

Høringssvar Letbane Etape 2 fra FOA Odense

Efter at være blevet eksproprieret i forbindelse med letbanens etape 1, var FOA Odense lettede, da man i Byrådet umiddelbart valgte at koncentrere sig om tilvalg/fravalg af etape 2 nordgående retning. Lige indtil det blev synligt, at denne strækning så også lige indbefattede en vendeplads på anden halvdel af vores parkeringsplads – ”det mest markante indgreb” (*Odense Letbane Etape 2 - Miljøkonsekvensvurdering Seden - Sukkerkogeriet Juni 2021*¹, s. 67), hvis Byrådet beslutter sig for gennemførelse af etape 2 nordgående retning inklusiv forslaget om vendeplads ved Sukkerkogeriet.

For en virksomhed, er det et markant indgreb at blive eksproprieret én gang – men et ekstremt indgreb at blive eksproprieret to gange!

Pris og antal brugere – en forundring

Det skønnede antal brugere kan undre, da der ikke er en prispolitik for brug af letbanen inkluderet (*Odense Letbane Etape 2 - Miljøkonsekvensvurdering Seden - Sukkerkogeriet Juni 2021*, s. 41). Set i det perspektiv hvordan er man mon kommet frem til antallet, da udbud (her også pris) og efterspørgsel oftest hænger sammen? Måske endda særligt i en flad by som Odense med cykelafstand til mangt og meget for dem, som bor i byen og ikke kommer udefra.

I rapporten for etape 1 med 26 stop blev det forventet, at ca. 35.600 påstigere ville bruge letbanens etape 1. En etape der dækker mange store områder lige fra Idrætspark forbi Rosengårdcenter til SDU og nyt OUH. Når etape 2 nordgående anlæg eventuelt kommer i drift, er der med 10 stop (+ fælleslinjestop) en forventning om, at 35.000 passagerer vil benytte denne del (*Odense Letbane Etape 2 - Miljøkonsekvensvurdering Seden - Sukkerkogeriet Juni 2021*, s.12). Hvordan mon man er kommet frem til dette tilnærmelsesvis samme tal som etape 1?

Rimeligheden af vendepladsens placering

Med lidt humor kan man vel sige her i eventyrenes by, at var man dog bare et træ, dyr eller en skov og ikke en parkeringsplads, for så ville man blive erstattet med tilsvarende eller fordobling ved ekspropriation. Men i bydelen omkring Sukkerkogeriet/Fælledvej er der ikke projekteret med erstatningsparkering hverken i form af parkeringshus eller parkeringskælder. Til gengæld, hvis man kigger tilbage historisk, var det en betingelse, at man, dengang vi erhvervede Sukkerkogeriet i 1994, anlagde minimum 44 parkeringspladser svarende til 1 pr. 100 kvadratmeter ejendom.

Flere steder igennem rapporten benævnes Sukkerkogeriet som et vartegn for Odenses industrikulturelle historie og der er ligeledes tilkendegivet, at det er en bygning, der er bevaringsværdig med bevarings værdi 3 (*Odense Letbane Etape 2 - Miljøkonsekvensvurdering Seden - Sukkerkogeriet Juni 2021*, s. 199) på en skala fra 1 – 9, hvor 1 betyder fredet. Der nævnes også, at der ikke må opføres bygninger, der slører

Sukkerkogeriets helhedsindtryk (*Odense Letbane Etape 2 - Miljøkonsekvensvurdering Seden - Sukkerkogeriet Juni 2021*, s. 195). Flere skinner, ledninger og kørestrømsmaster skæmmer åbenbart ikke bygningen og dens helhedsindtryk – selvom det erkendes, at visuelt skæmmes den symmetriske bygning, da kørestrømsmasterne i forbindelse med en eventuel vendeplads ikke kan placeres symmetrisk i forhold til bygningen og etape 1.

Trods erkendelse af, at Sukkerkogeriet er en historisk og kulturel bygning for byen, vælger man ved forslaget om vendeplads til den nordgående linje at lave en vendeplads, der påvirker en potentiel vibrationsfølsom konstruktion, hvor Sukkerkogeriet er én af tre nævnte bygninger (*Odense Letbane Etape 2 - Miljøkonsekvensvurdering Seden - Sukkerkogeriet Juni 2021*, s. 359) – selvom der er forkert adresse i rapporten, hvor der har sneget sig et ”vej” ind (Vesterbrovej) – dette til trods for at bygningen ligeledes er påvirket af etape 1.

Så er ekspropriation til vendeplads for den nordgående linje egentlig et nødvendigt indgreb af væsentlig betydning til realisering af lokalplanen? Eller kunne der findes et alternativ? FOA Odense er oplyst af Letbanen om, at man ikke har set på alternativer. Hvorfor ikke? Sandsynligvis fordi der er etableret et sving og strøm, men er det egentlig begrundelse nok?

