

Formandens beretning for 2005

(marts 2005 - februar 2006)

Beretningen bliver i tre dele. Først vil jeg løbe igennem de emner, vi har haft på dagsordenen i det forløbne år. Dernæst vil jeg forsøge at sige lidt om, hvordan det har været at være aktiv i foreningen i denne periode. Og endelig vil jeg prøve at komme med et nyt bud på, hvordan vi bedst indretter vores aktiviteter fremover efter de kræfter vi har, så der bliver mere energi i foretagendet.

Jeg håber, at den sidste del kan inspirere til at nogle flere i medlemskredsen vil deltage i generalforsamlingen tirsdag den 28. februar og gerne overveje at være med i en eller flere af foreningens aktiviteter. Det har igen været en ret lille kreds af aktive, der har holdt foreningen flot. Og uden at støde nogen tror jeg, jeg kan sige at der bestemt er brug for friske kræfter – eller i hvert fald flere kræfter.

GODSTRAFIK til og fra Århus Havn: Tunnel eller shuttletoget

I april fik Jørgen Aakjær (som privatperson) foretræde for Teknisk Udvalg, hvor han fremlagde sine tanker om et shuttletoget som alternativ til en tunnel under Marselis Boulevard.

Det vandt så meget gehør, at byrådet efterfølgende med stemmerne 23 for og 2 imod besluttede, at også shuttletogsløsningen skal VVM-undersøges. (VVM – Vurdering af Virkninger for Miljøet). Det tankevækkende i den sammenhæng er vel, at det var den daværende rådmand for Mag. 2. afdeling Poul B. Skou og hans partifælle, der stemte imod.

M97 blev derefter inviteret med til en workshop, som Mag. 2. afdeling afholdt den 26. maj hos rådgivningsfirmaet Rambøll. Der var omkring 40 deltagere, der repræsenterede de forskellige interessenter – Kommunen (flere afdelinger), Amtet, erhverv, beboere, politi, natur og miljø, - som blev delt i 4 arbejdsgrupper.

Kommunens nye oplæg indeholdt det, der kaldes Hovedalternativet, dvs. den løsning, som Kommunen selv foretrækker, nemlig en firesporet vej-tunnel under Marselis Boulevard. Men oplægget indeholdt nu også shuttletogsalternativet, som tidligere havde været dømt ude som indlysende urealistisk. Der var også kommet et forslag med om en togtunnel under Marselis Boulevard, som skulle dreje op igennem Kongsvang for at koble på banen der. Det vakte naturligt nok meget modstand hos repræsentanterne fra Kongsvang. Og det fandt ingen støtte. Det stod klart, at shuttletoget var det eneste alternativ, der var rigtig interessant og debatten kom derfor til handle om fordele og ulemper ved de to løsninger. Efter workshopen blev Jørgen Aakjær (selvfølgelig) M97's repræsentant i Følgegruppen vedrørende Marselis Boulevard.

Den 7. juni deltog mange af M97's medlemmer i et velbesøgt borgermøde om sagen på Rådhuset. Her var især mange beboere fra Kongsvang mødt op. De var meget bekymrede over banealternativet gennem tunnelen og havde meget svært ved at skelne det fra vores forslag om et shuttletoget. Men jeg tror det lykkedes os nogenlunde at få forklaret, at de to forslag intet havde med hinanden at gøre.

Kommunen og Amtet havde inviteret til at man kunne indsende skriftlige ideer og forslag frem til d. 30. juni. Der kom 48 indlæg, fra myndigheder, erhverv, beboere, foreninger og interesseorganisationer. Langt de fleste indlæg kom fra beboere i Kongsvang. Så selv om M97 offentligt havde lagt afstand til Kongsvang-løsningen, var beboerne så usikre på om den løsning stadig ville være i spil, at både deres beboerforening og altså mange individuelle beboere protesterede imod netop denne løsning. Alle indlæg findes på www.marselisboulevard.dk

Så Kongsvang-forslaget har givet meget ”støj på ledningen” for os. Men det er nu også fjernet som et alternativ, der skal undersøges. Tilbage står Hovedalternativet, 0-alternativet (dvs. status quo plus støjafskræmning), forsænket MB og udvidelse af Åhavevej, udbygning af MB i niveau og udvidelse af Åhavevej, bymotorvej i MB og Åhavevej - samt shuttletogets løsning.

