

Århus [mil'jø:]gruppe (m)97

Århus Miljøgruppe M97 hørings svar

Letbane i Århusområdet - etape 1

Indledning	1
Processen og planlægningen.....	1
Linieføring	2
Randersvej/Nørrebrogade	3
Materiel – økonomi og miljø	4
M97's forslag.....	5
Alternativ	7
BILAG vedr. lokalplaner.....	9

Indledning

M97 vil i dette hørings svar først behandle forholdene omkring planlægningsprocessen og den politiske beslutningsproces. Vi har gentagne gange påpeget, at der har manglet en reel inddragelse af borgerne i den tidlige del af projektet.

Vi vil dernæst kommentere linieføringen for etape 1, valget af materiel og de tilhørende miljøkonsekvenser.

Til sidst vil vi præsentere M97's forslag med en argumentation for, at det bliver behandlet i den kommende VVM-proces som et fuldgyldigt (ikke-detaljeret) alternativ.

Processen og planlægningen

Debatoplægget handler om en

ændring af kommuneplanen for
at etablere en letbanestrækning fra Århus H
langs havnepladsen og videre ad Randersvej til
Skejby, Lisbjerg og Lystrup.

"Letbane i Århusområdet", side 3.

Dette debatoplæg er det første forsøg fra Århus Kommunes side på en reel inddragelse af borgerne i dette store projekt.

Rygraden til Århus Kommunes projekt – sammenbinding af de to nærbaner ved hjælp af en letbane – blev lagt i 2005 uden nogen inddragelse af borgerne. Det har siden ligget fast, at det er denne linieføring, som er til debat.

M97's fortolkning heraf kan kun være, at Århus Kommune har investeret så meget politisk i aftalen med først Århus Amt og siden Region Midt og omegnskommunerne, at borgerinddragelsen måtte ofres. Eller også er borgerinddragelse kun vinduespynt. Det er som nævnt et synspunkt, vi har fremført mange gange, senest ved det offentlige møde 6. marts 2008. Vi har på intet tidspunkt fået en anden plausibel forklaring på fraværet af borgerinddragelse.

Jf. Århusmodellen for Borgerinddragelse:

- Borgerinddragelse er en obligatorisk overvejelse i **startfasen** af en opgave
- Borgerne har som minimum en ret til at blive hørt
- Borgerne skal have reelle muligheder for at deltage

"Århus-konventionen giver offentligheden adgang til oplysninger om, og **medvirken i beslutningsprocesser om lokale**, nationale og internationale miljøsager. Det har fokus på samarbejdet mellem offentligheden og offentlige myndigheder." (Wikipedia, vores fremhævelse))

Byrådet har på intet tidspunkt spurgt: "Hvilken letbane ønsker borgerne?" endsige "Hvor skal letbanen køre?"

Hvis man ser på de anstrengelser Århus Kommune har gjort for at indkalde forslag fra borgerne vedrørende indretningen af Bispetorv, skulle man tro, at det var af større betydning for borgerne end etableringen af en letbane.

Linieføring

Forslagets linieføring er i lange stræk uden passagergrundlag (Århus H - Kongsvang, Århus H - Sibirien, Lisbjerg – Lystrup). Det betyder også, at den geografiske fladedækning ikke bliver optimal. Det vil give en dårligere driftsøkonomi. Men anlægsomkostningerne er selvfølgelig mindre, når man lader letbanen køre på eksisterende skinner.

Grundtanken i letbaneprojektets etape 1 er at tage afsæt i et stort kundegrundlag og gøre brug af Grenaabanen og Odderbanen. Herved kan letbanens etape 1 etableres for et væsentligt mindre beløb end ved nyanlæg af en letbane.

"Letbane i Århusområdet", side 4.

Vi er ikke overbevist om, at passagergrundlaget på Grenaabanen og Odderbanen overgår det, der er i Århus by – og de nærmeste oplandsbyer. Der må alt andet lige være en bedre driftsøkonomi i et letbanesystem, der tager sin begyndelse i den tætte by. Og ikke mindst: det vil have en større mulighed for at flytte rejsende fra privatbil til kollektiv trafik.

