

Silkeborg, den 29. april 2007

Trafikudvalget
TRU alm. del - Bilag 406
Offentligt

Hermed kopi af undertegnedes brev til Transport-
og Energiminister Flemming Hansen

Brevet er en reaktion på ministerens svar på
Trafikudvalgets spørgsmål nr. 214 af 16. april 2007

Med venlig hilsen

for Bergere - mod - Kombilinie

Kaj Holst-Jørgensen

Graumosevej 2
8600 Silkeborg

Tlf 86836249

Email: kaj@kfmlederservice.dk



Transport- og Energiminister Flemming Hansen
Transport- og Energiministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Silkeborg, den 29. april 2007

KOPI

Vedr. J.nr. 432-64. Trafikudvalgets spørgsmål nr. 214 af 16. april 2007.

Kære Flemming Hansen

Som lektor i trafik- og byplanlægning ved Aalborg universitet gennem en menneskealder, Jens Anker Lohmann Hansen udtrykker det, vil Kombilinién bryde Silkeborgs by- og vejstruktur og medføre et betydeligt indgreb i bydannelsen og det bynære landskab.

Endvidere er Kombilinién såvel for den regionale trafik, som for naturen, miljøet og for landets økonomi, det dårligste alternativ til en motorvejsløsning ved Silkeborg, og uanset hvor store anstrengelser Vejdirektoratet gør sig, vil der aldrig komme en acceptabel løsning ud af det.

Når undertegnede efter bedste evne har refereret offentligt fra Vejdirektoratets møde med "Foreningen af Kombiramte", er det bestemt ikke begrundet i noget ønske om at være den, der skal viderebringe Vejdirektoratets oplysninger, men alene fordi jeg ikke finder det korrekt, at hovedparten af byens befolkning ikke har mulighed for at blive orienteret om forhold, der kan få overordentlig stor indflydelse på deres fremtidige liv og virke.

En privat forening har naturligvis ingen pligt til at åbne deres møder for andre end medlemmer, og heller ikke for pressen.

Det må derfor være Transport- og Energiministeriets ansvar, at alle, inklusive pressen, får lige adgang til at høre alle nyheder om projektet.

I brevet til Folketingets Trafikudvalg dateret 26. april 2007, J. nr. 432-64 skriver Du, at undertegnede på 8 områder har fremført fejlagtige påstande.

Undertegnede erkender og beklager, at der ved nr. 7 af de 8 områder ved en fejl er skrevet nord i stedet for sydvest, formuleringen er dog ikke nogen "påstand".

Endvidere beklages det, at jeg ved område 4 har overset, at man i det første løsningsforslag ikke kunne køre til/fra motorvejen i vestlig retning ved Oslovej.

På alle de øvrige områder, må jeg imidlertid på det kraftigste protestere mod, at der skulle være fremført fejlagtige påstande.



Efterfølgende er de 8 områder beskrevet. Vejdirektoratets kommentarer til "påstandene" er anført i parentes, medens undertegnede bemærkninger til Vejdirektoratets kommentarer er anført med fremhævet kursiv skrift.

- 1 - at motorvejens aflastning af det interne vejnet bliver væsentlig mindre (her hentydes sandsynligvis til, at Østre Ringvej i det ændrede projekt opretholdes frem til Århusvej af hensyn til den lokale trafik, som vil udgøre ca. 3.000 biler i døgnet, og som i det VVM-undersøgte projekt var henvist til at benytte motorvejen på strækningen mellem Århusvej og Oslovej) *Dette er korrekt, og påstanden er altså ikke fejlagtig. Se endvidere bemærkningerne til den nye rundkørsel på Nordre Højmarksvej.*
- 2 - at anlægsperioden bliver meget lang og besværlig (projektændringerne medfører tværtimod, at anlægsfasen bliver lettere end i det tidligere projekt) *I det offentliggjorte materiale om det tidligere projekt, er der ikke oplyst noget om forventet anlægstid. En anlægsperiode på 4 år er langt mere, end det statsministerens bemærkninger på borgermødet i Silkeborg har givet befolkningen indtryk af, og det er derfor meget væsentligt, at oplysningen om de 4 år bliver offentliggjort.*
- 3 - at det ikke er lykkedes at finde væsentlige forbedringer mht. støj og luftforurening (det er ikke korrekt for så vidt angår støj, idet en stor del af projektændringerne vil reducere støjudbredelsen; for så vidt angår luftforurening er det eftervist, at grænseværdierne for forurenende stoffer ingen steder vil blive overskredet) *Ingen af de støjforbedringer, der var stillet beboerforeningerne i udsigt er efterkommet. Ved Kornvænget/Gødvad bakke fik man ikke som ønsket motorvejen 60-70 m væk, men kun ca. 40 m. I stedet fik man som noget nyt, ført Ringgaden helt ind til bebyggelserne. Ved Højmarkstøften fik man ikke større afstand til motorvejen, men man fik i stedet en ny støjende rundkørsel lige ud for bebyggelsen. Der er ikke som basis indkalkuleret overdækninger noget sted. 13.000 biler ekstra i byområdet giver ekstra forurening, støj og helbredsproblemer, uanset om grænseværdier overskrides.*
- 4 - at flytningen af tilslutningsanlægget ved Oslovej medfører, at man ikke længere kan komme på motorvejen i vestlig retning (det kunne man heller ikke i det tidligere projekt, idet behovet herfor er meget lille de pågældende steder) *Undertegnede beklager dybt, at det fejlagtigt i referatet er anført, at man tidligere har kunnet komme på motorvejen ved Oslovej. Eneste tilkørselssted i motorvejens østende har hele tiden været Resenbrokrydset, og netop derfor er det også forkert, at Kombilinen vil kunne lette væsentlig mere på de lokale trafikproblemer end Resendallinen.*



