

1(8)

Transportudvalget
Folketinget
Christiansborg

124 København K.

Århus N., 19. marts 2012

Vedr. L 77 Letbane i Århus.

Jeg har desværre uden held forsøgt at sende denne skrivelse via udvalgets digitalpostsystem, såvel via Linux som Windows. I begge tilfælde afviser mine dokumentfiler som ikke godkendelige, vel ikke p.g.a. Indhold med tekniske version.

Derfor sender jeg herved med alm. post.

Med venlig hilsen
J. Fischer

P.S.: Da jeg endnu ikke sporer tegn på at rødt blod taget alvorlig presser jeg hermed citroner en smule.

J.

Korrigeret delvist indhold af til anden part fremsendt tekst omhandlende Letbane Århus L 77 til stillingtagen. (Udformet oprindeligt 14. marts 2012)

citat -

Der er jo i disse dage gang i L.77, der befinder sig et sted imellem første og anden behandling i Tinget. Jeg har noteret mig enstemmig positiv holdning til anlægget under første behandlingen, og fornemmer således allerede hvor det bærer hen. Jeg kan selv fuldtud tilslutte mig koret, da jeg har savnet sporvognen i Århus i godt 40 år. At jeg så kunne ønske man havde valgt samme sporvidde som dengang, der ville muliggøre indsættelse af et af de tilbageværende gamle vognsæt ved festlige lejligheder og til fremme af turismen, ligesom jeg bestemt ville have foretrukket at se sporvognen på mindst samme strækninger som dengang, og i det hele taget langt mere synlig i bybilledet er en helt anden sag, og givet båret af nogle stemninger i sindet, der ikke er så moderne i dag.

Jeg forstår slet ikke at man fravalgte den såkaldte Randersvejløsning, der på strækningen efter Skejby Sygehus i så fald straks ville kunne betjene det formodet derværende store kundeunderlag i stedet for som nu at køre nytteløst ude i marken i forventning om ad åre, at komme til gavn for kommende nybyggere i Lisbjerg. Den transporttidsbesparelse (1-2-3 minutter? Jeg ved det ikke) man har valgt at fokusere på går således aldeles tabt for de mange, der må spadsere over betragtelige afstande, hvis de skulle nære ønske om at lade sig betjene af det nye transporttilbud, og så må man håbe vejret er i det gode humør da. Det nævnte Park/Rejs anlæg, der anføres som en anden af begrundelserne for fravalg, behøver jo ikke med sin forventede beliggenhed ved motorvejsfrakørslen ved Randersvej på nogen måde være længere væk fra sporvognen, snarere tværtimod. Undskyld mig, at jeg kom til at berøre disse omstændigheder, der jo slet ikke var mit ærinde, og som jo også er et overstået kapitel.

Jeg har således kun én anke, og det er en lille stump af linieføringen (vel en lille kilometer ialt), som jeg siden borgermøde i 2010 har søgt at påvirke, nemlig fra Skejby og til der, hvor man krydser Egådalen. Jeg har her i sidste time formelig bombarderet Transportudvalget og hvert af de deri siddende medlemmer med utallige beskrivelser af årsagen til min interesse. Jeg og min familie bor således lige i epicentret, et udpeget særlig beskyttet naturområde, §3 med dyrearter under EF Habitatsdirektiv Bilag IV o.s.v. Jeg har jævnt hen i 2 år og uafslædigt stillet det ene spørgsmål, hvorfor man med fortsæt og ganske unødvendigt har besluttet at smadre dette sjældne stykke natur, i stedet for at flytte anlægget sølle 150 m mod vest og samtidig spare omkring 100 millioner gode danske kroner.

Jeg kender selvfølgelig intet til arbejdskulturen i Tinget, det være sig i salen, i udvalgene eller på gangene, men hvis man er aktiv i flere udvalg, og som almindelige borgere kender til hverdagens trakasserier, kunne jeg forestille mig at en stor del af ens virke, må være mere eller mindre på forhånd timet og tilrettelagt, styret af embedsmænd og byggende på sædvaner og usancer. Jeg kan derfor ikke påstå at jeg vil blive særlig overrasket, om jeg aldrig modtager så meget som en enkelt tilbagemelding på mine mange henvendelser de sidste dage. Partidisciplin ej at forglemme, må/må ikke.