M97s høringssvar kan læses på www.m97.dk under Temaer → Godstrafik til og fra Århus Havn → Debatindlæg Vej-tunnel eller shuttletog.

På samme side er der links til forskellige dokumenter om partikelforurening og tunnelsikkerhed. Spørgsmålet om tunnelsikkerhed tog vi op allerede i workshoppene, og det forbavsende var, at hverken Kommunen, Amtet eller Rambøll lod til at være bekendt med det EU-direktiv om tunnelsikkerhed, der kom i april 2004, som en følge af den store katastrofe i Mont Blanc-tunnelen.

Men det indgår nu i den videre undersøgelse.

Århus Amts beslutning fra 3. november 2005 findes på www.aaa.dk → politik → dagsordener → udvalg for miljø og trafik → 2005 → 3. november

Følgegruppen mødes næste gang den 7. februar, så der vil være et punkt med sidste nyt fra tunnelen på Generalforsamlingen.

Letbaner

Vi besluttede i sommeren 2004 at føre en kampagne for at indføre letbaner i Århus. Det blev dog udsat pga. presserende opgaver vedr. tunnel under MB. Men i begyndelsen af 2005 tog vi det op igen, og vi tilsluttede os det forslag, ”Ren luft i Århus”, som Knud Jørgensen har arbejdet på siden 2000. I løbet af foråret fik vi lavet en kort i farver i A3-format som fremstiller ideen på en klar og overskuelig måde.

Møder med byrådsmedlemmer

Vi besluttede sidste år at invitere en række udvalgte byrådsmedlemmer til møder – ikke i lobbyen, men i dagligstuen hjemme hos Hans Pedersen. Det første møde var med Peter Thyssen den 9. februar. Det var et udmærket møde, men det blev kort, fordi PT skulle til møde hos De Radikale – det var dagen efter valget. På mødet fremlagde PT til vores store overraskelse ideer om en letbane, som var udarbejdet sammen med Århus Amt. Det var det forslag, som senere blev offentliggjort. Vi havde nogle umiddelbare indvendinger, men den knappe tid gjorde, at vi ikke fik en dybtgående snak om det.

Det næste møde var med Ango Winther (8. marts) som også var et meget fortrinligt møde – hvor vi fik vendt mange spørgsmål angående mulighed for et letbanesystem. AW's profession som køreplanlægger ved Århus Sporveje betød også, at vi fik nyttig viden om de forskellige liniers kapacitet mv. Det sidste møde var med Poul B. Skou (26. maj) (det foregik dog på rådhuset med deltagelse af vejchefen).

Et planlagt møde med Jørgen Skov og Morten Homann blev aflyst pga. sygdom.

Alt i alt var det gode møder, hvor vi på en uformel måde fik mulighed for at fremlægge vores ideer for centrale personer i byrådet.

Møde i Bruuns Galleri / IDA

Selskabet for Jernbanetransport, JETRA, indbød M97 til at give et oplæg ved et debatmøde om letbaner den 12. september 2005. Oplægsholdere var direktør Jørn Gettermann, Københavns Amt: Helge Bay og Morten Engelbrecht, fra letbaner.dk; rådmænd Peter Thyssen og planlægningschef Rigmor Korsgaard, Århus Sporveje; Palle Bendsen, M97.

