

Folketinget
Trafikudvalget
Christiansborg
1240 København K

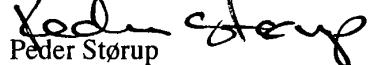
Att Aicha Esdam

Silkeborg den 30 August 2006

Følgende henvendelse bedes venligst omdelt til udvalgets medlemmer

På forhånd tak.

Med venlig hilsen


Peder Størup

**Til
Folketinget
Trafikudvalgets medlemmer**

Silkeborg den 30 august 2006

**Vedrørende Vejdirektoratets brev af 9 juni. 2006 om mit hørings svar ang.
Kombilinién, Silkeborg-motorvejen.**

Efter min opfattelse er det påfaldende, at Vejdirektoratets kritik af mine forslag er så konsekvent, at samtlige optimeringsforslag afvises. Vejdirektoratet føler tilsyneladende, at deres egne forslag ikke kan forbedres - er det tilfældet, kan det få store konsekvenser for beslutningsprocessen og den endelige stillingtagen til motorvejens placering.

Trods Vejdirektoratets bemærkninger mener jeg, mine forslag har mange kvaliteter - de er ikke nødvendigvis optimale alle sammen, men jeg havde dog håbet på at man havde haft viljen til at se mulighederne frem for begrænsningerne - og se forslagene som et bidrag til en løsning. Formålet med høringen er vel at nå frem til den bedste løsning - med en så konsekvent afvisning af alternativer fra Vejdirektoratets side kan jeg være alvorlig bekymret for, om det vil lykkes.

Jeg mener, at det vil være i alles interesse at uvildige fagfolk fik mulighed for at give deres mening tilkende om mit og andre relevante hørings svar. Vejdirektoratet kan nu engang næppe være uvildig og kunne muligvis forventes at have svært ved at forholde sig uvildigt til de indkomne hørings svar - og det er måske forståeligt nok, når man tænker på det store arbejde de har lagt i udarbejdelsen af VVM-redegørelserne.

Jeg har følgende kommentarer til Vejdirektoratets bemærkning:

Ad 1) Gudenåen og Nordskoven

At mit forslag ikke kan bruges op gennem Nordskoven på grund af geometri og skala, er bemærkelsesværdigt - strækningen er ca. 4 km, jeg kan konstatere at andre nyanlagte motorveje uden problemer har kurver og sving, selv på en kortere strækning. Blandt andet på strækningen mellem Galten og Århus. Kan det lade sig gøre her, må det også være muligt gennem Nordskoven. Det kan umuligt være et stort problem med en max hastighed på 110 km, som Vejdirektoratet mener mit forslag vil medføre. Krydser motorvejen Gudenåen samme sted som i Vejdirektoratets nuværende forslag, kan den gamle bro og vej bibeholdes op til Århusvej i anlægsfasen. Det bliver kun strækningen fra krydset og op gennem skoven der skal omdirigeres i anlægsfasen. Trafikken vil da fortsat kunne afvikles over broen til Resenbro og ad Århusvej og skal derfor ikke føres gennem den centrale del af Silkeborg. Eventuelt må det kunne lade sig gøre at anlægge en midlertidig vej parallelt med motorvejen - strækningen er under 2 km. Denne vej kunne eventuelt bibeholdes efter anlægsfasen og bruges som alternativ rute til motorvejen. Derved tages der højde for de kritikpunkter Vejdirektoratet har på det område. Efter krydsningen af Århusvej vil motorvejen fortsat kunne bevæge sig op gennem slugten - også inden for det vejteknisk mulige. Derved berøres habitat nr. 45 og 181 ikke væsentlig mere end i Vejdirektoratets forslag. Desuden flyttes vejen længere væk fra Skærbæk og Hårupsande. At motorvejens barrierevirkning for mennesker og dyr bliver markant med en nedgravet motorvej, kunne det være interessant at få uvildige

fagfolk til at kommentere. Jeg foreslår jo netop en faunabro på 100 - 200 m bredde i habitatet, det er måske utraditionelt men det vil betyde, at habitatet kan forløbe uhindret hen over motorvejen modsat i dag, hvor den stærkt trafikerede hovedlandevej krydser habitatet. Desuden foreslår jeg en faunabro ved Gjernstien til cyklister, fodgængere og dyreliv.

Den store faunabro vil afskærme en del af udsigten til motorvejen, specielt hvis den beplantes med træer. Når man overvejer at anlægge en motorvej gennem naturområder, mener jeg, at smidighed og alternative løsningsmuligheder er en væsentlig del af opgaven - ellers risikere man at ende med en traditionel løsning som har unødvendigt store konsekvenser for natur og borgere.