Hvis letbanen anlægges indefra-og-ud, vil den hurtigere kunne tages i anvendelse og give et positivt økonomisk resultat. Det er ikke tilfældet i kommunens forslag.

Terminalen ved Banegården ligger ”skjult” på en perron. Det betyder, at omstigning til fjerntog er dobbelt så besværlig (trappe op og trappe ned), i forhold til hvis terminalen lægges oven over jernbanen på Bruuns Bro (trappe ned).

Randersvej/Nørrebrogade

Busbanerne bør undgås. I stedet bør man gå direkte til at anlægge letbanen.

Der planlægges med et alt for bredt trace med mange svingbaner og dobbelte vejbaner foruden letbanen. Nogle letbanestop ligger efter krydsene i stedet for før, hvilket også giver et alt for bredt trace ved krydsene. I forvejen er de brede kryds vanskelige at passere for fodgængere, - ikke mindst mindre børn, ældre og gangbesværede.

Forslaget vil gå ud over 25 huse og blodbøgen, der er beskyttet af en særlig paragraf i lokalplan 296 (se bilag). Husene er eksproprieret, før VVM-undersøgelsen er foretaget.

Letbanen skulle jo overflødiggøre en stor del af personbiltrafikken. Og lastbiltrafikken til Nordhavnen er væk, før letbanen bliver anlagt. Men det fremgår, at Århus Kommune ikke vil begrænse biltrafikkens nuværende rådighed over vejarealet. Det betyder f.eks. på Nørrebrogade, at kastaniealléen langs Universitetet og træer i Vennelystparken må fældes.

Det får det til at se ud, som om det er letbanen, der vælter træerne, mens det er snarere skyldes hensynet til personbiltrafikken. Universitetsparken og Universitetet udgør en arkitektonisk helhed, der med rette er berømt i ind- og udland. Den er sammen med Vennelystparken omfattet af en bevarende lokalplan (nr. 376 – se bilag) og blev i 2006 optaget i regeringens kulturkanon. <http://www.kum.dk/sw34146.asp>

Det er med andre ord udtryk for et kortsynet politik at lave indgreb over for disse bynatur- og kulturværdier for at sikre plads til en bilisme, der alligevel aldrig kan få nok plads. Hvis ikke vore byer forstår at forsvare sig imod bilismen og tildele den en rimelig, men underordnet rolle især i de centrale bydele, ender de som uinteressante kulisser for en kultur, som tilhører det 20. århundrede mere end det 21.

Ifølge Århus Stiftstidende skal træerne fældes inden VVM-undersøgelsen er færdig. Det forklares med, at det sker som en del af busprioriteringen.

M97 mener, at det må være tilstrækkeligt, at der på visse stræk er tre vejbaner til biltrafikken: i princippet to i retning mod centrum og en i retning væk fra centrum. Det gælder selvfølgelig især på de stræk, hvor der er andre samfundsmæssige (kultur/natur) hensyn, der bør veje tungere end bilernes fremkommelighed.

Bustrafikken vil

i høj grad i fremtiden komme til at fungere som tilbringe-trafik til letbanen, samtidig med, at der fortsat skal sikres et busnet til betjening af lokalområderne.

”Letbane i Århusområdet”, side 4-5.

Hvis det er tilfældet, kan vi ikke forstå, at det skulle være nødvendigt at operere med busruter og tilhørende stoppesteder parallelt med letbanen; det er med til at gøre traceet bredere end nødvendigt.

Materiel – økonomi og miljø

I letbaneprojektet indsættes nye lette togsæt som kan køre både på Odder- og Grenaa-banerne og på nye skinnestrækninger i gadeforløb. Der er altså tale om, at de samme tog kører som traditionelle tog mellem byerne og som sporvogne i gaderne i de tætte byområder.

”Letbane i Århusområdet”, side 3.