- 5 - at bibeholdelse af Østre Ringvej ved Søholt medfører, at idræts- og institutionsområderne bliver udsat for mere støj, og at mange idrætsfaciliteter må flyttes væk fra området (der vil blive støjafskærmet i fornødent omfang, og flytningen af tilslutningsanlægget ved Oslovej medfører, at indgrebet i idrætsområdet bliver mindre end med det VVM-undersøgte projekt) *Flytningen af tilslutningsanlægget ved Oslovej medfører korrekt, at man ødelægger knap så meget lige ud for Oslovej, men til gengæld parallelforskydes hele motorvejen ca. 40 m mod sydvest, og den kommer derfor generelt tættere på Højskolen og alle idrætsanlæggene. Da terrænet falder ind mod idrætsanlæggene, bliver støjdæmpningen her mindre, idet nedgravningen på denne side af motorvejen ikke bliver 6 m, men kun 4 m. Endelig skæres der ved den seneste løsning et ca. 40 m bredt bælte af den § 3-fredede mose lige nord for Silkeborg Langsø, hvor der af biologerne er optalt 42 forskellige plantearter, herunder de bevaringsværdige Tue-Kogleaks og Mose-Pors.*
- 6 - at krydset ved Nørreskov Bakke-Nordre Ringvej bliver overbelastet i spidssituationer (krydset vil blive aflastet for gennemfartstrafikken og dermed få mindre trafik end i dag) *Hele den lokaltrafik, der kører ad Ringgaden, skal fremover en omvej op omkring det nye kryds mellem Nørreskovbakke og den forskudte Ringgade. Hvis Resendallinien vælges, vil hele byen blive aflastet for gennemfartstrafikken.*
- 7 - at motorvejen er rykket mod nord i Dyrehaven (motorvejen er flyttet mod syd, hvorved udgravningens omfang i Dyrehaven reduceres) *Beklager skrivefejlen. At motorvejen flyttes nogle få meter mod sydvest, ændrer imidlertid overhovedet ikke noget på, at Dyrehavens store bestand af hjortevildt og dens rekreative værdi helt ødelægges af den diagonale og meget dybtliggende gennemskæring.*
- 8 - at den nye rundkørsel på Nordre Højmarksvej ved den nye tilkørselsvej til motorvejstilslutning nord herfor medfører øget støj (motorvejen vil aflaste Nordre Højmarksvej, hvorved trafikken bliver mindre end i dag) *Da motorvejen går lige forbi boligkvarteret, hjælper det ikke, at noget af trafikken flyttes fra Nordre Højmarksvej til motorvejen. En ekstra rundkørsel med opbremsning og acceleration fra både let og tung trafik giver ekstra støj. Trafikken på Nordre Højmarksvej vil principielt blive den samme som i det oprindelige motorvejsprojekt, dog vil den blive større lige nord for Højmarkstøften, fordi flere af de bilister, der kører af motorvejen fra Århus, eller på motorvejen mod Herning, nu skal frem til den nye rundkørsel. Samtidig vil lokale trafikanter, der hidtil har benyttet Kejlstrupvej for at komme til industriområdet nord for Nordre Højmarksvej nu skulle køre en omvej via den nye rundkørsel og den nye blinde vej.*



Det er altså langt fra korrekt, at de projektændringer, som Vejdirektoratet p.t. arbejder med, alle vil have en positiv effekt i relation til at mindske ulemperne ved Kombilinien - Tværtimod.

Det skal også oplyses, at Vejdirektoratets oplysninger om, at man har været i dialog sportsklubber, som berøres af projektet, i hvert tilfælde ikke gælder alle. Erik Isager, der er formand for byens største idrætsforening SIF, har således til undertegnede oplyst, at han ikke er orienteret om de seneste ændringer.

Kombilinien er, og vil altid vedblive at være et overordentlig dyrt og helt unødvendigt misfoster, hvilket eftertiden ikke vil kunne undgå at opdage, hvis den ulykkelige beslutning fastholdes, men dette håber og tror jeg dog heller ikke vil blive tilfældet - een "Odenseskandale" må være nok!.

Med venlig hilsen

For Borgere-mod-Kombilinien

Kaj Holst-Jørgensen

Kaj Holst-Jørgensen

Gravmosevej 2

8600 Silkeborg

tlf.: 86836249 e-mail: kaj@hlmlederservice.dk