Jeg spørger derfor dig, om du selv kunne finde på, eller om du tror, der i Tinget sidder en og anden, der kunne finde på under andenbehandlingen fra talerstolen, at stille et spørgsmål til Transportministeren, nemlig om det giver ham anledning til bekymring eller overvejelser i det hele taget, at lovforslaget, med sit sparsomme indhold i forhold til krav om vedlagt Miljøvurdering, gør det svært at bedømme eventuelle negative konsekvenser af anlægget i den planlagte form, og hvis dette ikke er tilfældet, da må tillade mig at spørge, om det var muligt, at der til brug ved det videre arbejde med lovforslaget, uden at det på nogen måde må opfattes som udtryk for mistillid, men alene grundet mulig tilstedeværende særlig interesse hos Tingets øvrige ærede medlemmer for

området omkring Århus i bred forstand, nu vi har chancen, kunne fremlægges den komplette Miljøvurdering, eller i det mindste afsnit vedr. **landskab og jordbund, natur, plante- og dyreliv, kulturmiljøet, friluftsliv, overfladevand, luft og klima samt afledte socioøkonomiske konsekvenser** ved såvel drifts- som anlægsfasen, af hensyn til os, der sjældent eller måske aldrig ser Århus fra den kant.

Jeg synes ikke jeg endnu engang vil bruge altfor krasse ord til beskrivelse af misforholdet, men blot henlede din opmærksomhed på det materiale jeg har sendt til dine Tingskolleger i Transportudvalget. Jeg sender naturligvis gerne kopier af det væsentlige direkte til dig, om du måtte foretrække denne løsning.

Jeg er nødt til kort at referere til lovforslaget §3, der overlader ansvaret til Transportministeren. - Side 7, Bilag 3, der helt mangler farvemærkning af den berørte del af Egådalen. - Almindelige bemærkninger, pkt. 4.4 13. linie fra bunden "Efter Humlehusvej krydser letbanen på (krydser hvad? Ja rigtig gættet **Egådalen**), - pkt. 11. Miljømæssige konsekvenser, der påberåbes at beskrive de **væsentligste miljømæssige forhold (ved slet ikke at nævne dem)** - pkt. 11.1.3 Beskyttet natur - **Røde Mølle og Egådalen**, med udbredte, og ved anlægget totalt gennemskårne §3 områder aldeles udeladt, - Bemærkninger til forslagens enkelte bestemmelser, §3, side 20 **Røde Mølle og Egådalen igen udeladt.**

To lidet interessante og formentlig sjældent besøgte §3 områder nævnes flere gange, medens det i alles øjne indiskutabelt langt mere bemærkelsesværdige §3 område, der oven i købet er udpeget til at være af **særlig beskyttet art**, og ikke at forglemme med rigtig mange gange i VVM nævnte **værdifulde geologiske omstændigheder**, og som dagligt bebos og overvåges af mennesker, totalt ignoreres i beskrivelserne!!

Jeg kan ikke på en studs overskue eller gennemskue mulige konsekvenser, men jeg er ikke tryk ved krumspring, som nævnt igen under bemærkninger til §3 (meget forvirrende med §3 natur og lovens §3) der med et trylleslag suspenderer alt normalt gældende, og overdrager ansvaret og handlingsretten alene til en enkelt person. Hvis sagen har almen interesse, og det har en sag, der tilsidesætter alt i almenvællets navn vel, kan den vel også bære en fortsat kollektiv bedømmelse og beslutningsret til en noget bredere flok, uden at dette absolut behøver at være hæmmende for forløbet, og en lykkelig slutning. Jeg har ikke kræfter til at fremfinde evt. tidligere lignende lovforslag for at konstatere dette krumspring som værende sædvanlig procedure, men denne sag er så befængt og ulden, at det slet ikke ville overraske, om der ekstraordinært var sat særlige kræfter i sving som barriere imod alm. lov og ret.