Som udgangspunkt kan der stilles spørgsmål ved, om der umiddelbart er behov for dobbeltdækning (*Odense Letbane Etape 2 - Miljøkonsekvensvurdering Seden - Sukkerkogeriet Juni 2021*, s. 11) af fælleslinjen – udelukkende i forhold til en vendeplads - og det bør ikke være noget almenvellet kræver, da der er en linjeføring i forvejen. Så rimeligheden er svær at spore hos en lodsejer, der i forvejen er eksproprieret én gang med de gener, der allerede er grundet første ekspropriation. Så man kan jo spørge byrådet om, hvor vidt rimelighed og forholdsmæssighed er vurderet i forhold til indgrebets karakter og med den betydning indgrebet har for en virksomhed som FOA Odense – eller om ekspropriationens formål vil kunne opnås med mindre indgribende midler? Lad os her minde om, at overholdelse af *nødvendighedskravet* stiller krav til kommunens forudgående undersøgelser og dokumentation (i Odense er det ræven der vogter gæs i leverandørvalg til denne rapport) – overvejelserne må i relevant omfang indgå i begrundelsen for ekspropriationsbeslutningen.

Disse overvejelser er ikke synlige i rapporten – kunne der reelt etableres en vendeplads et andet sted, som var mindre indgribende end at ekspropriere parkeringspladser hos tre rimelig store erhvervsvirksomheder? Hvilke almene samfundsinteresser forfølges med vendepladsens placering og hvordan er tyngden af disse i forhold til indgrebets betydning for lodsejeren/lodsejerne?

Drift og uhensigtsmæssigheder i relation til FOA Odense

Da FOA Odense ikke er en butik der sælger dagligvarer, biler, møbler eller andre håndgribelige produkter som fremstillet i rapporten (*Odense Letbane Etape 2 - Miljøkonsekvensvurdering Seden - Sukkerkogeriet Juni 2021*, s. 179), virker det som om, der ingen interesse er for, hvordan et indgreb som en vendeplads vil påvirke driften af det formål, FOA Odense driver virksomhed for og den aktivitet en forening som FOA Odense har.

Rapporten beskriver da også, at ”analyse af eksisterende varelevering er foregået ved fysisk besigtigelse af bl.a. erhvervstype og fysiske forhold, samt ved henvendelse til udvalgte erhvervsdrivende” (*Odense Letbane Etape 2 - Miljøkonsekvensvurdering Seden - Sukkerkogeriet Juni 2021*, s.174). Endnu en forundring – den ejendom der eventuelt udsættes for den mest markante ekspropriation, har der ikke været henvendelse til. Hvor vidt der har været fysisk besigtigelse skal FOA Odense lade være usagt. Men interesse i ejendommens virke synes åbenbart ikke nødvendig.

Der mangler helt objektivt et afsnit, hvor man tager udgangspunkt i den enkelte lodsejer og de konsekvenser, en ekspropriation vil have for det virke den enkelte lodsejer har. Det er tilsyneladende ikke interessant for kommunen, Byrådet eller Odense Letbane som udarbejder af denne rapport.

Men her kan så skitseres et overblik for nogle af konsekvenserne for FOA Odense:

Parkering

- Afdelingen betjener ca. 8.500 medlemmer, der fremadrettet ikke vil have mulighed for at parkere her, hvis der etableres en vendeplads ved Sukkerkogeriet.
 - Vores udekørende sagsbehandlere kan vi lige med nød og næppe tilbyde pladser til bagved huset.
 - Der vil ingen parkeringspladser være i forhold til bygningens hovedindgang. Disse pladser mister vi ved indgrebet og vi efterlades med et uløst parkeringsproblem.
 - En del af de medlemmer, der i dagtimerne frekventerer FOA Odense, er ramt af arbejdsskader og har reelt brug for at kunne parkere tæt på indgangen. Denne parkeringsmulighed mister og vi står tilbage med et uløst problem.
 - Skulle der være medlemmer, der er handicappet, vil der heller ikke her være en mulighed for at parkere tæt på bygningen.
 - Vores lejer af stueetagen vil ikke længere have parkeringspladser til rådighed.
 - Vi har store arrangementer, hvor vi er udfordret efter ekspropriation til etape 1 og ved forslag til vendeplads i forbindelse med etape 2 nordgående efterlades vi med en drift af 4. 400 kvadratmeter uden parkeringspladser til brugerne af huset i forbindelse med arrangementer. Dette gælder såvel dagligdagens mange mindre møder, store møder og ikke mindst vores uddannelsesafdeling - inklusive udlejning af denne til eksterne brugere, som fremadrettet sandsynligvis ikke vil leje denne længere.

