

Åbent brev
Århus, den 22. januar 1998

Århus Miljøgruppe M97's holdninger til udvidelse af Århus Havn.

Vores målsætning er overordnet at forbedre livsbetingelserne i Århus. Således har vi i øjeblikket set os nødsaget til at koncentrere os om delmålet, at havnen ikke skader Århus by og dens borgere. Det gælder på alle de miljømæssige punkter; herunder især luftforurening, visuelt/estetisk miljø, vandmiljø samt støjforurening. Såfremt havneudvidelsen ikke beskadiger byen på disse områder, har vi bestemt ikke noget imod havnedrift, selv om vi måske nok stiller os undrende over for nogle af de prognoser der ligger til grund. Det ligner bestemt ikke den slags beslutningsgrundlag vi er vant til at se på vore arbejdspladser.

Desværre har der fra starten af projektet næsten udelukkende været tænkt på erhvervene på havnen, ikke byens beboere. Således kan det vel ikke undre, at der er en del modstand på græsrodsplan. Det har været spændende at opleve, hvorledes en sag som denne kan bringe folk sammen, som ellers ikke ville have noget tilfælles. Vi er hovedsageligt borgere, der normalt ikke har blandet sig i politik og den offentlige debat. Således er det for mange af os kommet som et chok, hvor dårligt demokratiet i Århus fungerer. Men det er vel netop fordi der i det daglige er alt for lidt engagement og indsigt, at en sag som denne kan komme så langt ud.

Lad os nævne nogle af de områder, hvor vi mener sagen er grebet galt an, og hvor vi er nødt til at finde bedre løsninger, hvis midtbyen i fremtiden skal være et godt sted at bo og arbejde.

Luftforureningen er ikke ordentligt undersøgt i VVM rapporten. De farlige små partikler (PM10) fra især dieseludstødning er der slet ikke undersøgt for. Man konkluderer om dette problems størrelse ud fra andre stoffer, der ikke er direkte relaterede. Desuden regner man med, at forbedrede biler/lastbiler vil sørge for at den voldsomt forøgede trafikbelastning af byen ikke øger forureningen over grænseværdierne. Man "glemmer" at disse grænseværdier allerede i dag er overskredet, og at man må forvente at grænseværdierne ligesom hidtil løbende skærpes. Vi har vedlagt reference til artikel(1) i "Ugeskrift for læger", der beskriver de problemer vi allerede har i de større byer. Havneudvidelsen vil forøge belastningen i midtbyen svarende til mere end 100.000 personbiler om dagen (10.000 lastbiler, der forurener ca. 10 gange så meget som en personbil). Hvor mange ekstra dødsfald er acceptable, og hvor store udgifter i sundhedssystemet kan vi leve med? Hvor mange af os skal lide af allergi og astma? Sammenhænge er klare nok, nu mangler politikerne bare at opdage det.

De store dieseldrevne skibe, havnen regner med at modtage, forurener voldsomt. Hele midtbyen rammes af denne forurening ved østenvind. Borgmesteren i Århus kan da ikke mene seriøst, at det er et acceptabelt argument, at der er mest vestenvind i Danmark. For at gøre det hele værre, benytter skibene det mest forurenende brændstof - heavy-fuel. Det har man åbenbart ikke opdaget i VVM rapporten, der på side 150 betegner det benyttede brændstof som almindelig dieselolie. Men der er altså en betydelig forskel. Man kan spørge sig selv om tallene for forurening er beregnet ud fra almindelig dieselolie, for så er de utroværdige. Hvis man ellers kan regne med VVM rapporten på det område, benytter skibene i øjeblikket, mens de ligger i havnen, 3.940.100 liter brændstof om året(2). Havneudvidelsen betyder en forøgelse af denne forurening klods op af midtbyen til 11.181.190 liter heavyfuel om året(3). Udledningen af tungmetaller, partikler mv. bliver altså ca. 3 dobbelt!

Der udlægges store industriarealer klods op af midtbyen. De eksisterende virksomheder forurener kraftigt, og Amt og kommune har ikke udvist interesse for at sikre borgerne mod denne belastning bedst muligt. Sagen, hvor man tillader korn og foderstof virksomhederne at bygge højere skorstene i stedet for at rense røgen er illustrativ(4). Således kan vi som borgere kun vente en forøget forureningsbelastning fra disse virksomheder. Både direkte via udledninger og indirekte via trafikbelastning.

Jorden er i Århus midtby allerede i dag stærkt forurenet ifølge helt ny rapport fra Amtet . Denne forurening vil øges med en forøget belastning fra forskellige trafikformer og industri. Vi kan altså regne med store udgifter til rensning af jord, samt begrænsninger på, hvor det er sikkert at lade vore børn lege.