Man skulle tro lovforslaget var forfattet af planlægger, COWI eller endda trist nok at måtte sige det, Afd. for Natur og Miljø (ødelæggelser) i Århus. Det kan være, at dette er helt normal fremgangsmåde, og det får da være. Skammeligt i så fald.

Jeg må også citere udvalgte sætninger i det dokument, der lå til grund for offentlighedsfasen i Århus i 2010 nemlig:

Forslag til Letbane i Århus-området – etape 1 Tillæg nr. 1 til Kommuneplan 2009, indeholdende resumé af den valgte blanding af VVM redegørelse og Miljøvurdering af Planer og Programmer. Der henvistes naturligvis samtidig til den komplette VVM redegørelse, der på visse kontorer kunne erhverves formedelst kr. 100 for særligt interesserede. Nævnte resuméform er dog alt rigeligt, man tør således næsten ikke læse det komplette dokument, og behøver det heller ikke for at begribe uhyggen.

Citat side 11: "Egådalen og Lisbjerg Bakke er et værdifuldt landskab med markante stigninger og den bynære landskabskile med Egå, Røde Mølle og kolonihaver. Landskabskilen er stærkt påvirket af nye veje, og letbanen vil yderligere forstærke infrastrukturens dominans i området."

(intet herom i lovforslag)

Citat side 12 Natur: "I og omkring Egådalen lever flere forskellige dyrearter, der er strengt beskyttede i henhold til EF Habitatsdirektivs bilag IV o.s.v."

(intet herom i lovforslag)

Citat side 38 venstre spalte: "Letbanens broer og dæmninger vil have en synlig negativ effekt på dallandskaberne"

Citat side 42 Landskab og jordbund venstre spalte: "Mellem Skejby og Lisbjerg krydser banen Egå tunneldal, der udgør et markant landskabselement i området. Området langs Egå er således udpeget som et særligt værdifuldt landskab" - "De geologiske og landskabelige interesser i området langs letbanen knytter sig især til Egådalen og dødlandsområdet nord herfor" - "Overføringen vurderes dog stadig at ville forringe både den geologiske struktur, som dalen udgør, og det værdifulde landskab, der herved vil fremstå mere frakmenteret og visuelt forstyrret af broen og letbanens tekniske anlæg" (Lys om aftenen og natten bl.a.) højre spalte, nederst: (Egådalen udeladt i beskrivelsen af beskyttede naturlokaliteter)

Citat side 45 højre spalte nederst: "De rekreative interesser, der knytter sig til området langs Egåen, vil ikke blive berørt direkte, da letbanen vil blive ført over Egådalen på en stor dalbro. Dette gælder også Nymølle og de aktiviteter, der knytter sig til den gamle vandmølle. Dalbroen vil være synlig fra Haveforeningen Humlehaven, der ligger ca. 150 m øst for letbanen langs Egådalens sydlige skrænt"

(Alligevel noget af en påstand om vore forventede omstændigheder efter at have ofret et helt liv til sikring af et lille stykke prægtig natur, således igen ikke et ord om vor bolig på Røde Mølle 100 m fra broen, der her antager en højde af ca. 18 m incl togsæt. Nymølle (der er sandsynligvis tale om en skrivefejl) ligger ca. 1 kilometers penge mod vest, og opdager næppe at banen bygges.

Haveforeningens beboere (kun om sommeren tilladt) skal anlægge sig girafhals for at få øje på anlægget, og de har i øvrigt i forvejen ligesom vi andre sikkert rigeligt at gøre med at holde sig for ørene for at undertrykke den enerverende trafikstøj og sandsynligvis slet ikke lyst til at kikke over hækken. De vil endda få svært i det hele taget ved at se banen, da et kæmpebjerg af stærkt forurenede jord for nogle år siden blev tilladt deponeret på arealet mellem haverne og det planlagte baneanlæg, og således umiddelbart syd for Røde Mølle, ca. 70m fra Egåen. Det er i sandhed nogle rare naboer

5(8)

vi indtil nu har fået, og mere synes muligvis nu på vej)

Citat side 48, højre spalte, linie 8 fra top: "Ved krydsning af vandløb vil der i anlægsfasen kunne opstå behov for etablering af midlertidige forlægninger af vandløbene, dog ikke af Egå o.s.v."