De kombinerede diesel- og eltog er tungere og mere energikrævende, det giver ringere luftkvalitet og større CO₂-udledninger og er dyrere end rent elektrisk materiel. Det gælder både indkøb og drift. Der er færre siddepladser, det giver også en ringere økonomi. Byrådets projekt er derfor en ”bastardløsning”, der ganske vist er billigere i anlæg end en moderne, miljørigtig rent elektrisk letbane. Men det kan nemt vise sig at være for dyrt at købe billigt.

COWI-rapporten fra 2006 om ”Letbaner i Århus-området” omtaler ikke energi- og miljøforhold og det gælder også nærværende debatoplæg, ”Letbane i Århusområdet”. Ordet ’klimaforhold’ optræder kun i den oversigt, der er om VVM-redegørelsens obligatoriske indhold.

Det er stærkt kritisabelt, at et forslag til et nyt kollektivt trafiksystem for Århus-området ikke gør mere ud af klimahensynet. Det må være klart for enhver, der følger bare minimalt med i samfundsdebatten, at det er det vigtigste spørgsmål, som enhver samfundsplanlægning må sætte øverst. Det gælder ikke mindst byggeri og anlæg, der koster meget energi under opførelsen og har lange levetider.

Det er ikke kun et anliggende for internationale forhandlinger og national lovgivning. Kommunerne har et meget stort ansvar som dem, der i praksis står for den største del af planlægningen. M97 mener af den grund, at Århus Kommune ikke har udvist rettidig omhu i sine oplæg til en fremtidig letbane i Århus-området.

Det fremgår af forløbet i de senere år, at det overordnede princip for planerne om en letbane nok har været en forbedring af den kollektive trafik, så den kunne udgøre et reelt alternativ til privatbilismen. Men det har været anskuet mere ud fra en defensiv logistisk og planlægningsmæssig nødvendighed om at reducere privatbilismens vækst, end ud fra en offensiv miljømæssig, energioptimerende vision, der giver den mindst mulige klimapåvirkning.

År for år forøges bilparken. 2004-2007 kom der 174.000 **flere** biler på de danske veje og i byernes gader. For Århus-området er det måske i størrelsesordenen 10.000 (- til en pris, der langt overstiger det, letbaneprojektet skønnes at koste).

Disse tal alene fortæller, at drivkraften til byernes (og motorvejenes) trængselsproblemer ligger uden for (kommunal)politikeres rækkevidde. Det er summen af mange private borgeres valg – og den økonomiske rigdom i samfundet, der driver udviklingen.

Men det er et politisk valg, i hvilken grad vores by skal stile sig til rådighed for bilismen. Det er et valg af udviklingsretning for byen: hvor rar/ubehagelig den skal være at bo og opholde sig i. Og hvilken klimapåvirkning vi vil acceptere, at vores by har.

M97's forslag

Udover at redegøre for miljøkonsekvenserne af hovedalternativet skal VVM-redegørelsen også redegøre for andre undersøgte alternativer, herunder for konsekvensen af ikke at gennemføre projektet (det såkaldte 0-alternativ). Ligeledes skal den forholde sig til de idéer og forslag, der måtte være fremkommet fra offentligheden.

"Letbane i Århusområdet", side 6.

I VVM-redegørelsen for letbanens etape 1 forventes alene belyst alternativer, der vedrører etape 1, eksempelvis linjeføringen gennem Skejby, sporenes placering i forhold til kørebaner eller placeringen af depot- og værkstedsfaciliteter, mens alternativer, der har karakter af nye ruter, forventes belyst i forbindelse med videreudviklingen af letbaneprojektets fremtidige etaper.

"Letbane i Århusområdet", side 6.