En væsentlig forudsætning for projektet er tunnelløsningen under Marselis

Boulevard. Der er blot den hage, at man ikke har VVM-undersøgt løsningen. Dermed ved vi reelt ikke om denne afhjælpning af støjproblemer ikke vil generere andre problemer med f.eks. luftforurening i tunnelens ender. Vi ved jo fra andre tunneler, at forureningen i enderne bliver endog særdeles voldsom. Såfremt tunnelen på dette grundlag ikke er realistisk eller bliver meget dyrere pga. en ret tvivlsom luftrensning (PM10 er utroligt små partikler), er grundlaget for beslutningen om havneudvidelsen jo faldet bort. Dermed kan vi ikke se det rimelige i at igangsætte havneudvidelsen før denne VVM undersøgelse er foretaget af tunnelprojektet.

Finansieringen af tunnelen er slet ikke på plads. Amt, Stat og EU er højst tvivlsomme bidragsydere, og således kan kommunens skatteborgere ende som sorteper for at løse havnens trafikbehov. Dette er ikke acceptabelt. Således har mange politikere på det sidste talt for at havnen skulle medfinansiere. Dette ville også være i god tråd med grundreglen om at forurenere betaler. Men man har bare glemt at en havn som Århus Havn ifølge lovgivningen kun må benytte sine midler til havnedrift. På trods af at Trafikministeriet i brev af 9. oktober 1997(5) præciserer at der ikke er lovhjemmel til en sådan overførsel af midler, har kommunalpolitikere i deres "Handlingsplan i tilknytning til masterplanen" fra November 1997 stadig forudsat at havnen medfinansierer. Dette er klokkeren vildledning af befolkningen.

Man har ikke undersøgt reelle alternativer til en tunnelløsning under Marselis

Boulevard. Det skal man ifølge planloven før en vedtagelse. Vi mener dog ikke at en løsning i Banegraven løser problemet, det flytter det blot lidt. Emisionerne er basalt set de samme. Derimod er vi meget interesserede i at få flyttet godset på bane. Modargumenter mod dette er gyldige så længe vi taler om dagens forældede baneløsninger, der ikke konceptuelt har været forandret i årtier. Men ude i verden har man været innovativ. Såfremt det foreslåede transportcenteret i Hasselager etableres, er det en oplagt mellemstation. Små hyppige shuttle-tog med f.eks. 10 containere skal løbende transportere gods til fordeling i Jylland herud. Når trafikmængden til f.eks. Taulov og eller Padborg er stor nok, kan shuttle-togene gå direkte dertil. I Hamborg og Osnabrück er man begyndt at benytte sådanne tog via Hannover til transportcenteret ved Frankfurt lufthavn(6), dels for at sænke forureningsbelastningen, og dels fordi det gjort på den rigtige måde, er meget effektivt. Faktisk går der kun 1 person til at transportere det, der ellers ville kræve op til 10 lastbiler. Og det nødvendige skinnelægeme ligger der stort set allerede. Også den interne transport mellem Nordhavn og Østhavn kunne ske på sådanne tog. Med eldrift inden for bygrænsen vil byen helt slippe for den belastende lastbiltrafik fra containertransport. Man kunne muligvis spare tunnelbyggeriet under Marselis Boulevard, såfremt man fik flyttet den tyngde lastbiltrafik over på banen. Anvendte man de 750+ millioner på dette i stedet, ville man visionært have lagt grundlaget for en renere by med trafikløsninger folk ville komme langvejs fra for at se på. Mulighederne for at få penge til bane løsningen fra amt, stat og EU må også formodes at være betydeligt bedre. Et spændende aspekt ved de tyske shuttle tog er, at de teknisk minder en del om vores egne IC3 tog(7). Små togsæt, der diesel/el-drevet kan sammenkobles til et samstyret tog. Med den rette vilje og lidt held, kunne et sådant projekt skabe arbejdsplader og eksport fra Adtrans i Randers.

De rekreative områder nord og syd for byen beskadiges. Udsigten fra Tangkrogen til Hotel Marselis forringes ligesom udvidelsen vil være markant skæmmende fra hele Risskov området og fra skoven ud for Trøjborg.