(Egåen ikke kun forlægges, men er nu planlagt bortgravet/flyttet for så stort stykke som 260 m i henhold til nyudstedt dispensation fra Natur & Miljø, til sikring af, at indholdet af det offentliggjorte letbanekatalog kan overholdes, naturligvis uden at offentligheden får nys om denne lille justering i forhold til høringsrundens grundlag. Er det mon derfor man nedtoner omstændighederne omkring dette smukke vandløb i lovforslaget – Man henholder sig i dispensationen til Naturbeskyttelseslovens § 65, stk. 3, der giver Kommunalmyndigheden mulighed for at dispensere i *særlige tilfælde*. Om der i dette tilfælde er tale om et sådant særligt tilfælde tør jeg ikke gøre mig til dommer over)

Jeg formoder, at dette er alt rigeligt til illustration af, hvilket ærinde man er ude i, og så forstår jeg altså stadig ikke, at man tillige vil kaste 100 millioner i grams på samme konto.

Jeg erkender, at jeg egentlig føler det noget urimeligt og sandsynligvis tilsvarende håbløst at ulejlig dig med dette ærinde, da man egentlig kun vil kunne fatte situationens alvor efter at have nærlæst nævnte kombinerede VVM-redegørelse og Miljørapport, som den indgår i Kommuneplanen, Tillæg 1 2009, der lå til grund for offentlighedsfasen, der således byggede på et forfalsket og forvandsket grundlag. Men skulle du have orket at læse dette hermed fremsendte epos, takker jeg dig meget herfor og ønsker dig og dit parti rigtig god vind.

- citat slut

Med venlig hilsen

Frantz Fischer
Søftenvej 11
8200 Århus N.
40364793
Frantz.fischer@yahoo.dk

Citat af mail – sendt til anden side 15.marts 2012:

Blot lige for at skære ud i pap (den korte version – ét ud af flere væsentlige aspekter), hvad jeg mener har en chance på nuværende tidspunkt, mere end de ellers nok så rare sparede 100 millioner kroner.

Letbane i Århus, forudsætning: Egåen røres ikke

Systemet er da godt nok en kende betændt, hvis man virkelig under dække af det diffuse begreb, særlige tilfælde i Naturbeskyttelseslovens § 65, stk. 3 via en nyudstedt lokal dispensation (med tilladelse til bortgravning/permanent flytning af intet mindre end 260 m Egå) kan legitimere et lovforslag, der klart efter sit indhold, forudsætter overholdelse og respekt af VVM/Miljøvurdering, jfr. Almindelige bemærkninger side 15, pkt. 11, og som sådan ikke kan overholde denne forudsætning, derved at anlægget, hvis det gennemføres med linieføring, som i lovforslaget beskrevet, overtræder et markant og i offentlighedsfasen betydelig vigtigt forhold, nemlig at Egåen udtrykkes ikke at ville blive berørt af anlægget overhovedet. Jeg føler mig overbevist om at foreningen Egåens venner vil rejse sig hurtigt op i stolene og føle sig gedigent røvendt. Der er da vist blot tale om et udtalt eksempel på efterrationalisering mere end rettidig omhu fra de for lovforslaget ansvarliges side. De er så til gengæld ikke de eneste, der har trådt ved siden af i denne sag, skulle jeg hilse og sige.

Der må da i det mindste skulle udfærdiges et rettelsesblad (hvor man ved samme lejlighed passende kunne bringe den forsvundne eng i spil igen) eller en helt ny VVM/Miljøvurderingsrunde, med i begge tilfælde afholdt ny offentlighedsfase, til, før tingene er på plads, ellers er det hele jo tom eller varm luft/blålys med afholdelse af offentlighedsfase og høring og hele pivtøjet/menageriet (jeg tror gerne, man helst helt var foruden dette tidskrævende og administrative bøvl, men dér er vi altså ikke lige nu). Og så kunne det jo i denne nye omgang være, at de muligt sparede 100 millioner kroner fornuftigvis kunne bringes på bane igen i diskussionen.