Jeg kan forstå, at Vejdirektoratet også begrundet sin løsning med den op til 10 meter høje dæmning og de 2 broer på 750 meter med behov for, at jorden indbygges i vejanlægget. Jeg mener, at denne disponering er forkert, da det gør anlægget af motorvejen langt mere kompliceret end nødvendigt og derfor øger omkostningerne. Jeg kan forstå, at sådant anlægges motorveje sædvanligvis, for at man ikke skal transportere jorden over længere strækninger - det kunne måske overvejes igen at tænke lidt utraditionelt. Derfor foreslår jeg udnyttelsen af overskudsjorden til støjvoldene. Det er selvfølgelig klart, at de ikke skal anlægges der, hvor terrænet ikke egner sig til det, bl.a. ved lavninger. At trafikanternes udsyn over landskabet hindres af støjvoldene er indlysende - men at det skulle være et problem, er meget svært at tage alvorligt - der anlægges vel ikke motorveje for udsigtens skyld. Desuden kan det kun være i alles interesse, at trafikanterne koncentrerer sig om motorvejen og ikke om landskabet. At afvise støjvoldene som en mulighed anser jeg som manglende vilje til at tages andres forslag alvorligt og mangler på respekt over for de naboer, som vil blive belastet med støj fra vejen. Jeg er sikker på, at mange berørte lodsejere gerne vil lægge en bræmme på 10 meter jord til, så der bliver plads til en støjvold af 3 - 4 meters højde.

Med hensyn til broens krydsning af Gudenåen og det æstetiske - skal man holde sig for øje, at placeres motorvejen ad Resendallinien vil den nuværende bro fortsat udgøre en visuel barriere. Derfor mener jeg, at placeringen af motorvejen i næsten samme højde er acceptabel - specielt når man ser på de økonomiske besparelser der kan opnås herved. Desuden foreslår jeg, at broen placeres på piller omkring åen, så der åbnes mere op i forhold til i dag.

Det bemærkes også, at det skulle være et problem at føre Århusvej over motorvejen. Det undrer mig, at der skulle være problemer deri - sådanne løsninger er benyttet mange steder - så hvorfor ikke her? Lægges motorvejen så lavt som muligt, kunne det tænkes, at broen ikke behøver at blive 6 meter høj. Jeg mener, at det vil være særdeles relevant at undersøge, hvor dybt motorvejen kan anlægges. Man burde også her kunne finde en løsning på et eventuelt grundvandsproblem.

Jeg mener fortsat, at min foreslåede løsning op gennem Nordskoven økonomisk og miljømæssigt vil udgøre en betydelig forbedring i forhold til det nuværende forslag og 0-alternativet. Vejdirektorat har gjort mig opmærksom på nogle problemer - men som beskrevet ovenfor mener jeg at de kan løses ved justeringer af mine forslag.

Ad 2) Dyrehaven.

Det er ikke mit indtryk, at skåret i dalsiden er det store problem lokalt, men snarere at Dyrehaven evt. må nedlægges. Området er i forvejen berørt af veje og bebyggelse, og når skårets skrænter vokser til, burde skåret være til at leve med. Er der vilje til at se muligheder i det her forslag, kan det selvfølgelig lade sig gøre. At det skulle være et problem for folks mulighed for at lufte deres hund – kan der nok findes en løsning på... Ligeledes er det selvfølgelig muligt at finde en løsning på stien op gennem Tisdalen - eventuelt med en justering af denne og en tilpasning af Dyrehaven. Det er korrekt, at der er en del nåletræer i området – men en kombination med udskiftning af nogle disse med løvtræer og en udtynding af nåletræerne kan kun have en positiv indflydelse på området. Nåletræer er nu engang ikke uerstattelige, og en stor del af dem vil kunne bibeholdes. Flytningen af faunapassagen skal ikke være større, end det terrænmæssigt er muligt. Selv 50 meter vil integrere den mere i naturen, den kan dog også bibeholdes som i det nuværende forslag.

Det er heller ikke strengt nødvendigt at afbryde Kastaniehøjvej - men det må overvejes, om omkostningerne til broen ikke er bedre givet ud, et andet sted.

Igen må jeg sige, at mine forslag fortsat vil udgøre en betydelig forbedring af Vejdirektoratets forslag - og fuldt ud vil tilgodese de rekreative behov.

Ad 3) Højmarkstøften

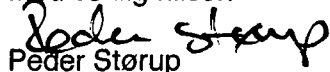
At man ikke engang her ser positivt på muligheden for forbedringer i forhold til i dag er ærgerligt - jeg kan kun gentage min opfordring til, at man udnytter muligheden for støjreduktion og sætter nye standarder derfor.

Ad 4) Boligområdet ved Gødvad bakke og Søholt

At det ikke skulle være hensigtsmæssigt at overdække motorvejen, må jeg igen anse som en uforståelig indstilling til mine forslag. Man kan selvfølgelig overveje, om omkostningerne står i forhold til forbedringerne, men at det teknisk ikke skulle være hensigtsmæssigt, kunne være interessant at få uddybet. Motorvejen er i forvejen sænket under terræn, og skulle en overdækning betyde en beplantet vold på måske 3 meters højde, må det da alt andet lige siges at være en betydelig forbedring i forhold til det nuværende forslag. Ser man udover landets grænser, kan det konstateres, at man i de senere år er begyndt at overdække større vejanlæg i byområder - en løsning jeg mener ligeledes kan være relevant i Silkeborg.

Jeg ser frem til Trafikudvalgets kommentar og håber, at mit og andre relevante høringssvar bliver behandlet på en sådan måde, at de kan bidrage til, at der findes frem til den for alle parter bedst mulige løsning.

