

Aarhus, den 26. maj 2022

## **Hørings svar med indsigelse mod ruteføring og reservation af arealer til højklasset kollektiv trafik gennem Museumsgade**

Dette er et fælles samlet høringssvar fra bestyrelser for ejerforeninger, andelsboligforeninger, ejere og lejere i Museumsgade og det øvrige lokalområde. Fællesrådet for området bakker op om høringssvaret.

Aarhus Kommune har igangsat en høringsproces om arealreservation til en eventuel etape 2 af Letbanen. Det fremgår af kommunens materiale, at der påtænkes arealreservation gennem Museumsgade, 8000 Aarhus C.

### **Afsenderne af dette høringssvar gør indsigelse mod en linjeføring af både letbane og RBT-busser gennem Museumsgade og dermed også mod en arealreservation hertil.**

Vi har i februar 2020 fremsendt en tilsvarende indsigelse, der er vedlagt som bilag til dette høringssvar.

Udover de argumenter, som tidligere er fremført i vedlagte bilag, ønsker vi med dette høringssvar også at lægge vægt på at:

- - at en linjeføring af enten et letbanespor eller en særskilt kørebane til RBT-busser gennem Museumsgade fuldstændigt vil ændre gadens funktion som bindeleddet fra Mølleparken til Den gamle By og hele det nye grønne Ceres område samt området ved Godsbanen.
- - en reservation af arealet i Museumsgade vil indebære, at al udvikling og vedligeholdelse af gaden bliver bremset i en årrække fremover.
- el-master og ledninger vil være voldsomt markante og ødelæggende i det visuelle indtryk af gadens byhistoriske arkitektur. Museumsgade er en smal gade, og en linjeføring vil indebære, at beboerne i alle gadens ejendomme vil få massive indkig- og støjgener, som på ingen måde lever op til bolig- og beboertrivsel og muligvis er i strid med glædende regler.
- at jordbunden i og omkring Museumsgade er usædvanlig ustabil og tung gennemkørende trafikbelastning af letbane eller RBT-buser, vil medfører store og løbende skader på de historiske og bevaringsværdige bygningerne fra slutningen af 1800 tallet.

Med denne henvendelse ønsker vi svar på følgende spørgsmål og forbeholder os ret til at fremsende yderligere spørgsmål og høringskommentarer, når svarene foreligger:

1. Hvad viser kommunens VVM-undersøgelse ved en linjeføring i området?
2. Hvordan skal trafikafviklingen i hele området fordeles?
3. Hvordan kan beboerne i området være trygge i forhold til tilgængelighed for redningskøretøjer, brandbiler, handicaptransport m.m.?
4. Hvordan sikres de mange cyklende på veje og stier ved de mange 'nye' kurver, som banenlinjen nødvendiggøre.?

5. Hvordan forholder Aarhus Kommune sig til, at broen for enden af gaden anses som bevaringsværdig? (*webgis*)
6. Hvor meget af Åen forventes overdækket for at tilgodese linjeføringer, m.v.?
7. Historikken omkring Museumsgade og jordbunden var årsagen til, at man allerede i starten af 1960'erne var klar over, at ejendommens konstruktion ikke kunne holde til tunge køretøjer. Hvilket var årsagen til, at broen for enden af Museumsgade blev lukket, så gaden ikke længere kunne bruges til gennemgående trafik.

**Hvilke nye oplysninger viser**, at ejendommens konstruktioner nu pludselig kan tåle en vedvarende og løbende trafikbelastning af 40-50 tonstunge tog eller busser? De sidste 40 års historik viser i praksis, at det kan ejendommene ikke holde til i såvel Museumsgade som i de omkringliggende gader.

Der er utallige eksempler på, at nedrivninger, pilotering og nybyggeri i og omkring Museumsgade har givet store, og varige sætningsskader og revner på de gamle bevaringsværdige ejendomme, samt medført akut evakuering og genhusning af ejendommens beboere i op til flere år. For nogle beboers vedkommende er der stadig uafsluttede erstatningssager mod bygherrer.

**Eksempler:**

I 2021/22 har byggeriet på hjørnet af Thorvaldsensgade og Vestergade (Netto-grunden) medført revner og store sætningsskader i ejendommen, Museumsgade 20.

Byggeriet omkring det tidligere Hovedbiblioteket medførte akut evakuering af beboer og genhusning i flere år.