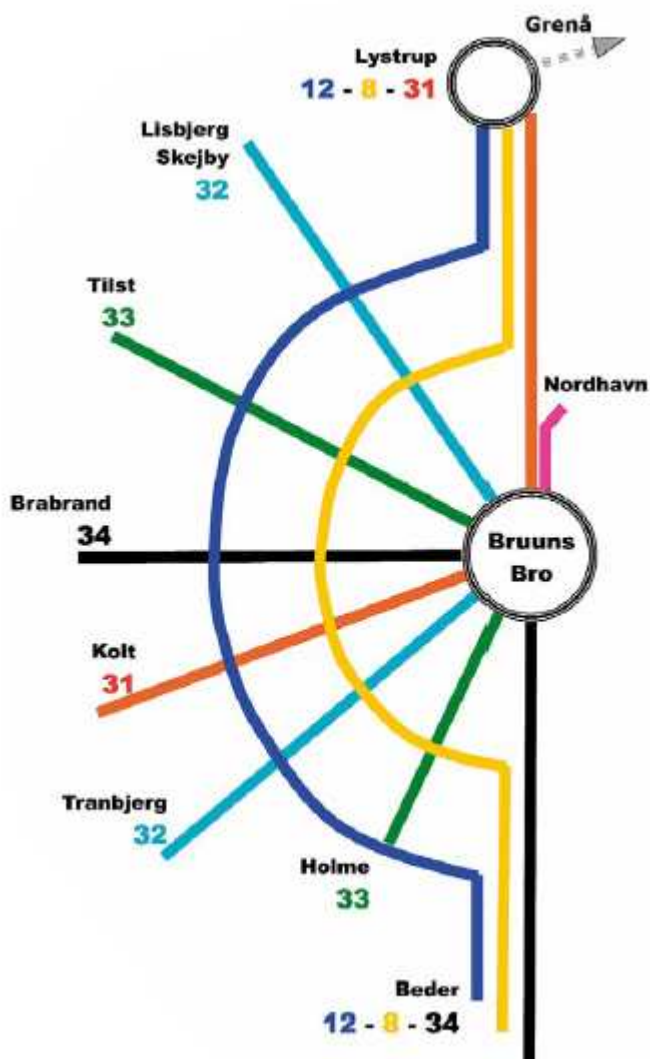
Disse to formuleringer strider en del imod hinanden; vi støtter os til den første formulering og fremsætter her i korte træk vores eget alternativ:

Århus Miljøgruppe M97 har udarbejdet et principforslag, der giver en samlet vision for et fuldt udbygget letbanesystem.

Vores vision tager udgangspunkt i, at en **moderne og komfortabel** letbane kan sikre **ren luft** og **tryggere trafik** ved at **fortrænge og erstatte biler og busser**. Desuden taler **energi- og klimahensyn** for at flytte en stadig større del af trafikken fra asfalt til skinner.

Nettet har en stor fladedækning, der hvor passagererne allerede er: Dvs. langs indfaldsvejene og alle de store nuværende busruter og med den mest centrale linieføring i bymidten gennem busgadeaksen. Det vil give den bedst tænkelige økonomi.

Letbanen bliver oven på jorden og har fra en central terminal på Bruuns Bro hurtig forbindelse til fjerntogene. (Kun én trappe ned til togene).



Vi har valgt at se strækningen Århus H – Lystrup som 1. etape. [Principskitsens linie 31] Det gør vi af hensyn til udviklingen på havnen. Barrierevirkningen ved havnen skal fjernes med det samme af hensyn til den nye udvikling af de bynære havnearealer.

Derfor gør vi Lystrup til terminal med tørskoet og hurtigt skift mellem Grenaatoget og letbanen.

Grenaabanen er i dag en barriere mellem byen og havnen. Denne barriere fjernes med M97's forslag. Godstogene kan dog fortsat bruge Grenaabanens spor om natten med rangering langs havnen - herved kan sporet fra Lystrup til længdebanen spares.

Viadukten ved Grenåvej og ekstraudgifterne til busbaner kan også undgås.

Strækningen fra Ringgaden til Skejby Sygehus må følge umiddelbart efter, da den selvfølgelig har et meget stort passagergrundlag.