Med venlig hilsen


Peder Størup



Vejdirektoratet

Peder Størup
Skellerupvej 57
8600 Silkeborg

København
Niels Juels Gade 13
Postboks 9018
1022 København K
Tlf. 3341 3333
Fax 3315 6335
vd@vd.dk
Vejdirektoratet.dk

9. juni 2006
Journal nr. A01-0153-1
Sagsbehandler
Birger Munch
bem@vd.dk

Motorvej ved Silkeborg

Tak for dit høringssvar af 28. april 2006 vedrørende Kombilinen. Som du er orienteret om, har Transport- og Energiministeriet også videresendt din henvendelse af 5. marts 2006 til transport- og energiministeren med henblik på, at den kan indgå i Vejdirektoratets behandling af høringssvar.

I begge henvendelser peger du på Kombilinen som den bedste løsning for motorvejen ved Silkeborg, og i høringssvaret til Vejdirektoratet foreslår du en række ændringer, som efter din opfattelse vil optimere Kombilinen og kunne imødekomme en del af de kritikpunkter, som den er blevet mødt med.

Du foreslår,

- 1) at motorvejen krydser Gudenåen samme sted som den nuværende bro, og at linjeføringen gennem Nordskoven ændres, så den ligger tættere op ad den nuværende hovedlandevej og udnytter samme slugt i dalskrænten som denne, samt at motorvejen placeres så lavt som muligt i terræn, så der kan etableres en 100-200 meter bred faunapassage hen over motorvejen i EF-habitatområdet i stedet for en landskabro i dalbunden,
- 2) at Dyrehaven omfordeles ind i det skovområde, som ligger øst for Dyrehaven, og at Kastaniehøjvej afbrydes ved motorvejen,
- 3) at boligområdet ved Højmarkstøften støjskærmes,
- 4) at motorvejen ved Gødvad Bakke og Søholt overdækkes på en strækning af 300-500 meter, og
- 5) at restarealerne i erhvervsområdet, som gennemskæres af motorvejen, omstruktureres.

Vejdirektoratet har vurderet dine forslag og har følgende bemærkninger:

Ad 1) Gudenåen og Nordskoven

Geometrien og skalaen for en motorvej er væsentligt forskellig fra den nuværende hovedlandevejs geometri og skala (linjeføring, længdeprofil og tværprofil). Desuden har de to veje forskellige funktioner. Det er derfor ikke muligt at udnytte den nuværende vejs tracé til anlæg af motorvejen, uden at

det medfører konsekvenser for såvel kvaliteten af motorvejstracéet som for trafikafviklingen og for omgivelserne.

Vejdirektoratet har tilstræbt at placere Kombilinién og Ringvejslinien så tæt på den nuværende hovedlandevej gennem Nordskoven som muligt under hensyntagen til vej- og trafiktekniske krav og til plan- og miljøforholdene i området. Det er bl.a. søgt at minimere indgrebet i EF-habitatområdet ved at motorvejen krydser dette på det smalleste sted. Det har været en forudsætning, at den nuværende hovedlandevej skal kunne opretholdes såvel i motorvejens anlægsperiode som efter motorvejens åbning, hvor den skal tjene som lokalvej og adgangsvej til området.

Ved passagen af Silkeborg Langsø/Gudenåen er lagt særlig vægt på æstetiske og miljømæssige hensyn. Den nye motorvejsbro vil fremtræde med store åbne brofag, hvorved opnås en visuel sammenhæng ved overgangen mellem Silkeborg Langsø og åens videre forløb mod nordøst.

I modsætning hertil vil en lav og kort bro virke meget massiv og visuelt "lukke hullet" mellem søen og åen.

Desuden er det et problem, at en lavere beliggende motorvej kommer til at skære Århusvej i niveau. For det betyder, at Århusvej skal løftes på en flere hundrede meter lang strækning gennem Nordskoven for at kunne føres over motorvejen på en ca. 6 meter høj bro (den kan ikke føres under motorvejen uden at komme i konflikt med grundvandet).

Såfremt motorvejen placeres i samme linje som den nuværende hovedlandevej ved passagen af Gudenåen og Århusvej og i samme slugt i dalskrænten i Nordskoven, vil motorvejen komme til at ligge oveni eller krydse den nuværende hovedlandevej flere steder. Det vil medføre, at den nuværende vej må nedlægges, og at motorvejens tracé forringes såvel æstetisk som sikkerhedsmæssigt, idet der bliver en kontrakurve i linjeføringen med reducerede kurveradier, som betyder, at der må skiltes til maks. 110 km/t.

Anlæg af en midlertidig vej på de strækninger, hvor den nuværende vej forsvinder (ved passagen af Gudenåen og dalskrænten), vil være anlægsteknisk, økonomisk og miljømæssigt problematisk, da motorvejsbroen over Gudenåen ikke kan bygges, mens der er trafik på den nuværende bro, og motorvejen skal placeres i en dyb afgravning i dalskrænten.

Hovedlandevejstrafikken vil derfor skulle omlægges ad Århusvej og ind gennem den centrale bydel i Silkeborg, og i en stor del af anlægsperioden vil trafikken være henvist til at køre ad kommunevejen fra Hårup over Resenbro og videre gennem den nordlige del af Silkeborg. Det vurderes som en helt uacceptabel løsning.