M97s bidrag var en præsentation af det førnævnte forslag fra Knud Jørgensen "Ren luft i Århus".
Det kan ses på www.m97.dk

Vi har mange kritiske indvendinger mod det forslag som Amt og Kommune har fremlagt. Det går bl.a. på at man vælger at starte med linieføringen til Lisbjerg, planen om at indlede med busbaner og fjerne en hel række huse på Randersvej.

Vores forslag er at starte med en linie fra Lystrup (linie 9's afløser). Det vil kunne overflødiggøre den meget omtalte og meget dyre viadukt over/under Grenåvej, idet det vil give mulighed for, at passagerer fra Grenå til Århus allerede fra Lystrup vil kunne benytte den moderne letbane.

Anlægget af en første etape fra Lystrup via Bruuns Bro til Kongsvang vil muliggøre samdrift med de to nærbaner med fælles materiel, samt nedlæggelse af banestrækningen fra Lystrup til Århus H. gennem Risskov og langs havnen. Dvs. at den barriere som Grenåbanen i øjeblikket udgør på havnen forsvinder, samtidig med at de nye bynære havnearealer omdannes til boligformål mm.

Vi mener, at skal letbanen for alvor overtage noget af biltrafikken, så gør det ikke noget, at vejbanearealet indskrænkes; det må gerne blive lidt mere besværligt at tage mellem 800 og 1500 kg "organiseret metal, gummi og plastik" med, blot fordi man skal på arbejde, i biografen eller til tandlæge.

Vi mener faktisk, at man kan tage skridt til at dæmpe privatbilismen i byen. Et udbygget velfungerende letbanesystem udgør vores Hovedalternativ sammen med cykling og gang.

Vi har ikke været imponeret indtil nu af den form for borgerinddragelse, som er blevet annonceret i forbindelse med letbaneprojektet. Men vi vil i den kommende tid forsøge at gå rådmænd på klingen om det spørgsmål. Det har set ud som om borgerne først kan komme på banen, når de vigtigste ting er besluttet, såsom linieføring, rækkefølge i udbygningen og sammenhængen med øvrige planprojekter. (Havnen)

De Bynære Havnearealer

Jørgen Aakjær har også haft plads i følgegruppen vedrørende de Bynære Havnearealer.

Der har været repræsentanter fra DN, Århus Kajakklub, DSB, sejlsport og træskibene foruden Århus Havn og virksomhederne på havnen.

M97 har gjort sig til talsmand bl.a. for at der skal være et velplaceret areal, som skal være en slags Folkets Plads, og også for et vist mål af høje huse for at sikre at arealerne ikke bliver alt for tæt bebygget. Vi finder, at Fladelands plan for De Bynære Havnearealer er en god plan.

Vi har også diskuteret at det er vigtigt, at der bliver indlagt nogle krav om, at byggeriet bliver energirigtigt og i det hele taget miljømæssigt forsvarligt. Men det er krav der må rejses i de kommende faser.

Trafikplan for Midtbyen

Vi fik i efteråret en reaktion fra Vejkontoret på vores indlæg i debatten om Trafikplan for Midtbyen i form af et resume af og kommentarer til alle indlæg, der havde været i den offentlige debat. Debatten var sat i gang med fuld musik, med idekonkurrence og borgermøde og alt hvad man kunne ønske sig. Men når man så læste hvad der kom ud af det hele, så var det en meget forstemmende oplevelse. Borgerinddragelse "Model Århus" havde vist sig at være ... tungen ud af vinduet, og det er der ifølge gamle erfaringer ikke meget smag i. Omkvædet til næsten alle indlæg hed "Det anbefales, at indlægget ikke medfører ændringer i forslaget til trafikplan". Eller når det gik højt: "Væsentlige dele af de fremsatte synspunkter vurderes at være tilgodeset i trafikplanen." I M97s tilfælde dog med denne smukke variation: "Dele af de fremsatte synspunkter vil kunne tilgodeses med den fremlagte trafikplan."