Eller man kunne måske beslutte sig for allerede nu, at flytte anlægget, et forhold/en ændring der næppe ville interessere offentligheden, og vel egentlig heller ikke med sine omstændigheder på nogen måde rykker ved noget væsentligt (kun til den gode side) i den bagvedliggende VVM/Miljøvurdering. Det var da smartere og sinker ikke processen/byggeriet, så langt endda det modsatte.

- citat slut

Med venlig hilsen
Frantz Fischer
40364793

7
X (8)

Som supplement til det tidligere fremførte, vil jeg tillade mig følgende lige så vigtige betragtninger og vurderinger:

Man kan fravælge Miljørapporten, men man kan ikke fravælge undersøgelsen jfr. 4, Stk. 2, hvis man skal sikre opfyldelse af kriterier, og når man nu har vedlagt Miljørapport til det til projektet udformede Kommuneplantillæg, kunne man jo risikofrit vælge at henvise hertil i Lokalplanforslaget f.s.a. de afsnit heri, der knytter sig til Lokalplanens omhandlede og ca. halve del af projektet, nemlig fra Nehrus Allé til Lystrup. Risikofrit, da rapporten intet indeholder om det væsentlige/ubehagelige, idet Egådalens virkelighed og eksistens er så godt som helt forbigået. Man føler sig måske stadig på sikker grund, og vil kunne forklare sig med at Rapporten vedlagt kommuneplanen, skyldes alene vurderede væsentlige påvirkninger på den resterende første del af etappen fra Århus H. til Nehrus Allé mere end alene lovkrav om rapports tilstedeværelse ved ophøjelse af anlægget til lov.

Da man således under alle omstændigheder fra Myndighedens side har besluttet anlæggets indflydelse på miljøet som værende for uvæsentlig på nævnte lokalplansdækkede strækning, og uden vanskeligheder kan konstateres for samme strækning, at være nået til samme konklusion f.s.a. den i relation til Kommuneplantillægget tilsvarende foretagne vurdering (hvis der da ikke er tale om én og samme), er det alene overladt til den lovgivende forsamling at foretage den essentielle afvejning, og i det stykke, er de i lovforslaget alene medtagne sparsomme beskrivelser aldeles utilstrækkelige (når man betænker de fine tilbundsgående og meget præcist beskrevne rammer for rapports udformning i Lov om Miljøvurdering – synd for Miljøet, synd for Loven og de, der har arbejdet med den og synd for Danmark) og til absolut ingen anden nytte end, at man (måske) kan snige forslaget igennem, hvis lovgiverne ikke er bundet mere op på opgaven end, at de har lov til ved bedømmelse af projektet helt legalt at lade sig stille tilfreds og dækket ind. I så fald kan jeg kun sige at Riget stander i våde.

Myndigheden kan som tidligere nævnt ikke undlade, at foretage en eller anden form for undersøgelse af miljø, jfr. 4 stk. 2 om kriterier i bilag 2, uanset samme Myndighed, på den nødtørftigt derved tilegnede selvvalgte utvivlsomt begrænsede baggrund af viden, skulle turde vælge at benytte sig af adgangen til, i henhold til § 4 og under iagttagelse af, at beslutte egentlig Miljøvurdering (SVM) ej fornøden, da anlæggets indvirkning på miljøet ikke antages at være af væsentlig karakter.

Det ville da også på forsvarlig lovoverholdende vis være svært ladesiggørligt at begrunde den udtrykte antagelse/afgørelse, så meget om logik for høns.