Motorvejen krydser EF-habitatområdet ved foden af dalskrænten. Såfremt der skal føres en faunapassage hen over motorvejen i habitatområdet, vil det kræve, at motorvejen nedgraves over en længere strækning i dalbunden og dalskrænten. Det vil medføre et op til 100 meter bredt indgreb/skår i dalskrænten og skoven.

Oven for skrænten passerer motorvejen tæt på en sø, hvor motorvejen vil ligge ca. 10 meter under terræn. Det kan derfor ikke udelukkes, at man kan få grundvandsproblemer i forbindelse med anlæg af motorvejen.

Udgravningen i dalbunden og skrænten i Nordskoven vil medføre et stort jordoverskud. Hertil kommer overskudsjord fra udgravningen i Silkeborg by, som med en lavt liggende/nedgravet motorvej i Nordskoven ikke kan indbygges i vejanlægget her, som forudsat i Vejdirektoratets projektforslag. Anvendelse af udgravningsjorden til støjvolde og visuel afskærmning af motorvejen i Nordskoven og mellem Hårup og Linå, som du foreslår, vil øge indgrebet i skoven og kræve ekspropriation af arealer til støjvoldene mellem Nordskoven og Linå. Det vil derfor - sammen med de større transportafstande - øge anlægsomkostningerne. På de strækninger, hvor motorvejen ligger på dæmning, fordi der er lavninger i terrænet, vil det kræve opbygning af ekstra høje - og dermed også ekstra brede volde. Det vil se mærkeligt ud og være miljømæssigt problematisk. Desuden vil en "indpakning" af motorvejen i støjvolde hindre trafikanternes udsyn over landskabet.

Ændringen af linjeføringen vil endvidere få den konsekvens, at motorvejen og tilslutningsanlægget ved Århusvej vil tangere Gødvad-fredningen og EF-habitatområde nr. 45 samt beskære habitatområde nr. 181 flere steder. Vejdirektoratets linje krydser habitatområde nr. 181, hvor det er smallest, og friholder fredningen og habitatområde nr. 45.

Det skovområde i Hårup Sande, der gennemskæres ved en flytning af linjen, består hovedsageligt af ældre fyrreskov med en artsrig svampeflora. Området vurderes generelt som værende biologisk mere værdifuldt end skovpartiet umiddelbart syd for hovedlandevejen, der vil blive gennemskåret af Vejdirektoratets linje.

Motorvejens barrierевirkning for mennesker og spredning af dyr og planter gennem Nordskoven/Hårup Sande vurderes i en terrænnær/nedgravet løsning at blive markant, da det ikke vil være muligt at lægge faunarør og stiforbindelser under vejen, og da landskabsbroen, som er betydeligt længere end den foreslåede overdækning, udgår. I Vejdirektoratets projektforslag vil den visuelle barrierевirkning af dæmningerne til dels blive afværget af træerne.

Støj mæssigt set vil der ikke være store forskelle på de to løsninger, da der i Vejdirektoratets projektforslag er forudsat støjafskærmning gennem hele Nordskoven, hvilket vil være en forbedring i forhold til i dag. Der skal dog tages højde for, at tilslutningsanlægget i den terrænnære løsning kommer

tættere på Skærbæk, og at det kan være vanskeligt effektivt at afskærme bebyggelsen ved tilslutningsramperne. Flere beboere i Skærbæk har tidligere anmodet om, at Ringvejslinien flyttes længere væk fra Skærbæk.

Vejdirektoratet vurderer således, at den foreslåede ændring af linjeføringen og af motorvejens beliggenhed i terrænet i Nordskoven/Hårup Sande ikke vil medføre en økonomisk, trafikal, trafikikkerhedsmæssig eller miljømæssig forbedring af Kombiliniens i forhold til det af Vejdirektoratet fremlagte forslag.

Ad 2) Dyrehaven

Det væsentligste problem med Kombiliniens gennemskæring af Dyrehaven er ikke, at områdets anvendelse som dyrehave må opgives, men at motorvejen vil medføre et betydeligt skår i dalsiden og skræntskoven, som vil være synligt over store afstande, og som vil påvirke den rekreative anvendelse af området.

En eventuel inddragelse af skræntskoven øst for Dyrehaven som ny dyrehave vil ikke afhjælpe arealindgrebet, støjpåvirkningen og ændringen af landskabs- og naturoplevelsen. Det vil desuden afhænge af ejerforholdene, og hvad denne skov bliver brugt til i dag. Hvis området laves til ny dyrehave, bliver det fx næppe muligt at lufte hund her. Såfremt de to dyrehaver skal hænge sammen, kan det blive vanskeligt at opretholde stien gennem Tisdal i et selvstændigt tracé, så den uhindret kan benyttes af cyklister og andre som færdselsåre. Beplantningsmæssigt er der desuden flere nåletræer i den skov, der foreslås som ny Dyrehave, hvilket umiddelbart giver for megen skygge til at være ideelt for dyregræsning.

