

Kommentar til Facebook-debat on Nordskovvej, trafik på Århusvej m.v.

Af Peter Nyegaard Jensen, Byråds kandidat for Venstre

Debatten om forlængelse af Drewsensvej og anlæg af Nordskovvejen med en bro over Remstrup Å tager til. Flere interessenter og debattrører melder sig på banen efter byrådet sendte VVM-redegørelse for Nordskovvejen i otte ugers høring.

Jeg har tidligere argumenteret for, at vi først skal have Ringvejen til at fungere, at vi skal have fjernet jernbanebommene og set effekten af motorvejen inden vi - hvis strengt nødvendigt - igangsætter projekter som Nordskovvejen (med en tunnel).

Selvom byrådet var enige om at sende VVM-redegørelsen i høring, så ytrer flere sig kritisk. Senest har **Jørn Rye Rasmussen (SF)** nu støttet forslaget om at forbedre de nuværende veje, så trafikken kan afvikles fornuftigt med bl.a. nye svingbaner på Århusvej.

Vel afledt heraf spørger byens tidligere S-borgmester, **Jørgen Würtz** på facebook: "Er der nogen der kan fortælle mig, hvor meget trafikken på Århusvej stiger hvis Nordskovvej ikke laves?"

Søren Peter Sørensen fra Silkeborg Kommune svarer: "... Lidt forenklet sagt vil udviklingen i midtbyen og åbningen af motorvejen betyde, at trafikken på Århusvej ind mod byen vil stige med 60 %. Fra 10.000 biler i døgnet i dag til 16.000 biler i døgnet i 2020. Denne udvikling vil blive endnu kraftigere frem mod 2030. Og det er uanset standarden på ringvejen, som i øvrigt er i en ganske udmærket stand med en række relativt nye svingbaner og opgraderede signalanlæg. Silkeborg Kommune skal overtage ringvejen i efteråret 2016, når motorvejen åbner."

Jeg er nød til at gøre kraftige indsigelser, for der er noget i kommunens modeller der er helt ude af trit med virkeligheden eller man opererer med vækstplaner der er helt afkoblede fra det realistiske. Hvor skulle så mange biler pludselig komme fra, når motorvejen og en "opgraderet" Ringvej fjerner gennemkørende trafik fra midtbyen?

Selv en dataingeniør kan se, at den nuværende ringvej ikke fungerer optimalt. Trafikken glider jo ikke med 70km/t ... i spidsbelastningstiderne snegler den sig jo af sted med 30 km/t og går til tider helt i stå. Selvfølgelig finder vi alle alternative veje – også gennem midtbyen – når trafikken står stille på Ringvejen.

Vi har alle forståelse for, at situationen netop nu er yderligere belastet p.g.a. motorvejsbyggeriet. I morgens løb jeg på en stor del af ringvejsstrækningen – mere kræver det faktisk ikke, for at konstatere hvor flowet i trafikken ødelægges.

Når man inden for datatransmission vil udnytte båndbredden ved datatransmission optimalt, så er ikke kun datahastigheder relevante - også pauser mellem de enkelte datapakker skal minimeres. Vi skal næppe sætte hastigheden op på ringvejen, men visse steder kunne det være relevant med endnu en vejbane, flere steder er

svingbanerne for korte, så man ved f.eks. ved venstresving stopper det primære flow, der er for mange lys og for lange pauser mellem "bil-pakkerne" eller "færgetrækkene" om man vil. Nogle lyskryds burde fjernes.

Så nej, Ringvejen er bestemt ikke opdateret til optimal standard!

At bringe Ringvejen op til acceptabel standard er en relativt beskedne omkostning – som man med ret politisk håndværk endnu inden den bliver kommunevej burde kunne få andre til at hjælpe med at finansiere.

Hvis vi indledningsvis tager en "alt-andet-lige-betragtning", så forventer jeg ikke, at vi behøver at diskutere om trykket på Ringvejen reduceres, når motorvejen åbnes. Jeg forventer heller ikke, at vi er uenige om, at det vil lette trafiktrykket i hele midtbyen, når færre føler sig fristet til at skyde genvej gennem byen, når flere benytter ringvejen til det den er tiltænkt.

Jeg gætter også på, at vi kan være enige om, at midtbyens største trafikpropper på hverdage opstår når flere tusinde skal på arbejde i banken og på rådhuset og når de senere kører hjem fra arbejde.

Trafikpropperne ved handel om lørdagen skyldes jo primært, at det tager for lang tid at få kantet sig ind på byens parkeringspladser. Det hår byråd og kommune taget fat på med parkeringskældre med let adgang. De løsninger må vi naturligvis blot afvente. Naturligvis skal vi have fjernet jernbanebommene og der kan også foretages trafikforbedringer på Chr.8.'s vej og på Århusvejen, sådan som Jørn Rye Rasmussen nu også er begyndt at argumentere for.

Jyske Bank vil næppe udvide medarbejderstaben i den nærmeste fremtid og de politiske vinde blæser heller ikke i retning af flere medarbejdere på rådshuset.

Meget få af de mennesker der bor i midtbyen belaster morgentrafikken omkring de mest kritiske tidspunkter, for oftest pendler de til arbejde, inden de mest kritiske trafikproblemer opstår.

Så, selvom vi vælger at tro på, at kommunens bosætningskampagne og byfortætningsplan bærer frugt, så er det uforståeligt, at eksperter kan regne sig frem til, at trafikken vil øges med 60%. Der er simpelthen forudsætninger som ikke holder.

Det er uforståeligt, at man påtænker at brænde 84 mio kr af på en forlængelse af Drewsensvej og en Nordskovvej. Endnu mere uforståeligt bliver det, når man tænker over hvordan en bro over Remstrup Å er ren gambling med Silkeborgs unikke kendetegne.

Man efterlades med et indtryk af, at man ikke magter at løse de umiddelbare problemer og i stedet kaster sig ud i de store visionære mega-projekter, der som ved et mirakel skal løse alle problemer.

Set i det lys er det en skam, at ikke alle byrådspolitikere bor i midtbyen. Det synes som om man end ikke her op til kommunalvalget har erkendt den folkelige modstand. Personligt håber jeg naturligvis, at jeg får endnu bedre mulighed for at påvirke den trafikale udvikling og prioritering.