Nybyggeri på Vester Allé lige efter Museumsgade mod Vesterbro Torv i begyndelsen af 00'erne medførte evakuering af beboer og voldsomme skader på ejendomme i Vester Alle og Museumsgade.

8. Hvordan vil Aarhus Kommune sikre sig, at ovenstående ikke vil ske i forbindelse med anlægsarbejdet omkring en hel bevaringsværdig bygningskarré af smukke gamle ejendomme i Museumsgade og omkringliggende gader?
9. Hvordan vil Aarhus Kommune fremskaffe sikre og valide data, - fra uafhængig kvalificeret geotekniker, inden arealreservationen gennemføres – som uforbeholdent godkender jordbundsforholdene i Museumsgade til såvel anlægsarbejdet, som den fremtidige løbende drift af letbane eller RBT-busser i årene fremover, uden der sker yderligere skader på ejendommene i lokalområdet?

*De bedste hilsner, på vegne af ejere, lejere og foreninger i lokalområdet*

*Lone Frandsen, Barbara Duun, Werner Kaihøj*

## **BILAG**

Til samtlige politikere i Aarhus Kommune

### **Indsigelse mod forslag om alternativ ruteføring med et letbanespor gennem Museumsgade /Febr.2020**

Det er med stort chok og dyb bekymring, at vi lørdag d. 01.02.2020 kunne læse i Aarhus Stiftstidende om Teknik og Miljø's forslag om at føre et letbanespor gennem Museumsgade.

På webgis er denne fine beskrivelse lavet over Museumsgade:

"Museumsgade blev oprindeligt anlagt som gangsti i 1878 fra Vester Allé langs det i 1876-77 opførte Århus Museum og ned til Århus å. Gaden blev navngivet i 1889, men først i perioden 1898- 1900 opførtes en række bygninger på højre side af gaden fra Vester Allé, alle med R. Frimodt Clausen som arkitekt. Trods enkelte huller i husrækken står Frimodt Clausens bygninger, sammen med Hovedbiblioteket og den af Høeg Hansen opførte bebyggelse langs Møllegade, som en smuk afgrænsning af den tidligere mølleeng."



Over 80% af ejendommene i Museumsgade er klassificeret som bevaringsværdige, og hele området er klassificeret som bevaringsværdigt kulturmiljø. Det ses meget tydeligt i det vedlagte billede af gadens ejendomme, som viser et tidstypisk billede af Aarhus fra ca. år 1900. Ejerne af ejendommene i gaden er samlet om at holde gaden pæn - både i vedligeholdelse af ejendommene og i bekæmpelsen af grafitti m.m.

Vores gadeforening værner om at bevare den smukke gamle historiske gade og er i stadig dialog med afdelingen for Teknik og Miljø i håbet om, at gaden kan blive grønnere med træer langs fortovet. Museumsgade er bindeleddet fra Mølleparken til Den gamle by og hele det nye grønne Ceres område og kommende område ved Godsbanen.

En letbane linjeføring vil indebære stor risiko for belastning og skader på de smukke gamle bygninger under selve anlæggelsesfasen. Letbanen kører via el-master og ledninger, som vil være voldsomt markante og ødelæggende i det visuelle indtryk af gadens byhistoriske arkitektur.

Museumsgade er som sagt en smal gade, hvor der i dag ikke er plads til 2 parallelle kørespor. En linjeføring gennem Museumsgade vil indebære, at beboerne i alle gadens ejendomme vil få dels master og ledninger og dels selve letbanetoget til at passere meget tæt på vinduerne. Der vil være massive indkig- og støjgener, som på ingen måde lever op til gældende regler.

Med bybilleder fra den nuværende letbane vil vi forsøge at give jer et indtryk af, hvordan Museumsgade fuldstændig vil ændre karakter fra en smuk historisk gade til en simpel busgade fuld af master og ledninger, der slet ikke kan ses som passende, hverken arkitektonisk eller kulturmiljømæssigt.

Prøv at forestille jer disse billeder klippet ind i billedet ovenfor, hvor I ser helhedsbilledet af Museumsgade!







Museumsgade vil blive reduceret til en "busgade", hvor der kun er plads til letbane og gående trafik. Det vil betyde, at gadens gangbesværede og handicappede beboere ikke længere kan bebo gaden, da deres adgangsforhold og mulighed for parkering bliver afskåret. Det vil også blive besværliggjort for gadens beboere at færdes med cykler og barnevogne, og det vil være decideret farligt for gadens børn at færdes til og fra egen opgang på egen hånd.

