

NEJ TAK til linjeføring A.

Vi på Damgårdstoftens oplever – i fællesskab med mange andre indbyggere i Mårslet og Tranbjerg - at linjeføring A er den værst tænkelige løsning. Ikke bare fordi den beror på tvivlsom data og fejlskøn, men også fordi den ikke tager højde for de mange mennesker, der nu engang er bosat i den sydlige del af Mårslet og Tranbjerg, og som vil blive langt mere negativt berørt af vejen, end redegørelsen lægger op til.

Derfor kan vi kun opfordre til, at så mange som muligt siger nej til linjeføring A med henblik på, at vi alle kan få et bedre alternativ. Linjeføring A skaber støj og forurening for et stort flertal af mennesker i området – og løser alligevel ikke de trafikale problemer, der påstås fra kommunens side.

1. Vi vil få størst støjbelastning ved linjeføring A

Alle undersøgelser viser, at mennesker, der bor i trafikstøj, har min. 20% forøget risiko for hjerte-kar-sygdomme, stress og kredsløbslidelser. Børn risikerer ved selv lave støjniveauer påvirkning af indlæring, motivation og hukommelse.

Alligevel bliver der med linjeføring A insisteret på, at Beder-Bering Vejen skal være så tæt som mulig på store beboelsesområder med børnefamilier. Faktisk vil afstanden til nærmeste hus være ned til 100 meter.

Mængden af trafik på Beder-Bering Vejen er vurderet til at være 2-3 gange så voldsom som oprindelig skønnet. Og ydermere er der nu også planlagt 2-1 strækninger på vejen tæt på bebyggelser. Disse 2-1-strækninger (3 spor) vil automatisk skabe øget hastighed, øget forurening og øget støj.

I øvrigt skal det bemærkes, at Aarhus Kommunes støjberegninger – efter vores information – ikke tager højde for vindretning, vejbelægning og vejrlig, som det er anbefalet gennem den fællesnordiske beregningsmetode, Nord2000. Hvis det er sandt – på samme måde som beregningerne ikke tager højde for den hævede dæmning ved Mårslet – er det klart, at den reelle støjbelastning ved Mårslet i syd, sydvest og Tranbjerg i syd bliver langt mere omfattende, end redegørelsen giver udtryk for.

2. Vi vil få kraftigst forurening ved linjeføring A

Linjeføring A vil i kraft af sin placering skabe uforholdsmæssigt flere forureningsmæssige problemer – både for mennesker og grundvand.

Med 13 – 19.000 biler i døgnet vil partikelforurening blive en væsentlig faktor for de mange familier i Mårslet og Tranbjerg, der bor tættest på vejen. For Mårslets vedkommende bliver det kun forstærket af den hævede dæmning ved Giber Å, som er et resultat af linjeføring A.

Linjeføring A vil også påføre en stor belastning af de grundvandsreserver, der ligger vest for Mårslet. Aarhus Vand har i mange år kørt kampagner imod forurening af grundvandet netop her – og Mårslet er sprøjtefrit område – alligevel vælger man linjeføring A, der løber direkte igennem den følsomme tunneldal under Giber Å

3. Vi vil få ødelagt landskabet mest ved linjeføring A

Linjeføring A betyder, at man bliver nødt til at hæve vejen betragteligt ved Mårslet. Faktisk får vi en 700 meter lang og 3-6 meter høj dæmning langs den sydvestlige del af Mårslet

Hævningen betyder, at den både kan ses og høres langt væk. I åbent landskab og med en vindretning, der hedder syd-sydvest, (som vi har 80% af tiden), vil støjen uhindret ramme store dele af Mårslet.

Hvis man vælger alternativerne, B1 og C eller et helt tredje føres vejen længere væk – ligesom det bliver muligt at grave den ned over et længere forløb og mindske støj- og forureningsgener for et stort flertal af mennesker.

4. Vi vil IKKE få større trafikalt udbytte af linjeføring A

Det har fra starten været et kardinalpunkt i begrundelsen for valget af linjeføring A, at jo tættere den er placeret på *Tranbjerg, Mårslet, Malling og Beder* jo større trafikeffekt vil det have. Det er dog efter vores overbevisning ikke tilfældet.

Det er forkert, når VVM-rapporten siger, at linjeføring A vil være bedre for Malling og Beder. Forskellen vil være ens for Malling og Beder, uanset hvilken af de 3 linjeføringer, der bliver valgt, da de alle starter samme sted ved Oddervej.

For Mårslets vedkommende har analyser vist, at en tættere linjeføring ikke vil få Mårslets trafikanter til at tage nye veje. Langt hovedparten af byens borgere skal ind mod Aarhus – ikke mod vest - og vil ikke benytte sig af Beder-Bering Vejen. I øvrigt er det også tydeligt, at den trafik, der løbende skabes i byen i hverdagene, i høj grad skabes af det voksende antal Mårslet-borgere selv. Det skabes ikke af bilister fra Beder, Malling eller andre områder.

Tilslutningen til Obstrupvej ved linjeføring A vil rigtig nok kunne forekomme at være en hjælp til aflastning af trafikken i Mårslet. Men den vil samtidig lede endnu mere tæt trafik rundt om Mårslet Skole, og det kan ikke være i nogens interesse. Det vil skabe yderligere risikable situationer for de små og bløde trafikanter.

Den samlede trafikeffekt for linjeføring A bygger, ifølge VVM-redegørelsen på et skøn. Det vurderes, at linjeføringen A vil have en øget trafikeffekt på max. 5 % i forhold til de øvrige linjeføringer. Adspurgt på det offentlige møde i Tranbjerg, om nøjagtigheden af skøn, blev det vurderet af Teknik & Miljø, at 5 % også er den fejlmargen, der er ved skøn af den karakter. Altså kan effekten reelt også være 0.

Der er principielt *intet* der taler for, at jo tættere vejen er placeret på Mårslet og Tranbjerg, jo større aflastning vil det give byerne. Det er gætværk.

Grunden til den manglende trafikeffekt for specifikt Mårslet er, at der aldrig er blevet lavet en helhedsplan for byen. Man har igennem årtier forsømt at tænke infrastruktur for Mårslet, og det løses kun ved at tænke indefra og ud – ikke udefra og ind. Mårslet mangler veje i selve byen. Det er det, der er problemet. Det løser linjeføring A ikke.

Og så kan vi tilføje, at hvis tidsforskellen skulle være afgørende for, om folk vil anvende den ene eller anden linjeføring, så vil der max være 6-7 sekunder fra linjeføring A til B1. I det store

regnskab er vi overbeviste om, at de sekunder – også selvom det skulle blive flere – ikke afholder pendlere fra at benytte vejen. Til gengæld betyder afstanden i Tranbjerg og Mårslet noget mere i gennemsnitlig decibel støj. Og det er vi sikre på, at mange tusinde beboere vil opfatte som en *reel* fordel.

Så husk at sige nej til linjeføring A. Jo flere vi siger nej, jo større chance er der for, at Aarhus Byråd vil tage den af bordet og finde andre løsninger. For hvorfor vælge den linjeføring, der støj- og forureningsmæssigt rammer det største antal voksne og børn, når andre trafikmæssigt ligeværdige muligheder foreligger?

Tak.

Claus Falkenstrøm.