VVM rapporten er med hensyn til de visuelle skader på byen yderst overfladisk og undviger behændigt at tage stilling til dette problem. De illustrationer, der er vist er foretaget på en måde så virkningen syner af mindst muligt. Dette er gjort ved at se forandringerne på så lang afstand (Ballehage og Vejlbhage), at selv domkirketårnet ligner en knappenål. Hvis man havde lavet illustrationer set fra Hotel Marselis samt f.eks. udsigtspunktet i Risskov ud for

Trøjborg, så ville 60 meter høje bygninger 3 kilometer ude i bugten virke grotesk dominerende. Det er ikke nok at fejle denne kritik af med at love en arkitektkonkurrence for de indre havnearealer. Denne er selvklart påkrævet, men løser ikke de øvrige visuelle destruktionser.

Der er dokumenteret betydelige vandmiljøproblemer. Disse stammer fra skibe og i byggeperioden ikke mindst fra opslemning af slam (gytje). Dette slam frigives ved uddybning af sejlrenden og et svejebassin. Det finkornede materiale vil forringe sigtedybden i vandet og vi kan forvente, at det i årevis vil være utiltrækkende at bade i omegnen af Århus. De berørte områder går fra Vejlbj Hage til Norsminde samt Skødshoved (8).

Der kan næppe gives nogen garanti for, at strømningsforholdene omkring vore strande ikke forandres permanent på en sådan måde at badeforholdene ødelægges. Tilsyneladende kan vi risikere, at stranden langs Risskov omdannes til en stillestående mudderpøl på linie med den man finder inde i bugtens bund ved Kalø Slotsruin. Moler 3 til 3? kilometer ud i bugten vil selvfølgelig have en effekt. Gener af tang især syd for byen er også sandsynlige. Alt efter disse problemers størrelsesorden kan de have indflydelse på, hvor attraktive beboelsesområder i nærheden er, og influere kraftigt på ejendomsværdien for disse boliger.

Fyldmaterialet, der påtænkes anvendt er miljøfarlige materiale som flyveaske, slagger og forurenede byjord. 5.530.000 kubikmeter(9)! Alle disse materiale er tungmetalholdige. Der er ikke i VVM rapporten undersøgt om disse fyldmaterialer vil skade vandmiljøet i bugten og om de kan influere på grundvandet i Århus området ved nedsivning. Da benyttelsen af disse forurenede materialer er en vigtig forudsætning for både den praktiske og økonomiske gennemførelse af havneudvidelsen, er det yderst kritisabelt, at havneudvidelsen igangsættes inden, der er foretaget VVM undersøgelse for benyttelse af disse fyldmaterialer. Ifølge vore informationer modtager havnen en indtægt på 600 millioner kroner for "bortskaffelse" af disse affaldsprodukter fra kraftværker, forbrændingsanstalter samt ejere af forurenede parceller. Såfremt miljøundersøgelser viser, at det ikke er forsvarligt at benytte disse materialer i en opfyldning i havmiljø, vil grundlaget for havneudvidelsens dimensionering og økonomi være faldet bort.

Metoden til transport af flyveaske er ikke belyst. Der er såvidt vi er orienteret tre mulige metoder, der alle er behæftet med betydelige problemer. 1: Skibstransport med losning med pumper. Denne metode er meget dyr, da pumperne slides voldsomt af det hårde materiale. 2: Skibstransport ved at sejle ind i bassin og tømme ud ved at dumpe gennem bunden. Denne metode er behæftet med betydelig fare for forurening af det omkringliggende vandmiljø, da der skal sejles ind og ud af fyldområdet. 3: Lastbiltransport gennem Århus by. Denne metode belaster byen og dens borgere med en betydelig forurening fra dieselmotorer. Men desuden kan man frygte at flyveasken under transport vil kunne spredes til omgivelserne. Uden at være indkapslet eller fugtet er flyveasken yderst flygtig. Indkapsling eller fugtning må forventes at fordyre transporten betragteligt. Og vi taler her om ca. 553.000 lastbillæs af 10 kubikmeter. Alene i 1999 skal der køres ca. 200.000 ture(9). Hvis de ligger inden for normal arbejdstid, er det en lastbil hver 30. sekund alle hverdage året rundt.

Havneudvidelsen er blevet promoveret kraftigt fra mange kredse, især med begrundelse i beskæftigelsen. **Men fakta er, at på trods af omsætningstigninger, er beskæftigelsen på havnen i de senere år faldet betydeligt.** Ifølge Danmarks Statistik/JP østjylland er den fra 1990 til 1997 faldet fra ca. 4700 til ca. 4100. Der er således ikke meget, der tyder på en stigende beskæftigelse. Rationaliseringerne vil fortsætte med mere effektive transportsystemer og stordrift.