Vareleveringer

- Vi har eksempelvis følgende vareindleveringer til daglig drift:
 - Post, pakker, paller med papir, madleverandør med forplejning til møder mange gange om ugen med op til 150 deltagere, drikkevarer til samme møder, rengøringsartikler m.m.
- Varelevering af andre nødvendige ting løbende:
 - Udskiftning af computere, hårde hvidevarer, udskiftninger af diverse tilbehør (ex. borde, stole, kontorstole, toiletter, rengøringsartikler mm.)

Som det fremgår af bilag B til rapporten (Arealplaner) medfører indgrebet, at der fremover kun vil være mulighed for "bakkende varekørsel" på pladsen ved vores hovedindgang. Dette er til stor ulempe for os og vore leverandører. Derudover er det efter vores vurdering uforeneligt med opretholdelse af forsvarlige forhold for den gående færdsel, der er ved hovedindgangen – den bakkende varekørsel er farlig for de gående.

Drift af ejendom

- Vinduespudsning, udskiftning af vinduer, rensning af tagrender med lift, reparation af tag og ovenlys, store teknikerbiler til livestreaming, en del håndværkere i forbindelse med almindelig vedligeholdelse indvendig og udvendig m.m.

Her gør de samme gener som ovenfor sig gældende.

Så det kan godt være, at de, der har udarbejdet rapporten, generelt vurderer rigtig mange ting som "ingen gene" eller "lille gene" – men det er faktisk ikke korrekt set fra vores side – intet er sort eller hvidt.

Hvem har ansvar og forslag til andre løsninger

Gennem hele rapporten bliver der gentagne gange nævnt, at "letbanen gøres til rygraden i Odense". En noget populistisk vending. FOA Odense håber, at det er **Byrådet, der er rygraden i Odense** og tager ansvar for at træffe en beslutning om en anden mulighed for vendeplads end den projekterede i rapporten – jf. planlovens §47, stk. 1 hører beslutningskompetencen om ekspropriation til blandt andet en vendeplads nemlig under byrådet/kommunalbestyrelsen.

Forslag til andre muligheder end vendeplads ved etablering af station Sukkerkogeriet og ekspropriation af FOA Odenses resterende parkeringspladser

- Finde mulighed for anden vendeplads eller anden vendemulighed end forelagte løsning i denne rapport til nordgående etape 2 – eventuelt i forbindelse med det centrale omdrejningspunkt Banegården, den gamle slagterigrund eller andet. Herved vil der ikke være behov for endnu en station (Sukkerkogeriet) med så lille afstand, som der reelt vil være mellem station Vesterbro og eventuelt kommende station Sukkerkogeriet.
Antal tog på fællesstrækningen vil ikke skulle fordobles på fællesstrækningen, hvilket reelt ikke giver mening i forhold til, at der ikke er en etape 2 sydgående.
- Genoverveje beslutningen om muligheder for anden type kollektiv transport, hvilket ikke har været overvejet (*Odense Letbane Etape 2 - Miljøkonsekvensvurdering Seden - Sukkerkogeriet Juni 2021*, s. 37). En mulighed kunne være at indsætte eldrevne busser på etape 2 nordgående fra Banegården med de fordele et sådan valg ville være:
 - Ikke bundet af skinner og kan dermed flyttes fleksibelt i forhold til behov
 - Ifølge nogle eksperter en bedre løsning til en flad by som Odense med en størrelse som Odense.

- Det er et billigere alternativ.
- Odense vil stadig være en by i bevægelse.

Hvis Byrådet vælger, at rapportens anbefalinger skal følges

- Hvis Byrådet skulle beslutte at følge rapportens anbefalinger med vendeplads, ekspropriation og station Sukkerkogeriet, er det et håb, at ekspropriation og denne del af anlægsfasen kan udskydes i så mange år som overhovedet muligt omkring Sukkerkogeriet.
- At bruge vores areal som arbejdsareal i anlægsfasen ændres, så vi har råderet over arealet længst muligt.
- At der etableres erstatningsparkeringspladser i umiddelbar nærhed.

Hvis denne rapport og projekteringen er bygget op om det allerede lagte sving ud for Sukkerkogeriet ind mod midten af byen – ja, så har planen jo være lagt længe, hvilket er en virkelig bekymrende tanke, hvis det er tilfældet.

I eventyrernes by bliver vi nødt til at bevare håbet om og troen på, at Byrådet sætter en stopper for vendeplads ved Sukkerkogeriet til en linjeføring i nordgående retning og finder en mindre indgribende løsning.

FOA Odense

Nina Skov-Lauridsen

Afdelingsformand