Et klart eksempel på forsømmelighed i denne sag i relation til § 4, Stk. 2, Bilag 2 om Faren for menneskers sundhed:

Iflg. Lov om Miljøvurderinger er man som myndighed pligtig at afdække menneskers sundhed, herunder mentale tilstand, til bedømmelse af det nye anlægs forventelige effekt på disse (inden man eventuelt derefter vælger at finde den uvæsentlig). Og i vort tilfælde, hvor vi nu snart kan imødesee et måske sjette kvælertag i løbet af ca. 20 af vore 35 år på stedet, er målet ved at være fuldt.

Jeg kan ikke på papir tillade mig, uden at komme i konflikt med anden lovgivning, udtrykke vore følelser, og indbyrdes ytringer, når talen i de snart forløbne mere end to år er faldet på denne truende fare. Vi er således iflg. Lovens tekst (de ikke overspringelige Bilag 1 jfr. § 7, stk. 2 og Bilag 2 jfr. § 4, stk. 2) en almindelig betragtet del af miljøet, ligesom materielle goder er det (dem har jeg så ikke noget at bringe om, da de er mig ligegyldige), og alligevel er vi ikke på noget tidspunkt blevet kontaktet, og vi er således heller ikke nævnt med ét ord, hvorimod Nymølle, der ligger en

kilometer herfra helt uforståeligt omtales, og der bor ellers ikke et øje mere, efter man nedlagde den derværende Naturvejlederordning (Ikke kommunal men drevet af landbointeresser)

Nå, ikke mere miljø. Jeg kunne ellers mageligt skrive derom i ugevis, og det gør jeg ved en senere lejlighed, ingen tvivl om det.

Pkt.
Desuden bedes Lovforslagets ~~Pkt.~~ 5 Forholdet til grundlovens § 73 under Almindelige bemærkninger, om ekspropriationskommissionens forventelige **tilbundsgående prøvelse** af, om ekspropriation er nødvendig (proportionalitetsprincippet). Tvangsmæssig afståelse af ejendom kan ikke gennemføres, hvis det, der **tilsigtes** kan gennemføres på en for grundejer **mindre indgribende** måde.

Se det bliver interessant. Nu kan jeg endelig få at vide, hvilket sigte man har med valg af sted for passage af Egådalen. Brobygning eller mest skånsomme (for miljøet) og billigste løsning for passage. Den afklaring har jeg ved gud ventet længe på. Spørgsmålet er så, hvor dybtgående en sådan undersøgelse behøver et blive, når man står på stedet, og har sine egne øjne med.

Set i lyset af det fremførte, vil jeg ikke kunne forstå, om ikke det snarest kan besluttes, at trække Lovforslag nr. L. 77 tilbage til nærmere analyse, og derefter indkalde Deputaionen fra Jylland til samråd om den bydende nødvendige beskedne lille flytning af linieføringen (formodet uden behov for supplerende VVM/SMV runde eller offentlighed omkring dette) og jeg vil endda i samme ombæring kraftigt anbefale nævnte fremmødte igen helt at se bort fra Egådalspassage og i stedet vende blikket mod den helt uforståeligt fravalgte såkaldte Randersvejløsning, eventuelt med Lisbjerg som ende- og vendestation.

Det virker aldeles malplaceret at futte rundt ude i marken på en strækning fra Skejby til Lystrup, der i forvejen vist nok er fornuftigt dækket af Grenåbanen, hvor man i stedet kunne indsætte et par afgang yderligere i timen, hvis man ønsker at imødekomme de sansynligt derværende forventninger i så henseende, baseret på den offentliggjort køreplan for letbanen.

Der er, som verden ser ud herude i dag uendeligt få potentielle rejsende på hele dette forløb (og tilsvarende få stoppesteder), og når/hvis drømmene måtte gå i opfyldelse med de 25.000 nye nybyggere i Lisbjerg Vest/Sydvest og Elev, kunne man jo i god tid forinden forberede de nødvendige forgreninger eller afgreninger, hvad de nu hedder, så de står/ligger klar når behovet er til stede. En Sporvogn/letbane hører nu en gang naturligt hjemme i bebygget område/bymiljø og så kan togene tage sig af resten.

Med venlig hilsen
Inge Lise & Frantz Fischer
Søftenvej 11
8200 Århus N.