En afbrydelse af Kastaniehøjvej vil være til gene for lokalområdet og flytte lokaltrafik ud på Ringvejen. Den nuværende placering af faunabroen tæt på Kastaniehøjvej er begrundet i terrænforholdene. En flytning af faunapassagen mod nord vil derfor vanskeliggøre terræntilpasningen og øge anlægsomkostningerne, idet det vil kræve en tunnelliggende konstruktion.

Ad 3) Højmarkstoften

Boligområdet ved Højmarkstoften er i dag påvirket af støj fra trafikken på Kejlstrupvej og Nordre Højmarksvej. I Vejdirektoratets projektforslag er indarbejdet en støjafskærmning langs motorvejens sydvestside mellem Nordre Højmarksvej og Kejlstrupvej. Det vurderes, at støjen fra motorvejen herved afskærmes i en grad, så støjbilledet ikke bliver væsentligt forværret i forhold til i dag. Det vil også blive overvejet at etablere en støjafskærmning/støjvold langs Kejlstrupvej for at mindske støjen herfra.

Ad 4) Boligområdet ved Gødvad Bakke og Søholt

Motorvejen ligger på den pågældende strækning ikke dybt nok til, at det er hensigtsmæssigt at overdække den, og vejen kan sandsynligvis ikke placeres ret meget dybere, uden at det vil medføre problemer med grundvand og det videre forløb over Gudenåen. En overdækning på 300-500 meter vil øge anlægsomkostninger betydeligt (anslået 300-500 mio. kr.)

Ad 5) Omstrukturering af restarealer i erhvervsområdet

I forbindelse med ekspropriationerne vil Ekspropriationskommissionen søge den bedst mulige udnyttelse af de restarealer, der fremkommer ved ekspropriation af hele ejendomme, herunder tilbyde arealerne til tilgrænsende ejendomme. Det vil kunne gennemtvinges, at en ejendom modtager jord som erstatning for afstået jord, men derudover vil omfordelinger mellem erhvervsjendomme ikke kunne gennemtvinges ved ekspropriation, medmindre det er begrundet i vejtekniske forhold.

Såfremt nogle af de eksproprierede erhvervsvirksomheder har et ønske om at erhverve arealer i området til genopførelse af virksomheden, må dette ske ved privatretlige aftaler, da Vejdirektoratet og Ekspropriationskommissionen ikke har hjemmel til at medvirke hertil.


Afsluttende bemærkninger

Sammenfattende finder Vejdirektoratet, at dine forslag til forbedringer af Kombilinien umiddelbart ser konstruktive ud, men Vejdirektoratets vurdering af ændringsforslagene viser, at de på en række punkter vil være problematiske, og at de ikke vil medføre den tilsigtede reduktion af de miljømæssige konsekvenser og af anlægsomkostningerne og af de gener, som motorvejen vil påføre naboerne.

Vejdirektoratet finder derfor, at dine forslag ikke i væsentlig grad vil ændre de overordnede konsekvenser af Kombilinien og dermed heller ikke grundlaget for den politiske stillingtagen til projektet.

Dit høringssvar vil sammen med de mange øvrige høringssvar indgå i et høringssvar, der sendes til transport- og energiministeren sammen med Vejdirektoratets indstilling.

Med venlig hilsen


Birger Munch
Projektleder

Til Vejdirektoratet
Planlægningsafdelingen
Niels Juels Gade 13
Postbox 9018
1022 København K

Skellerup den 28 april 2006

Vedr. Høringssvar for kombilinien.

Høringssvaret er udarbejdet af:

Peder Størup
Skellerupvej 57
8600 Silkeborg

Tlf 40534445

Optimering af Kombilini

Menneskeligt - Økonomisk - Miljømæssigt

Indledning

Det er min klare opfattelse at Kombilini kan optimeres i så væsentlig en grad at mange af de kritikpunkter, den er blevet mødt med, kan imødekommes. Kombiliniens fordele vil derefter klart overskygge Resendalliniens og dens store belastning af fredede naturområder.

Jeg er dog af den opfattelse at Kombilini selv i sin nuværende form er den bedste løsning fremfor Resendallini - men mener også, at det er væsentligt at være åben overfor forbedringer af Kombilini - og se muligheder fremfor begrænsninger.

Forudsætningen for dette høringssvar er en kritisk, men konstruktiv gennemgang af VVM redegørelsen for Kombilini, med ønske om at optimere linieføringen. Jeg har forsøgt at forholde mig kritisk til mine forslag og vælge justeringer, som er mulige at gennemføre uden at forsinke eller fordyre anlæggelsen af motorvejen. Jeg ser frem til Vejdirektoratets positive gennemgang af mine forslag, og jeg modtager hermed Deres opfordring til at komme med bemærkninger og påvirke projektet.

Jeg er kommet frem til følgende mulige forbedringer ved en gennemgang af Vejdirektoratets udmærkede VVM redegørelse for Kombilini samt tidligere redegørelse for Resendal/ Ringvejslini og ved at have været i de berørte områder.

Høringssvaret kan bruges til følgende

- A. Reduktion af de miljømæssige konsekvenser, og dermed en bedre beskyttelse af EF-habitatområdet, Nordskoven og Dyrehaven.
- B. Økonomisk omfordeling eller generel reduktion af omkostningerne for Kombilini.
- C. Betydelig reduktion af de gener, motorvejen vil påføre naboerne.

