

Studstrup Borgerforening
v/Nanna Eriksen
Ønsbækvej 19
8541 Skødstrup

Den 23. April 2012

Trafik og Veje
Teknik og Miljø
Aarhus Kommune

Klage over sagsbehandling

Studstrup Borgerforening har i brev af 8. marts 2012 klaget til Ombudsmanden over Aarhus Kommunes sagsbehandling i forbindelse med omlægning af bustrafikken i Studstrup.

Ombudsmanden har anmodet Aarhus Kommune om at svare på klagen samt returnere den cd-rom, som var vedlagt Borgerforeningens henvendelse til Ombudsmanden.

Som vi læser Borgerforeningens henvendelse, er foreningens klagepunkter i kort form:

1. Kommunen har afvist borgernes ønske om en busforbindelse mellem Studstrup og Løgten/Skødstrup med udokumenterede argumenter.
2. Borgerne føler sig ikke ordentligt inddraget, hørt og imødekommet i forbindelse med planlægning af etablering af endestation med vendemulighed og chaufførpholdshus i Studstrup.
3. Borgerne føler sig "syltet", glemt og negligeret, når de henvender sig.
4. Borgerforeningen mener, at Kommunens Trafik og Veje forvaltning har fodret kommunens Tekniske Udvalg med fejlagtige og mangelfulde oplysninger for "egne bevillinger skyld", idet det oprindelige skøn over anlægsudgifter på 6 mio. kr. viste sig at blive 25 mio. kr.
5. Borgerforeningen sætter spørgsmålstegn ved, om en medarbejder i Trafik og Veje-forvaltningen samtidig kan være næstformand i kommunens Teknisk Udvalg.

Kollektiv Trafik
Grøndalsvej 1
8260 Viby J

Sagsnr.: TOV/12/00065-027
Journalnr.: 13.05.16G00
Sagsbeh.: Rigmor Korsgaard

Telefon: 8940 4400
Direkte: 8940 1040
Telefax: 8940 4598

E-post: trafikogveje@aarhus.dk
Direkte: rko@aarhus.dk
www.aarhus.dk/trafikogveje

Trafik og Vejes bemærkninger til klagepunkterne:

Ad 1 – Ønske afvist med udokumenterede argumenter.

Det nye busnet er tilrettelagt ud fra nogle politisk besluttede planlægningsprincipper. Disse principper fastslog bl.a., at transporten af de store rejsestrømme skulle prioriteres højt med direkte ruter og hyppig betjening, mens der i forhold til det gamle busnet ikke længere skulle anvendes så mange ressourcer på små og mindre rejsestrømme. Endvidere skulle der gennem effektiviseringer opnås en betydelig besparelse på kommunes omkostninger til bustrafik.

Med udgangspunkt i de vedtagne principper blev det nye busnet konkret tilrettelagt ud fra en række forskellige datagrundlag, herunder passagertal på stoppestedsniveau i det gamle busnet, pendlertal på sogneniveau, rejsevaneundersøgelser, opgørelse af forskellige grupper af borgeres fordeling på lokalområder, placering af større rejsemål herunder uddannelsespladser og arbejdspladser, mv.

Set i forhold til de besluttede principper for anvendelse af ressourcer i den nye busplan, og analysen af det samlede datagrundlag, lå etableringen af en lokal buslinje mellem Studstrup og Løgten/Skødstrup ikke indenfor opgaven.

Passagerunderlaget vil under alle omstændigheder være yderst spinkelt for en busforbindelse mellem to lokale bysamfund med hhv. små 900 og godt 6000 indbyggere, uden noget nævneværdigt antal arbejdspladser, fordelt på forskellige folkeskoledistrikter og uden uddannelsesinstitutioner i øvrigt.

I forhold til transporttilbud i kommunens landområder og mindre lokalsamfund indgik i den kollektive trafikplan, at der skulle etableres tilbud om flextur med 75%’s kommunalt tilskud. Rejsende mellem Studstrup og Løgten/Skødstrup har således i dag et kollektivt trafiktilbud, - det er blot ikke en fast busforbindelse.

Dette var tilsammen baggrunden for, at det lokale ønske fra Studstrup om en lokal busforbindelse til Løgten/Skødstrup ikke blev imødekommet.