Det var for M97s vedkommende faktisk alvorligt ment, vores indlæg. Det handlede om Århus Midtby, om hvordan det er at leve og færdes der. Ikke en eller anden ideal computerby à la Sim City. Og sådan har det formentlig været for alle de øvrige bidragydere. Kun Dansk Cyklist Forbund og to handicaporganisationer fik imødekomme, der gik lidt ud over det her nævnte.

Det giver endnu en god grund til, at vi forsøger at sætte fokus på Århusmodellen for Borgerinddragelse, som er et flagskib i Århus Kommune. Men hvis det kun er til pynt, så kan det være det samme.

Botanisk Have

I forsommeren kom Mag. 2. afdeling med et udspil om en større omlægning af Botanisk Have. Planen betød en udvidelse af Den Gamle By ind over det der engang var en meget populær legeplads, men som i dag kun er en samling stativer til brug for joggere – og mange store gamle træer.

Nye legepladser skulle anlægges op ad bakken op til møllen.

Væksthusene skulle udvide med et nyt Palmehus ud i et centralt afsnit af Haven, hvor endnu en række gamle træer skulle fjernes.

Den enestående samling af eksempler på danske plantesamfund skulle erstattes af stauder. Og som kronen på værket skulle der anlægges et underjordisk P-anlæg ved Eugen Warmings Vej, som ville rydde flere store træer, som udgør hele den vestlige afgrænsning af Haven over et betragteligt stykke.

Vi udarbejdede et høringssvar, som også kan findes på hjemmesiden. Mange andre kritiserede også dette projektforslag, som ville ødelægge store dele af den bypark, som bliver brugt af så mange forskellige mennesker året igennem. Derfor måtte magistratsafdelingen trække det meste tilbage igen.

Men spillet er ikke helt forbi, da der er fremtrædende medlemmer af byrådet, som fortsat gerne ser et P-anlæg. Det vil derfor være nødvendigt igen at være opmærksomme, hvis det materialiserer sig som et konkret forslag.

Vores svar blev i en lettere omredigeret form bragt i Stiftstidende i navn af Anette Wium, som havde været hovedforfatter på høringssvaret.

Kommunevalg

På et tidspunkt overvejede vi om vi ville have kræfter til at slå et slag for nogle af vores mærkesager i tiden op til valget. Det endte med, at vi måtte se i øjnene, at det havde vi ikke. Det blev dog til en enkel markering: En annonce, der var formet som en efterlysning af byråds kandidater, der ville melde klart ud om de interesseudsættninger, der eksisterer mellem Århus-borgerne og Århus Havn, dels omkring økonomi – Havnen betaler ikke selskabsskat. Den planlagte havnetunnel ser ud til at skulle betales af skatteyderne – og dels omkring trafikken til og fra havnen – og den forurening mv., som følger heraf.. Der var nu ingen, der gav sig til kende.

Underskrift på Reach-appel

I november tilsluttede M97 sig sammen med 31 andre organisationer og virksomheder en appel om, at politikerne i Europa Parlamentet ikke ville svække det forslag til en ny kemikalielovgivning, som skulle til afstemning den 17. november. Lovgivningen er kendt under navnet REACH, som står for Registration, Evaluation and Authorisation of CHemicals dvs. registrering, vurdering og godkendelse af kemiske stoffer.

Cafemøde om partikelforurening

Tre medlemmer deltog 3. januar 2006 i et Cafemøde om partikelforurening fra trafik og brændeovne med overlæge Torben Sigsgaard, Center for Miljø og Arbejdsmedicin, AU. Det var en meget oplysende aften, som til forundring for nok mange deltagere efterlod et indtryk af, at forureningen fra brændeovne var af en størrelsesorden som halvdelen af forureningen fra dieselmotorer. Men der er tale om forskning, som endnu mangler en del i, at man kan sige med en høj grad af sikkerhed, hvad de sundhedsmæssige følger er.