Høringssvaret berører følgende områder

1. Nordskoven
2. Dyrehaven
3. Højmarkstoften
4. Gødvad bakke og Søholdt
5. Erhvervsområdet mellem Kastaniehøjvej og Kornvænget

Herunder en kort beskrivelse af optimeringen.

1. Gennem Nordskoven ændres linjeføringen så den ligger tættere op ad den nuværende landevej og dens udnyttelse af sidedalen. Derved berøres næsten kun områder som i forvejen er berørt af hovedlandevejen. Hvor motorvejen passerer EF-habitatet, anlægges der en større faunapassage af 100 - 200 meters bredde hen over motorvejen som afløser for den 390 meter lange landskabsbro. Motorvejen føres så lavt som muligt i terræn med så få broer som muligt, hvorved dens indgriben i skoven mindskes. Målet er at begrænse motorvejens negative indgriben gennem skoven mest muligt, og støjniveauet sænkes i forhold til idag

Der kan muligvis opnås en betydelig reduktion af de økonomiske omkostninger ved denne løsning.

2. Dyrehaven omfordeles i dens nuværende område ind i det skovområde som ligger øst for dyrehaven. Området er særdeles velegnet dertil, og samtidig opretholdes en del af den gamle dyrehave. Ved denne løsning er det ikke nødvendigt at overdække dyrehaven, da dens størrelse opretholdes med omfordelingen. Broerne ændres, og de økonomiske omkostningerne mindskes.

3. Boligområdet ved Højmarkstoften støjskærmes med jordvolden fra afgravningen gennem dyrehaven - hvorved støjgenerne mindskes. Yderligere overskudsjord benyttes til andre støjvolde, hvor det er ønskeligt at sænke trafikstøjen. Samlet set - er målet at sænke trafikstøjen i området fra de eksisterende veje. Transportudgifterne til overskudsjord mindskes.

4. Boligområdet ved Gødvadbakke og Søholt er det andet boligområde motorvejen passerer. Motorvejen overdækkes på en strækning af 300 - 500 meter, hvorved beboernes oplevelse af motorvejens gener kan mindskes i betydelig grad, og istedet får man udsigt til et grønt område. Økonomisk hentes pengene fra besparelser i de andre områder. Alternativt bruges beløbet fra den mulige overdækningen af Dyrehaven her.

5. Gennem erhvervsområdet omstruktureres restarealerne, og der bliver plads til 6 -12 større eller mindre virksomheder på de arealer som er tilbage efter anlæggelse af motorvejen.

På de næste sider følger en mere detaljeret gennemgang. Tallene i parentes henviser til redegørelsen, sidetal og vejens kilometertal.

1. Nordskoven (r.304 s.16 -19. km 35-39)

Gudenå - passagen til Århusvej:

Motorvejen lægges i samme linie som den nuværende bro og vej og fortsætter derefter så lavt i terræn, gerne under, som vejteknisk muligt op til Århusvej. Ved Århusvej laves der et tilslutningsanlæg i form af et B-anlæg (identisk med det ved Viborgvej Se r.304 s.7 km 29). Århusvej føres over motorvejen - derfor er det vigtigt at placere motorvejen så lavt som muligt. Broen anlægges sådan, at passagen under motorvejen langs åbredden forbedres i forhold til idag for mennesker og dyreliv. Istedet for en dæmning ned til åen lægges den på bro piller som åbner op for passage. Der anlægges en stibro over åen, evt som allerede foreslået i redegørelsen for Kombiliniens.

Århusvej til Hårup:

Fra Århusvej overtager motorvejen ligeledes den nuværende landevej. Motorvejen følger stort set den nuværende landevejslinie inden for en afstand af højst 100 meter op gennem den sidedal landevejen benytter. Dog rettes motorvejen op, så linjeføringen bliver mulig. (Se kort r.304 s.18) Motorvejen ligges så lavt som muligt i terræn - under hvis muligt. Der, hvor vejen krydser EF habitatområdet, anlægges en 100 - 200 meter bred faunapassage hen over motorvejen. Skønnes det nødvendigt, placeres der også en mindre passage tættere på Århusvej - denne kan også bruges rekreativt, evt til Gjærnstien. Fra slutningen af dalskrænten fortsætter motorvejen i afgravningen over til Kombiliniens nuværende linjeføring og tilslutter sig den ved Hårup.

Så vidt som det overhovedet er muligt ekspropies der ikke flere ejendomme ved denne linjeføring - hvilket burde være realistisk. En enkelt ejendom vil sandsynligvis blive sparet i forhold til det nuværende forslag.

Økonomiske foredele:

Ovenstående foreslag må forventes at blive en betydelig billigere end det hidtidige forslag, da anlægget af de 2 broer reduceres kraftigt fra samlet 750 meter til 250 meter - måske endnu kortere.

Teknisk vil løsningen være lettere og billigere, da motorvejen placeres i terræn og ikke på den op til 10 meter høje dæmning gennem skoven. Ligeledes forsvinder en betydeligt del af arbejde med anlæggelse af broerne - derved frigøres midler til faunabroerne. Den eksisterende landevej fjernes på en 4 km strækning, hvorved diverse udgifter til drift ophører.