I korrespondancen omkring sagen har været nævnt, at det tidligere Aarhus Sporveje på et tidspunkt – efter ønsker fra lokalområdet - gennemførte et forsøg med en busforbindelse mellem Studstrup og Løgten/Skødstrup, og at dette forsøg blev lukket ned, fordi forbindelsen stort set ikke blev brugt. Beretningen var rigtig nok, men det er også korrekt, at forvaltningen i dag ikke er i besiddelse af sagakter fra det daværende Aarhus Sporveje omkring det pågældende forsøg. Derfor blev i korrespondancen alene refereret til erindringen om forsøget, og ikke mindst dets udfald, – nemlig at den pågældende busforbindelse pga. manglende efterspørgsel hurtigt blev nedlagt igen. Det daværende kørselsforsøg har dog ikke ligget til grund for afvisningen af det nye lokale ønske, der som nævnt blev afvist af ovenfor nævnte grunde.

Ad 2 - Borgerne ikke ordentligt inddraget, hørt og imødekommet.

I den samlede proces omkring en ny busløsning i Studstrup har der været flere formelle høringer.

Trafikplanhøring

Midttrafik afholdt i foråret 2010 en offentlig høring af det samlede kollektive trafikplanforslag, herunder linjeføringer og frekvenser på de enkelte buslinjer. Planen var fremlagt på et relativt overordnet niveau, som primært handlede om linjernes betjening og sammenbinding af byområder og hyppigheden af trafikken på den enkelte linje. Det blev således understreget i høringsmaterialet, at der kunne ske ændringer af antal og placeringer af stoppesteder.

Høringen var ikke lovpligtig, men Byrådet i Aarhus ønskede at den overordnede plan med det nye linjenet skulle udsendes i en offentlig høring hos borgerne forinden vedtagelse af planen.

I forbindelse med den politiske behandling efter høringen blev planen justeret på en række områder, herunder blev flere foreslåede linjeføringer ændret, uden at Byrådet sendte de alternative linjeføringer ud i en ny høring.

Efter planens vedtagelse blev der på det grundlag udarbejdet konkrete køreplaner, og der blev planlagt nye og ændrede vejanlæg. Endvidere blev der konkret taget stilling til alle fremtidige stoppesteder på det nye net. I forbindelse med den konkrete planlægning skete yderligere en række justeringer og konkretiseringer i forhold til høringsmaterialet. Disse blev ikke sendt i høring.

Nabohøring af endestation på Studstrupvej

Da det under den konkrete køreplanlægning blev klart, at der i Studstrup var behov for at etablere en egentlig endestation med opholdsmuligheder for chauffører, blev udarbejdet et forslag til placering af denne på et areal ved Studstrupvej/ Sølvmågevej i den vestlige ende af Studstrup.

Behovet for denne endestation blev først klart ret sent i planlægningsforløbet omkring den nye busplan, og da der gerne skulle findes en løsning inden planens ikrafttræden den 8. august 2011, blev planlægningen gennemført hurtigt.

På grund af lokalplanbestemmelser gennemførte kommunens forvaltning for Plan og Byg en nabohøring omkring placeringen af endestationen. På grund af den stramme tidsplan og da det tager nogen tid at gennemføre et udbud, udbød Trafik og Veje sideløbende hermed arbejdet med endestationen, – dog med forbehold for Byrådets godkendelse.

Det viste sig at der lokalt var udbredt modstand mod placeringen af endestationen på Studstrupvej, ligesom der var utilfredshed med gangafstanden til den pågældende placering fra den østlige ende af byen.

Resultatet var, at placeringen af en endestation på Studstrupvej i første omgang blev udskudt indtil alternative muligheder var undersøgt, og efterfølgende blev opgivet da der blev fundet en anden løsning. Nabohøringen og de fremførte protester fra lokalområdet

førte altså til, at projektet ikke blev gennemført, og at der i dag fortsat er busbetjening i den østlige del af Studstrup.

Nabohøring af ensretning af Sanatorievej

Langt senere i forløbet anbefalede en gennemført trafiksikkerhedsrevision, at Sanatorievej skulle ensrettes. En ensretning kræver imidlertid en nabohøring, som Trafik og Veje derfor gennemførte.

Nabohøringen viste, at der var modstand mod den foreslåede ensretning. Trafik og Veje valgte at imødekomme indsigelserne mod ensretningen, som derfor ikke blev gennemført.