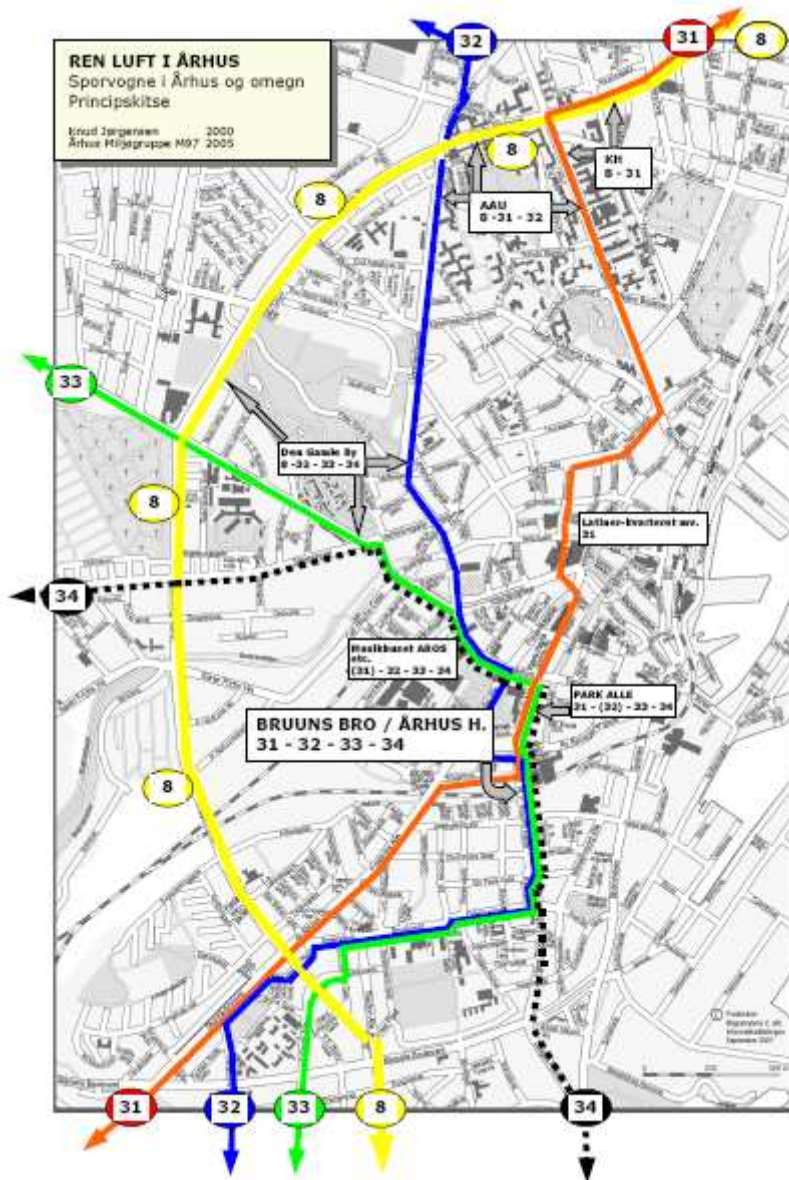


Alternativ

Vi mener, at M97's forslag kan udgøre et alternativ til det fremlagte Hovedalternativ.

Vi mener, at vurderet på faktorer som miljø, energi, klima og driftsøkonomi og evne til at være alternativ til privatbilismen og busserne har klare fordele i forhold til Hovedalternativet.

Vi står selvfølgelig til rådighed med yderligere argumentation for vores forslag.



Linieføringen i de centrale bydele

Fra Bruuns Bro / Århus H. til Nørrebrogade vælger vi en linieføring gennem busgaden, der vil give det største passagergrundlag.

Fra Bruuns Bro mod syd lader vi den første etape gå ad Frederiks Alle, de Mezas Vej, Skanderborgvej til Kongsvang, hvor der kan være en terminal med mulighed for omstigning til Odderbanen.

Senere kan letbanen føres videre ad Odderbanens trace til Beder og evt. helt til Odder.

