

Miljø- og Planlægningsudvalget
MPU alm. del - Bilag 397
Offentligt

From: Peder Størup / HC Fotografi <peder@hcfotografi.dk>
Subject:
Date: May 1, 2007 5:28:21 PM GMT+02:00



Kombilinjens konsekvenser - myter og virkelighed

I den verserende diskussion af Kombilinjens konsekvenser for Silkeborg fremstiller nogle modstandere af denne scenarier og konsekvenser, som forekommer stærkt overdrevne og i nogle tilfælde direkte forkerte. Eksempelvis påstås det, at forureningen vil forværres, at støjniveauet vil stige, og at de fredninger, der berøres af Kombilinjens, er ligeså store som ved Resendallinjen.

Da jeg selv, som det vil fremgå af nedenstående, ikke er begejstret for Resendallinjen, men tilhænger af, at Gudenådalen skal friholdes for en motorvej, har jeg arbejdet for, at Kombilinjens skal blive så god som mulig.

Derfor tillader jeg mig at fremsende nogle af mine synspunkter på motorvejssagaen, i håb om, at disse vil indgå i jeres overvejelser. Skulle der ønskes en uddybelse i form af høringssvar og kommentarer, kan jeg kontaktes på Peder@hcfotografi.dk

På forhånd tak.

Med venlig hilsen

Peder Størup
Skellerupvej 57
8600 Silkeborg

Tlf:40534445

Kombilinjens - fremskridt i den rigtige retning.

I min første kommentar til motorvejssagen var overskriften "Bjørnetjeneste med motorvej ad Resendallinjen" - man kan med rette sige, at nogle politikere havde solgt skindet, før bjørnen var skudt. Efter min mening har de en stor del af ansvaret for, at nogle er blevet så overraskede og skuffede over den valgte løsning. Men det skal så også siges, at der efter min opfattelse er meget stor tilfredshed med beslutningen, så snart man er uden for Silkeborgs bygrænse, såvel som i resten af landet over valget af kombilinjens fremfor Resendallinjen.

Optimeringer

Nu da regeringen har meldt så klart ud til fordel for Kombilinjens, håber jeg, at Silkeborg byråd vil se fremad og se muligheder fremfor begrænsninger. Silkeborg byråd ønsker en motorvej, og det er måske også rimeligt nok, men så må man også være parat til at acceptere nogle af omkostningerne derved - i sidste ende vil Silkeborg få store fordele af motorvejen. Men det ville være helt urimeligt, at det bliver på bekostning af Gudenådalen og den tidligere Gjern kommune, som Resendallinjen vil passere. Forståelig nok er der i Gjern stor modstand mod Resendallinjen - en modstand på tværs af partifarve.

I mit høringssvar for Kombilinjens foreslår jeg optimeringer, som kan forbedre Kombilinjens betydeligt - disse foreslag tager bl.a. udgangspunkt i ønsket om at sænke de menneskelige omkostninger. Jeg kan med glæde konstatere at vejdirektoratet har taget disse foreslag alvorligt. Silkeborg Byråd har ansvaret for, at realiseringen af en motorvej ved Silkeborg har haft lange udsigter - fordi der krampagtigt peges på en linieføring, som berører store fredninger med omfattende konsekvenser for disse. Lad mig bl.a. gøre opmærksom på Århus amts embedesmænds vurdering og kommentar. Citat:

"Ud fra en samlet vurdering af natur- landskabs- og miljøforhold er Kombilinjens at foretrække, idet vejlinjen i forhold til Resendallinjen har væsentlig mindre barriererevirkning for det vilde dyreliv og ikke påvirker det fredede og nationalt værdifulde landskab i Gudenådalen, der er udpeget som habitatområde. Med valg af Kombilinjens forbedres forholdene væsentligt ved den nuværende hovedvejs krydsning af Gudenåen. Liniens samlede støjbelastning er mindre end Resendalliniens. Kombilinjens er at foretrække frem for Ringvejslinjen, idet indgreb og barriererevirkning i byen er mindre og indgreb i Silkeborg Langsø undgås. Kombilinjens indgreb i Dyrhaven kan kompenseres med delvis overdækning af vejen."

Imponerende smeltevandsdal

Det bliver hævdet om Resendallinjeløsningen, at man har taget hensyn til Gudenådalen ved, at vejanlægget hæves op over området, og naturen derfor er næsten uberørt. Det må virkelig siges at være kun næsten - idet det føres på en blot 25 meter høj bro med dybe afgravninger i dalsiderne tilføje. I VVM-redegørelsen står der om broen: "Broen vil dog fremtræde som et markant teknisk anlæg i kontrast til det vidtstrakte dallandskab, og broen vil kunne ses på stor afstand, ligesom trafikken vil kunne høres på stor afstand, selv om der opsættes støjskærme langs begge sider af motorvejen." Det er vigtigt at holde sig for øje, at Kombilinjens hovedsagelig vil gå gennem områder, som i forvejen er påvirket af byens støj og den støjbelastning, som hovedvej 15 afgiver. I VVM-redegørelsen står

der om Resendallinien: "Resendallinien forløber næsten udelukkende gennem et landskab uden større tekniske anlæg og væsentlige støjkluder." Og: "Gudenådalen øst for Silkeborg er en af de mest imponerende smeltevandsdale i Danmark." Resendallinien kan ikke sammenlignes med Vejlefjordbroen. Vejlefjordbroen er en højbro, væsentlig højere end broen over Gudenådalen. Desuden er den en del af hovedfærdelsesåren gennem Danmark. Den placering kan Silkeborgmotorvejen dog ikke leve op til - alt i alt bliver det en relativt lavt trafikeret motorvej.

Reduktion i luftforureningen

Der er mange vilde påstande i omløb om Kombiliniens konsekvenser for Silkeborg. Men i VVM-redegørelsen fremgår det at Kombiliniens i forhold til idag (0-alternativet) vil kunne reducere antallet af støjbelastede boliger med 79, reducere antallet af trafikuheld med personskade med 8 stk. pr. år. I byområdet vil kombiliniens medføre en reduktion i luftforureningen som følge af en aflastning af gennemkørende trafik. " Desuden vil den afvikle Silkeborgs centrale trafik væsentligt mere effektivt. Det er rigtigt, at der skal eksproprieres flere erhvervsjendomme med Kombiliniens. Det er naturligvis meget beklageligt og voldsomt generende for de berørte. Det er dog mit skøn at de fleste af erhvervsjendomme vil kunne genplaceres andre steder i lokalområdet, og rent faktisk kan have en stor fordel heraf, da deres tilgængelighed og eksponering vil kunne øges, med motorvejen. Når vejdirektoratets nye projektgrundlag foreligger i maj, vil det stå uden for al tvivl, at kombiliniens er den absolut bedste løsning - og eneste gennemførlige løsning inden for en overskuelig fremtid.

Opdeles i etaper

Landspolitikkerne og Silkeborg byråd burde også være opmærksomme på, at etableringen af Kombiliniens med fordel kan opdeles i etaper. Således kan man tage hensyn til Silkeborgs trafik mod Århus i første fase og dermed løse de trafikale problemer, der idag er stærkt stigende på denne strækning. I modsætning hertil skal Resendallinien være fuldt etableret, før man kan få gavn af den.

Et ofte hørt argument er, at fremskridtet ikke kan stoppes. Det er måske rigtigt nok, men vi har i den grad et ansvar for at styre det i den rigtige retning - og det er ikke gennem den fredede Gudenådal.

Peder Størup