Øvrig borgerinddragelse

Borgere i Studstrup pegede på et areal ved en pumpestation på Præstekravevej som en mulig placering af en endestation i Studstrup, som ville imødekomme såvel plads til etablering af et chaufførhus, fortsat busbetjening i den østlige del af Studstrup og at den først skitserede placering af en endestation på Studstrupvej kunne undgås.

På baggrund af borgernes forslag undersøgte Trafik og Veje mulighederne på dette areal. Undersøgelsen viste, at arealet dels var for lille til en vendesløjfe, og dels at arealet på grund af et underjordisk anlæg ikke ville kunne anvendes til buskørsel.

Men undersøgelsen viste også, at det ville være muligt at placere et chaufførholdshus på en del af arealet, og at det ville være muligt at bruge en lille strimmel af arealet langs vejen til en buslomme.

Trafik og Veje arbejdede efterfølgende på en løsning, hvori det af borgerne foreslåede areal indgik som slutstoppested/opholdsplads. Der skulle dog fortsat findes en løsning på at få busserne vendt, og heri indgik overvejelser om at etablere en rundkørsel.

I forbindelse med planer om at etablere en rundkørsel i krydset Præstekravevej/ Ønsbækvej var der en række drøftelser med de naboer, der ville blive direkte berørt af rundkørslen. Den projektansvarlige ingeniør drøftede rundkørselens konkrete udformning med naboerne, og projektet blev justeret i flere omgange – dels fordi der desværre blev fundet fejl i projektet, men bestemt også med henblik på at imødekomme naboernes synspunkter helt eller delvist.

På baggrund af drøftelserne omkring rundkørslen og de øvrige trafikale forhold i byen, hvor Studstrup-borgere var meget skeptiske overfor de foreslåede løsninger, valgte Trafik og Veje at få en uvildig trafiksikkerhedsrevisor til at gennemgå rundkørsels-projektet samt give en trafikal vurdering af de mulige buslinjeforløb. Trafik og Veje ønskede ikke at gennemføre en løsning, som borgerne ville være utrygge ved.

På baggrund heraf valgte Trafik og Veje ikke at etablere den skitserede rundkørsel, og buslinjens forløb gennem Studstrup blev i stedet fastholdt som en sløjfe ad den linjeføring, som borgerrepræsentanter i Studstrup ønskede.

Samlet set er borgerne i Studstrup både blevet hørt, når det var formelt påkrævet, og har også mere uformelt været inddraget i planlægningen af de valgte løsninger. Som det frem-

går af ovenstående, er skitserede løsninger en del gange undervejs i forløbet blevet ændret eller helt frafaldet på baggrund af borgernes indsigelser.

Ad 3 – Borgerne bliver "sylvet", glemt og negligeret.

Der foreligger svar fra Trafik og Veje på det store antal henvendelser, som borgere i Studstrup herunder især Busudvalget har sendt til Trafik og Veje undervejs i forløbet.

I nogle tilfælde har forvaltningen været forholdsvis længe om at svare på henvendelserne. Det har ikke været begrundet i nogen bevidst "sylvning" af henvendelser fra Studstrup. Det har alene skyldtes, at forvaltningen arbejdede under et meget stort tidpres for at kunne gennemføre den kollektive trafikplan. – Ikke kun i Studstrup men i hele kommunen skulle bl.a. et meget stort antal vejanlæg færdiggøres til planens ikrafttræden.

De til rådighed værende ressourcer i forvaltningen rakte desværre ikke helt til at kunne leve op til forvaltningens normale standard for svartider. Det beklager Trafik og Veje.

På grund af sagens kompleksitet og det lange forløb i Studstrup nåede det samlede anlæg her da heller ikke at blive helt færdigt til tiden.

Ad 4 – Forvaltningen har afgivet fejlagtige og mangelfulde oplysninger for TU.

Da det kollektive trafikplanforslag blev behandlet i Byrådet var i trafikplanrapporten nævnt et løst skøn på 6 mio. kr. for de anlægsudgifter, der under alle omstændigheder skulle forventes, hvis trafikplanen blev vedtaget.

Dette løse skøn viste sig siden at have ramt helt forkert. I skønnet indgik alene et antal umiddelbart forudsigelige større anlæg, hvortil der var anvendt nogle skønnede enhedspri- ser. Men da trafikplanrapporten blev udarbejdet, var vejnettet på det samlede rutenet endnu ikke blevet gennemgået for nødvendige justeringer, og der forelå derfor ikke noget skøn for omkostninger ved små og mindre vejanlæg samt justeringer af eksisterende an- læg.