Odderbanen kan føres ind til Århus H. som i dag, eller man kan etablere tørskoet og hurtig omstigning i Kongsvang som i Lystrup.

Århus, den 2. april 2008

for

Århus Miljøgruppe M97

Knud Jørgensen
Hans Pedersen
Palle Bendsen

Adr:

M97 c/o Palle Bendsen, Hjortensgade 19, 8000 Århus C. Tlf. 98 14 76 95.

palle@bendsen.dk

BILAG vedr. lokalplaner

UDDRAG FRA LOKALPLAN nr. 376

"Bevarende lokalplan for Universitetsparken og Vennelystparken"

Formål.

Universitetet og de øvrige institutioner, der har til huse i Universitetsparken og Vennelystparken, er levende organismer med behov eller ønsker om bygningsændringer, som uvægerligt vil opstå i forbindelse med den fremtidige udvikling. Samtidig er det klart, at parkerne med et enestående samspil mellem bygninger, terræn og beplantning og den omgivende by bør bevares og friholdes for uovervejede dispositioner.

Formålet med gennemførelse af en bevarende lokalplan for området er derfor at sikre en bevaring af den bestående helhed; men samtidig i et vist omfang at kunne tilgodese behovet for ønskelige ændringer, som vil kunne foretages uden at ændre områdets karakter.

Den helhed, der er værd at bevare, er sammensat af en række detaljer, og der skal kun få uovervejede bygningsændringer til for at skade denne helhed. Lokalplanen er derfor udarbejdet som et brugbart stykke værktøj for de myndigheder, der skal administrere fremtidige ønsker om ændringer af brugen eller indretningen af de bestående bygninger og parker.

De enkelte retningsgivende regler i denne bevarende lokalplan er opstillet ud fra hensyn til helheden og ikke for at bevare området som et museum til minde om en tidsepoke, men for at bevare det som et levende, arbejdende miljø i samspil med rekreative værdier for byens borgere, som i stort omfang udnytter parkernes grønne arealer.

side 6

Langs Nørrebrogade er plantet kastanietræer, der sammen med en tilsvarende beplantning på Kommunehospitalet danner en karakteristisk og meget smuk allé.

side 18

Lokalplan nr. 376.

OFFENTLIGT OMRÅDE FOR UNIVERSITETSPARKEN OG VENNELYSTPARKEN.

§1 FORMÅL

Lokalplanen har til formål at sikre og beskytte områdets eksisterende karakter, opfattet som et samspil mellem bygninger og friarealer inden for lokalplanområdet.

Lokalplanen er således at opfatte som en bevarende lokalplan, der har til formål at beskrive og fastholde de bygningselementer, som tilsammen udgør den eksisterende arkitektur indenfor lokalplanområdet.

side 41

Kastanietræerne, der kanter Universitetsparken langs Nørrebrogade, skal bevares og efterplantes med kastanier.

side 55

Fodnote *)

Eksisterende markante træer, f.eks. bøg i det vestlige universitetsparkområde og en hel række specielle arter i Vennelystparken, skal dog bevares. Der skal ske almindelig træpleje, dog skal fældning af markante træer ikke forceres.

Efterplantning skal altid ske med eg i Universitetsparken.

Efterplantning og udtynding af eg skal foretages, så det understreger terrænformen.

Efterhånden som der skal ske en efterplantning i Vennelystparken langs Nørrebrogade, skal dette ske med kastanier.

side 57

**UDDRAG FRA LOKALPLAN nr. 296
"Erhvervsområde ved Randersvej og Kastaniegade på Christiansbjerg"**

Stk. 5. Den eksisterende blodbøg på matr.nr. 111 fk må ikke fældes. Eventuel beskæring af nederste grene skal foretages i samråd med Naturforvaltningen.

Inden for trækronens diameter må terrænreguleringer ikke finde sted, og dette areal skal være bevokset med græs eller anden lav beplantning.

Der skal i øvrigt træffes de fornødne foranstaltninger til træets bevarelse (opsætning af byggepladshegn m.v.).

side 23