Det skarpe sving, der vil komme fra Vester Alle ind i Museumsgade og ligeledes fra Museumsgade og ud på Thorvaldsensgade vil kræve yderligere markante master og ledninger samt nye lysreguleringer både i Vester Alle og Thorvaldsensgade – meget tæt på de lysreguleringer, som allerede er i begge gader i dag. De to skarpe sving vil desuden medføre betydelige støjgener, hvor toget/skinneerne hviner højt, hvilket allerede i dag er kendt fra de skarpe sving ved f.eks. Nehrus Alle og ved Nørre Alle/Kystvejen.

Det kom frem i forbindelse med letbanens første fase, at det voldsomme indtryk, som master og ledninger har givet op langs Randersvej kom bag på såvel bygherre som beboere. Denne fejl vil blive gentaget ved en linjeføring gennem Museumsgade.



Som beboere i Museumsgade bliver vi alvorligt i tvivl om, hvorvidt de embedsmænd der har siddet og

udtænkt denne plan, overhovedet kender Museumsgade. Man bliver fristet til at tro, at de blot har siddet med et kort over byen. Vi håber, at I som politikere kan se, at forslaget vil betyde en uigenkaldelig ødelæggelse af et bevaringsværdigt kulturmiljø.

Vores indsigelser er følgende:

- Museumsgades bredde giver ikke mulighed for anlæggelse af et letbanespor. Den skala (som byrum), der anvendes i forslaget passer ikke til, at der kan føres letbanespor gennem Museumsgade. Når man ser på ALLE de billeder der vises i oplæg (bilag 1) er det tydeligt, at gaderummene er illustreret meget større og bredere end de reelt er i Museumsgade. Det er altså direkte misvisende at forsøge at fortælle jer som politikere, at man kan opnå en god løsning i en så smal gade, som i øvrigt oprindeligt blev anlagt som gangsti fra Vester Alle og ned til Århus å.
- Jordbundsforhold og gamle bevaringsværdige bygninger i Museumsgade burde være grund nok til at undgå at føre letbanen gennem Museumsgade. Jordbundsforholdene og de gamle bygninger i Museumsgade, som man ved har dårlige fundamenter, vil være ekstremt udsatte, hvis man tillader et letbanespor gennem Museumsgade – både under selve projekteringen, men også i den efterfølgende driftsfase, hvor trafik med et letbanetog helt naturligt vil medføre rystelser i bygningerne, som kommer til at ligge meget tæt på selve linjeføringen.
- Museumsgade indgår i visionen om den grønne kile der skal binde Mølleparken sammen med Godsbanen og Å-parken. Hvis letbanen føres gennem Museumsgade, skærer man kilen over flere steder og udelukker, at Museumsgade kan indgå i det grønne træk.
- Både Affaldvarme Aarhus og Aarhus Vand argumentere mod en linjeføring ad Thorvaldsensgade. Det gør de udelukkende af økonomiske årsager. Men der er ikke regnet på, hvilken merudgift en delt linjeføring henover Aaen vil medføre, og selv om der kun føres ét spor ad Thorvaldsensgade, som ikke ligger ovenpå eksisterende rør, er det ikke utænkeligt at hvis rørene på et tidspunkt skal skiftes, eller går i stykker, at det stadig vil betyde væsentlige udfordringer for driften af letbanen i Thorvaldsensgade samt udgifter til reparation af letbanesporene. Da jordbundsforholdene i Thorvaldsensgade, og Museumsgade er mosejord, vil alt gravearbejde få betydning på omkringliggende arealer, da jorden ikke er fast som andre steder, hvilket kan betyde at den sætter sig der hvor et evt. spor ligger.

Vi fristes til at minde om Aarhus's tidligere borgmester Bernhardt Jensen, der arbejdede for at bevare det gamle bymiljø i midtbyen og markerede sig som modstander af planerne om rive store dele af det ældste Aarhus ned for at lave en ny hovedgade fra Rådhuspladsen gennem Frederiksgade, Immervad, Lille Torv, Badstuegade og Studsgade til Nørreport. I dag er der rejst en statue af ham på Immervad, vi har fået Bernhardt Jensens Boulevard på Aarhus Ø og i 2017 blev Årets Bernhardt pris indstiftet!

Selvom han var socialdemokrat, håber vi på, at et samlet byråd bevarer fornuften og IKKE fører dette forslag fra Teknik og Miljø videre.