det er derfor en ren efterretningssag.

I øvrigt kan den ekstra omladning jo helt undgås, hvis vognmanden skulle vælge at køre hele lastbilen inkl. trækkeren ind på shuttletoget. Men der er absolut frit valg, det er ikke noget krav, at trækkeren også skal med på shuttletoget. Og det er ikke en forudsætning i vores argumentation for tog frem for lastbiler.

I øvrigt finder vi det tankevækkende, når en officiel VVM-redegørelse (som i sit udgangspunkt må antages at være neutral) bekymrer sig så meget for havnens og transporterhvervets økonomi og profit.

Hvad med hensynet til borgernes miljø og sikkerhed?

I mange andre lande skal lastbiler betale skat for at køre på vejene. I Danmark kører lastbilerne gratis på vore veje. Det betyder skatteyderne betaler for sliddet på veje fra lastbilerne. Og endnu værre. De betaler også for omkostningerne ved forringet livskvalitet for tusindvis af borgere, via færdselsuheld, støj, vibrationer, udslip af farlige partikler og den øvrige luftforurening og af de øvrige skabte trafikproblemer i form af trængsel mv.

5. De overordnede miljøpåvirkninger

Shuttletogets løsning vil være klart bedre end vej/tunnelløsningen, hvad angår klimapåvirkning. Hvis godset allerede omlades til bane på havnen, er chancen for at det fortsætter langt rundt i landet på bane selvfølgelig også større. Herved kan denne løsning være med til at understøtte ønsket om at flytte trafik fra vej til bane.

6. Økonomi

En tunnel vil if. VVM-redegørelsens anlægsoverslag koste **1.404 mio. kr.** ekskl. moms og ved prisniveau maj 2006. Beløbet er som nævnt ekskl. omkostninger til eventuelle skorstene mm. Det er også ekskl. udgifterne til omlægning af vand- og kloakledninger, lyslederkabler mv. Anlægsoverslaget fortæller også, at der er 10 % risiko for at prisen løber op i nærheden af 2.000 mio. kr.

En shuttletogets løsning inkl. et parallelt banespor ville ved prisniveau 1999 koste 190 mio. kr. - ved prisniveau maj 2006 altså ca. **250 mio. kr.**

Shuttletoget vil altså koste mindre end 1/5 af en tunnel, et forhold, som bør give anledning til seriøse overvejelser om at opgive tunnelen.

7. Tidshorisont

En shuttletogets løsning vil kunne etableres hurtigt, hvorimod en tunnel som tidligere nævnt tidligst vil kunne tages i brug i 2012 – med stor sandsynlighed langt senere.

8. Ulemper under byggeperioden

En shuttletogets løsning kan etableres næsten uden ulemper for trafikken. Et tunnelbyggeri vil derimod som nævnt i mange år skabe nærmest kaotiske trafikforhold og andre ulemper for byens borgere.

IV. Hvad bør der ske nu?

I VVM-redegørelsen fravælges shuttletogets løsning som sagt. M97 mener – som ovenfor beskrevet – at dette sker på et forkert grundlag, især fordi VVM-redegørelsen sammenblender al tung trafik og derved når frem til, at shuttletogets løsning mangler kapacitet.

M97 foreslår derfor, at Århus Kommune i en ny beregning vurderer kapacitetsforholdene ud fra den forudsætning, at naturligvis ikke al tung trafik, men kun containere, skal transporteres med shuttletoget fra havnen til transportcentret i Årslev. En sådan vurdering kan foretages meget hurtigt – data foreligger allerede.

Når den nye beregning foreligger, skal den naturligvis snarest præsenteres for byrådet, der på denne måde får en reel mulighed for at vurdere problemstillingen.

Samtidig bør borgerne naturligvis også høres i denne særdeles vigtige sag, som ikke bør afgøres ud fra forkerte præmisser.

Århus Miljøgruppe M97 vil meget gerne deltage i et møde om sagen, hvor eventuelle yderligere forhold kan belyses.

Med venlig hilsen

Palle Bendsen, formand
Hjortensgade 19
8000 Århus C
Tlf.: 98 14 76 95

Jørgen Aakjær, medlem af følgegruppen for M97
Haslevangsvej 15
8210 Århus V
Tlf.: 86 15 10 20

A

I februar 2007 udgav Det Europæiske Miljøagentur, EEA, en rapport om Transport og miljø i EU. Ved offentliggørelsen sagde professor Jacqueline McGlade, EEA's administrerende direktør, at det er nødvendigt at mindske transportmængden:

"Vi kan ikke løse problemerne med stigende drivhusgasemissioner, støjforurening og fragmentering af landskaber forårsaget af transport uden samtidig at se på trafikstigningen på tværs af hele spektret - på vores veje og jernbaner, i luften og på havet. Tekniske fremskridt såsom renere og mere brændstoffeffektive motorer er meget vigtige, men vi kan ikke forny os ud af transportemissionsproblemerne."

B

I Forslag til Planstrategi 2008, som netop er i offentlig høring omtales Marselis-tunnelen også. I Agenda 21-redegørelsen, der har karakter af et annekst til Planstrategien, står: *"det [er] et hovedmål i byudviklingsstrategien at indrette byen sådan, at transportarbejdet begrænses."*

Og der omtales muligheden *"for at overflytte biltrafik til tog, som generelt er mere energieffektiv, og som eksempelvis giver mulighed for eldrift baseret på CO₂-neutrale energiformer som sol- og vindkraft."*

Det kunne og burde gælde godstransport lige så vel som persontransport. (s. 141)

C

Mont Blanc tunnelen har en daglig kapacitet på ca. 3000 køretøjer i hver retning, heraf ca. 1/3 lastbiler. Varmemålingen medfører betydelige kødannelser ved tunnelportalerne, hvad man kan konstatere ved selvsyn på Mont Blanc tunnelens hjemmeside, hvor web-kameraer gør det muligt at følge trafikken i realtid. Marselis tunnelen vil have mere end dobbelt så meget trafik og en større andel af lastbiler.
<http://www.tunnelmb.net/v3.0/gb/indexgb.asp>