Da der efterfølgende blev udarbejdet konkrete projekter for de store anlæg og da det samlede rutenet blev gennemgået, blev det opgjort, at de samlede anlægsomkostninger løb op i 25 mio. kr. Byrådet bevilgede herefter de 25 mio. kr. til de påkrævede anlæg. I den samlede bevilling på 25 mio. kr. indgik et beløb til anlæg af ny endestation i Studstrup.

Forvaltningen har ikke afgivet fejlagtige oplysninger til det politiske niveau med henblik på at sikre "egne bevillinger". Forvaltningen har i forbindelse med anlægsindstilling med be- villing af de nødvendige 25 mio. kr. åbent fremlagt, at det først videreformidlede skøn over anlægsudgifter var helt forkert, og at der i stedet var behov for en anderledes større anlægsbevilling. De udførte anlæg har i øvrigt holdt sig indenfor denne bevilling.

Ad 5 – Inhabil medarbejder.

Det er korrekt, at Ango Winther både er ansat som køreplanlægger i Trafik og Veje/Kollektiv Trafik, og samtidig er socialdemokratisk byrådsmedlem med sæde i bl.a. Tek- nisk Udvalg, hvor han er næstformand.

Generelt er Angelo Winther som ansat i Trafik og Veje ikke indblandet i forberedelsen af byrådssager, han arbejder alene med teknisk planlægning af kørsel, med placering af læskærme og andet inventar og lignende tekniske opgaver.

Angelo Winther har som ansat ikke været indblandet i sagsforløbet vedrørende Studstrup. Denne sag har i Trafik og Veje været håndteret af tidligere vejchef Niels Schmidt, nuværende vejchef og tidligere afdelingsleder i Anlægsafdelingen Michael Kirkfeldt, afdelingsleder i Kollektiv Trafik Rigmor Korsgaard og projektleder i Anlægsafdelingen Michael Bloksgaard.

Som politiker i Teknisk Udvalg deltog Angelo Winther ikke under vedtagelsen af udvalgets erklæring til Byrådet om den kollektive trafikplan tilbage i august 2010. Anlægsbevillingen til éngangsudgifter i forbindelse med kollektiv trafikplan blev vedtaget i Byrådet i maj 2011 uden at blive behandlet i Teknisk Udvalg.

Angelo Winther har ikke haft hverken økonomiske eller personlige interesser i de løsninger for den kollektive trafik, som Byrådet har skullet tage stilling til. Han har derfor ikke været inhabil.

Klageadgang

Afslutningsvist skal orienteres om, at hovedparten af den foretagne sagsbehandling er sket på basis af Lov om Offentlige Veje. Det fremgår heraf, at vejmyndigheden har den endelige beslutningskompetence. Det er i dette tilfælde Aarhus Kommune.

Af Lov om Trafikselskaber fremgår, at det er kommunen, der afgør omfanget af den lokale kollektive trafik, som kommunen finansierer nettoomkostningerne ved. For så vidt angår hhv. vejenes indretning og brug, samt fastlæggelsen af den lokale kollektive trafik, er der således ingen klageadgang til en anden administrativ enhed.

For så vidt angår den oprindeligt skitserede busendestation i kvarteret omkring Studstrupvej/Sølvmågevej samt plan for ensretning af Sanatorievej blev nabohøringerne foretaget jf. hhv. Lov om Lokalplanlægning og Lov om Offentlige Veje. Resultaterne af høringerne kan ikke påklages, idet begge høringer endte med at forslagene til ændring af bestående forhold blev frafaldet.

For så vidt angår spørgsmålet om Angelo Winthers evt. inhabilitet kan afgørelsen påklages til Tilsynsrådet med Kommuner: Tilsynet, Statsforvaltningen Midtjylland, St. Blichers Vej 6, Postboks 151, 6950 Ringkøbing, Tlf.: 7256 8300, Mail: midtjylland@statsforvaltning.dk

Hvis I mener at Kommunen har begået sagsbehandlingsfejl eller ikke handler i overensstemmelse med god forvaltningsskik, kan I klage til Folketingets Ombudsmand: Folketingets Ombudsmand, Gammeltorv 22, 1457 København K, Mail: post@ombudsmanden.dk

Med venlig hilsen

Michael Kirkfeldt
Vejchef