Ω

Om M97 i 2005

Hvordan har det været at være aktiv i foreningen i det sidste år?

Det har været en meget hård kerne for nu at sige det lidt barsk, der har været aktive i årets løb. Det har været godt og fornøjeligt, men også i lange stræk ret hårdt og svært at overkomme alle de opgaver, der har været.

Arbejdet med de emner som er ridset op ovenfor har taget den tid, vi har haft, men så er der andre lige så vigtige ting, som er blevet forsømt: Vi har intet gjort for at holde medlemskredsen orienteret om vores aktiviteter, vi har ikke fået lavet de markeringer i medierne, som ville være med til at holde M97 på lystavlen og vi har ikke ...

Men vi vil nu ikke banke os selv alt for meget af den grund. Vi har som alle moderne mennesker travlt, ofte alt for travlt. Og mange af os er aktive i mere end denne ene forening.

Vores situation ligner rigtig mange andre foreninger og organisationer. Selv medlemsmæssigt meget store (miljø)organisationer har vanskeligt ved at have ret mange aktive ad gangen.

Så det skal ingen hemmelighed være, at der ind i mellem har været talt om, om vi kan blive ved og i givet fald hvor længe. Det leder så over til det sidste afsnit, som gerne skal blive det, der virkelig bliver debat om på generalforsamlingen.

Ω Ω

M97 fremover

Jørgen Aakjær har stillet et forslag til generalforsamlingen om, at vi indleder en proces, hvor vi nedlægger M97 som forening og fortsætter som "interessegruppe".

Det er selvfølgelig en mulighed, men jeg mener, at det skal være på den yderste dag. Jeg tror til gengæld, at vi kan gøre en del for at få foreningen til at virke lettere at være aktiv i.

Jeg synes vi skal forsøge at holde skuden flot og måske gøre noget ekstra for at få mere vand under kølen for at blive i det maritime. Jeg tænker ikke på, at vi skal ud som hververe på Lille Torv og Strøget, men på at huske at gøre mere ud af synlighed i offentligheden. Da Østjyllands Radio for nylig ringede for at høre, hvad vi mente om planen for de bynære havnearealer og især de høje huse, indledte journalisten med at spørge om vi stadig eksisterede. Den sad.

Men det indtryk, vi fik gennem møderne med Thyssen, Winther og Skou i foråret gav os et indtryk af, at vi har et godt navn i Kommunen, på trods af at vi bider dem i haserne. Så på en eller anden måde er de politikere, som vi ofte beklager os over, måske afhængige af, at der er en saglig, kritisk offentlighed, hvem ved? Vores deltagelse i følgegrupper har som regel også været mødt med respekt.

Man kan også stille spørgsmålet: Hvad skulle vi gøre uden M97? Svar: opfinde den igen. Eller sagt på en anden måde: der er i enhver kommune behov for en miljøgruppe, der forholder sig konstruktivt kritisk til de kommunale planer mv. Og ikke mindst i en kommune af Århus' størrelse.

Hvordan så gøre det lettere? Jeg vil foreslå, at vi opgiver Skt. Anna Gade Skole som fast mødested. At vi mødes privat i mindre arbejdsgrupper omkring Letbaner, Tunnel, Havn etc. Det er som regel hyggeligere – og kan nemt blive mere produktivt, fordi vi har adgang til pc og Internet mv. Vi vil hurtigere kunne forbinde ide med handling. Og så mødes på Skt. Anna Gade Skole med større mellemrum.

Vi kan arrangere Cafemøder i stil med det, jeg omtalte ovenfor. Det vil måske kunne trække nye folk til. Det er let at arrangere, det er en lille forsamling, men "større end os selv".

Så mit forslag skal være, at vi fortsætter.

Ω Ω Ω

Århus, den 31. januar 2006

Palle Bendsen

Beretningen vil blive lagt ud på hjemmesiden efter generalforsamlingen.