Miljømæssige forbedringer:

Ved at placere motorvejen ad den nuværende landevej berøres kun områder, som i forvejen er påvirket af landevejen og den markante støj, den idag afgiver. Indgrebet i skoven reduceres betydeligt.

Ved at placere en bred faunapassage ved EF-habitatområdet på skrænten forbedres forholdene for dyrelivet væsentligt i forhold til idag. EF - habitatet kan derved forløbe uhindret hen over motorvejen. Placeres motorvejen i eller under terræn, vil den ikke visuelt opleves som en barriere i forhold til landskabsbroen gennem skoven og dæmningen. Den passage landskabsbroen i det nuværende forslag udgør for dyrelivet vil kunne varetages af faunabroen/broerne. Støjgener vil reduceres betydeligt i forhold til idag.

(Det vil være et flot signal at sende, med en forbedring af habitatets vilkår ved anlæggelsen af motorvejen)

Overskudsjorden fra udgravningen i skrænten og andre steder placeres som støjvolde langs vejen og plantes til. De udformes med varierende bredde og højde, så de virker som en rimelig naturlig del af omgivelserne. De vil dog altid virke langt mere naturlige end en dæmning gennem skoven og en bro. Yderligere overskudsjord kunne evt placeres som støjvolde - fra Hårup mod Linå.

(Man kunne benytte lejligheden til at sætte nye standarder for støjdæmpning af motorveje i det åbne land - med støjvolde og beplantning. Udsigten til en jordvold som er beplantet må vel siges at falde mere naturlig i med landskabet i forhold til en motorvej)

Krydsningen af Gudenåen bliver mindre markant i forhold til en 10 meter høj og 350 meter lang bro. Broen vil blive bredere i forhold til idag - men den vil så til gengæld blive støjafskærmet. Den vil dog kun opleves lidt større i forhold til idag. Placeres motorvejen ad Resendallinien, vil der fortsat være en betydelig støj i området - det kan nok ikke forventes at der bliver investeret betydelige midler i støjafskærminger på den eksisterende bro og op langs hovedlandevejen gennem skoven - en landevej som så fortsat vil være stærkt belastet af trafik.

Anlægsarbejdet:

Området ved krydset består af sandjord og er uden store niveauforskelle. Terrænet er rimelig jævnt op til skrænten og betydelig mere tilgængelig end den anden linjeføring, da motorvejen istedet vil gå op gennem sidedalen ad den nuværende landevejsrute.

Så meget som muligt af anlægsarbejdet udføres, før den gamle landevej afbrydes. Da den nye motorvej krydser den gamle landevej i midten af S kurven, må det være muligt at opretholde den oprindelige vej et stykke hen i anlægsfasen. Alternativt anlægges en midlertidig vej. Trafikken kan dog afvikles ad andre ruter i anlægsfasen over bla. Resenbro til Hårup og Sorring - Låsby.

Alternativ løsning gennem Nordskoven:

Krydsningen af åen bibeholdes som foreslået i Kombilinen med broen for at opnå de miljømæssige fordele den har. Motorvejen lægges dog i samme linje som den nuværende landevej. Så snart det er muligt efter krydsningen af Århusvej, føres den så lavt som muligt i terræn og tæt op ad den nuværende landevej og fortsætter op gennem sidedalen som beskrevet ovenfor med faunapassagen. Århusvej føres da under motorvejen med et dertil egnet tilslutningsanlæg.

Fordele:

Århusvej føres under motorvejen i terræn.

Ulemper:

Løsningen vil være dyrere, da broen bliver længere og anlægget af en dæmning bliver større i den nederste del af skoven. Derved opnås ikke den samme besparelse i Nordskoven.

2. Dyrehaven (r.304 s.10 km 32-33)

Problemerne med indgrebet i dyrehaven kan løses med en delvis omfordeling af dens placering i det samme område.

Dyrehaven placeres øst for motorvejen i skovområdet mellem denne og Nørreskov bakke. (Se r.304 s.12 og fotokort) En del af den nuværende dyrehave kan derved bibeholdes samtidig med at den udvides ind i et kuperet terræn af en betydelig størrelse. Desuden anlægges den op i Tisdal, som er et åbent og meget smukt område med en spredt bevoksning af løv og fyrretræer. Gennem dalen løber en lille bæk som ender i en større sø. En mulighed er også at indhegne Cirkuspladsen med det store græsareal ned til Kastaniehøjvej. Det vil være et meget smukt syn med dyrene på det åbne stykke, hvor de vil kunne betragtes fra Kastaniehøjvej. Arealet vil dog stadig kunne benyttes til forskellige aktiviteter, da man i så tilfælde kan afbryde adgangen dertil for dyrene.

Faunabroen placeres mere vinkelret på motorvejen, så der bliver en bedre sammenhæng mellem den gamle dyrehave og den nye. Stibroen fjernes, og fauna - broen benyttes istedet som passage for besøgende i området og for det vilde dyreliv. Man kunne også vælge at lade dyrene i dyrehaven benytte denne, så området vest for motorvejen bliver en sammenhængende del af dyrehaven.