VVM rapporten indeholder ingen reelle alternativer til udvidelse af Århus Havn. Der er kun proforma medtaget varianter af udvidelsen. Amtet havde i sit oprindelige pålæg til VVM rapport medtaget et alternativ, hvor "dele af den forventede omsætningsstigning med fordel kan flyttes til Grenå havn". I en henvendelse 19 December 1996 fra daværende borgmester Thorkild Simonsen og Rådmand Hans Schiøtt lagde Århus Kommune pres på Århus Amt for at

få fjernet dette alternativ(10). Selv om amtet i første omgang valgte at fastholde alternativet, fik kommunen alligevel sin vilje. Vi kan som borgere kun undre os over dette. Det bør også bemærkes i denne sammenhæng at Amtet allerede 21. November 1996 bemærkede(11) "at tidsplanen allerede på nuværende tidspunkt vurderes at være urealistisk set i lyset af de omfattende miljøkonsekvensundersøgelser, der ligger for". Alligevel valgte kommunen at forcere projektet igennem.

Ser man på alle problemerne ved havneudvidelsen sammelagt, så må man indrømme, at der skal overordentlige vægtige argumenter på bordet for at berettigg dette overgreb på livskvaliteten i Århus midtby. Århus Miljøgruppe M97 har endnu ikke fået forelagt vægtige argumenter for havneudvidelsen. Vi har ikke fået dokumentation for at erhvervslivet har transportbehov, der ikke kan løses lige så økonomisk på anden vis, ligesom vi ikke har fået nogen form for dokumentation for at de forventede 2000 ekstra arbejdspladser på havnen på nogen måde er realistiske. Det er heller ikke dokumenteret, at havneudvidelsen er den eneste erhvervsstøtteaktivitet, der angiveligt kan skaffe 2000 arbejdspladser for nogle milliarder. Det præcise tal svinger lidt.

Vi ser havneudvidelsen som direkte skadelig for erhvervslivet og beskæftigelsen i Århus. De betydelige miljøforringelser vil mindske mulighederne for turisme i Århus, samt den heraf afledte handel. Ved at gøre byen mindre attraktiv at bo i, forringer man ligeledes virksomhedernes mulighed for at skaffe arbejdskraft inden for de mest efterspurgte uddannelser. Dermed skades disse virksomheders konkurrencedygtighed. Når man forringer de vidensbaserede virksomheders muligheder, forringer man også mulighederne for afledt produktion med faglært og ufaglært beskæftigelse.

Desuden vil den store binding af midler til havnerelaterede projekter betyde færre muligheder for andre erhvervsfremmende initiativer.

Vi kan således kun opfordre politikere, erhvervsorganisationer og fagpolitiske organisationer i Århus om at tænke sig om endnu en gang inden det er for sent med 3 km mole ud i bugten.

Med venlig hilsen

Århus Miljøgruppe M97

Referencer:

- (1) Anne Frøsig, Lars Moseholm: Luftbårne partikler som årsag til luftvejssygdomme og overdødelighed?. Ugeskrift for læger, 1996, Okt. 14; 158(42): 5915-5919.
- (2) VVM rapport om udvidelse af Århus Havn, Århus Amt, Maj 1997. pp 150-151.
- (3) VVM rapport om udvidelse af Århus Havn, Århus Amt, Maj 1997. pp 153, Stigning beregnet ud fra procenttal i tabel 5.5.4.
- (4) Referat fra Århus Amt Udvalg for teknik og miljø møde d. 16-1-97 og 11-09-97. Se Internet <http://www.aaa.dk/DAGSOR/UMT/UM160197/7.HTM> samt <http://www.aaa.dk/DAGSOR/UMT/110997/1.HTM> punkt g.
- (5) Brev fra Trafikministeriet til Århus Havn 9 oktober 1997. Journalnummer 1996-3126/H2044-63
- (6) Eisenbahn-Journal, 11/1997: 28-29 samt Internet: <http://www.db-cargo.de/Cargo/News/pm70904a.htm> og <http://www.hellmann.de/e-presse.htm>
- (7) Internet: <http://www.afp.de/archiv/gif/bn04.gif>
- (8) VVM rapport om udvidelse af Århus Havn, Århus Amt, Maj 1997, figur 5.9.8, side 193.
- (9) VVM rapport om udvidelse af Århus Havn, Århus Amt, Maj 1997, tabel 5.9.10, side 179.
- (10) Referat fra Århus Amt Udvalg for teknik og miljø møde d. 16-1-97, Internet: <http://www.aaa.dk/dagsor/umt/um160197/11.htm> samt <http://www.aaa.dk/dagsor/UMT/UM160197/BESLUT.HTM> punkt 11.
- (11) Udvalget for Teknik og Miljø møde 21-11-1996, punkt 16: Internet: <http://www.aaa.dk/dagsor/UMT/UM211196/16.HTM>