Overførslen af Kastaniehøjvej fjernes, da omkostningerne dertil ikke står mål med vejens benyttelse. Den bruges ikke særlig meget idag, hvilket nok vil kunne ses af en trafiktælling.

Fordele:

Dyrehaven bliver større og vil stadig være placeret i et naturskønt område.

Dyrehaven forbliver i det samme område til gavn for de lokale, adgangsforholdene vil fortsat være gode ad Kastaniehøjvej. På en af bakkerne har man udsigt over store dele af byen - en af stierne kunne passere her forbi.

Den naturlige højderyg, som ligger øst for motorvejen ind mod den nye dyrehave vil afskærme dyrehaven visuelt og støjmæssigt fra motorvejen. På den kort strækning ved Kastaniehøjvej, hvor der bliver udsigt ned til motorvejen, anlægges en lav støjvold.

Økonomi:

Ingen udgifter til broen med overførsel af Kastaniehøjvej.

Ingen udgifter til stibroen - nogle af pengene herfra kunne istedet benyttes til indhegning af den nye dyrehave, støjvoldene ved Højmarkstoften (se næste side) eller en generel reduktion af omkostningerne.

3. Højmarkstoften (se r.304 s.8-9 km 32)

Boligområdet ved Højmarkstoften støjafskærmes mere effektivt. En mulighed vil være at benytte overskudsjord fra udgravningen gennem dyrehaven til støjvolde.

Voldene placeres ud mod motorvejen, men også langs med Nordre Højmarksvej så støjgener fra denne reduceres. Volden varierer i højde og bredde, hvor det er muligt, så den falder mere i med omgivelserne. Den beplantes. Overskudsjord kan desuden benyttes andre steder langs Nordre Højmarksvej, hvor støjreduktion er ønskelig. På arealerne omkring bebyggelsen er der plads til voldene - den allerede planlagte støjskærm bibeholdes. Ved etableringen af voldene tages der hensyn til boligerne så der ikke skal eksproprieres flere ejendomme. Voldene suppleres med den planlagte støjafskærmning, hvor pladsen er begrænset.

Fordele:

Støjgener begrænses - om muligt reduceres i forhold til idag.

Økonomi:

Omkostningerne til jordtransport reduceres og kan istedet bruges på etablering af støjvolde.

4. Gødvad bakke og Søholt (r.304 s.14 km 34)

En væsentlig optimering af motorvejen ville være at overdække den på en strækning af 300 - 500 meter mellem Kornevænget og Oslovej. Da motorvejen i forvejen anlægges minimum 3 meter under terræn med lodrette vægge, er overdækningen en oplagt mulighed. Enten ved at sænke motorvejen yderligere eller lave en mindre bakke på få meter i forhold til det omkringliggende terræn.

Fordele:

Den overdækkede motorvej vil betyde en yderligere reduktion af generne fra den nuværende ringvej.... Denne reduktion opnås ikke med anlæggelse af motorvejen i Resendallinien, da trafikbelastningen så fortsat vil være meget stor på ringvejen.

En yderligere støjreduktion af Kombilinen i forhold til Resendallinien. og beboerne i området får udsigt til et grønt areal.

Økonomi:

En mulig reduktion i omkostningerne op gennem Nordskoven benyttes her.

De 300 mio. kr., som overdækningen af dyrehaven ville have kostet, kunne eventuelt benyttes her. Det må forventes at man vil få mere overdækning for pengene her, da overdækningen i dyrehaven er mere kompliceret på grund af de store niveauforskelle og afgravning.

De planlagte udgifter til Kastniehøjvejbroen over motorvejen benyttes istedet her

Udgifterne til overkørsler ved Kornvænget og Oslovej reduceres, da overbygningen til dels erstatter broerne.

5. Erhvervsområdet mellem Kastaniehøjvej og Kornvænget (r.304 s.14 km 33-34)

Her er forbedringerne ikke så store som de andre steder, men der kan dog gøres noget for at afhjælpe generne for nogle af de berørte erhvervsejendomme.

Med en omfordeling af de restarealer, som er tilbage efter anlægget af motorvejen, vil der kunne reetableres 6 -12 større eller mindre erhvervsejendomme.

Mellem Randersvej og Nørreskovbakke er der et uudnyttet areal, her kunne nogle af de berørte erhvervsejendomme få tilbudt ny beliggenhed, hvorved deres tilknytning til området opretholdes.

Det kan ikke undgås, at nogle erhvervsejendomme bliver berørt. Dog kunne man formode, at netop erhvervslivet i området vil nyde godt af at trafikken mellem Århus og Herning kommer tæt forbi deres område istedet for et stykke uden for byen.

*Anlæggelse af en motorvej rækker mange årtier frem i tiden
Beslutningen om linieføringen bør ikke træffes ud fra kortsigtede politiske ambitioner
men på baggrund af grundige faglige overvejelser af de
menneskelige og miljømæssige konsekvenser.*

*Naturen har ingen anden stemme i demokratiet end den vi giver den.
Hævder vi altid vores ret, får naturen aldrig sin.*

Udarbejdet af

Peder Størup
Skellerupvej 57 8600 Silkeborg