

Vedr. Ringboulevardens forlængelse.

Som beboer i Rismøllekvarterets nordlige ende er det med særdeles stor beklagelse, at vi nu har erfaret, at Randers Kommune retorisk indikerer, at beslutningen om linjeføringen de facto er truffet, og at de indledende høringer og borgermøder, derfor mere tager karakter af formalia fremfor reelle ønsker om involvering af borgerne. Jeg håber og forventer naturligvis, at dette blot er et udtryk for manglende kommunikative evner, og at det ikke er sådan, det i virkeligheden forholder sig. Jeg synes umiddelbart, det vil klæde forvaltningen og politikerne ved Randers kommune at bringe dette som et dementi.

Hertil kan det suppleres, at min forventning tillige understøttes af udvalgsformandens egne ord under et lokalt borgermøde i kvarteret ifm. valgkampen frem mod kommunalvalget 2021. Her blev han konfronteret med bekymringen om, at vejen ville blive rykket tættere på Rismøllekvarteret, end hvad der er angivet i lokalplan 590. Til dette udtrykte han entydigt, at vi (borgerne i den nordlige ende af Rismøllekvarteret) ikke har noget at frygte omkring vejens placering. Han nævner blandt andet som begrundelse, at der er sat tilstrækkeligt med penge af til projektet, og det derfor ikke giver mening at rykke den tættere på, end hvad der er skitseret i hovedforslaget. Den mulige besparelse vil ikke modsvare risikoen for skader på ejendommene.

Med denne oplevelse i bagagen er det derfor med stor forundring, at udvalget med formanden i spidsen har bedt forvaltningen KUN at undersøge alternativ 2 og 6, idet ingen af de to som bekendt holder samme afstand til Rismøllekvarteret, som hovedforslaget. Med dette in mente kan det argumenteres, at fremlagte alternativer 3 og 5 burde undersøges nærmere.

Lad der dog ikke være nogen tvivl: Jeg, og mange af mine medborgere i Rismøllekvarteret er absolut ikke modstandere af at få etableret en forlængelse af ringboulevarden. Den har særligt for tilflyttere til kvarteret siden beslutningen om lokalplan 590 været et vilkår, og tillige af flere af os også betragtet som et gode. Særligt udbygningen af Egeskovvej og dennes tilslutning til Ringboulevarden sammen med det nye kvarter nord for Bjellerup Ladegaard, virker som gode muligheder for sund og organisk vækst af området. Af samme årsag er jeg stor tilhænger af løsninger/alternativer, der ligger så tæt på de oprindelige planer som muligt, og som minimum fortsat giver de samme muligheder.

Det gør det samtidig til stadighed svært at forstå kommunens prioritering, idet man netop fjerner disse muligheder for vækst i området og samtidig påfører de ældre ejendomme en øget risiko, som også påpeget af de øvrige repræsentanter for Rismøllekvarteret.

Tilbage står spekulationen om, hvorvidt det i sidste ende alene er anlægsøkonomien, som har været styrende for politikernes prioritering i stedet for en egentlig langsigtet økonomiplan/business case? For det er helt naturligt dyrere at bygge en længere vej, hvis man, som præsenteret af forvaltningsdirektøren på borgermødet i Dronningborghallen 7. juni 2022, anvender en gennemsnitspris per løbende meter vej til den sammenligning. Men som ligeledes præsenteret af forvaltningens egen ekspert fra COWI på samme møde, så er etablering af vej direkte på plastisk ler betragteligt dyrere, mere kompliceret og forbundet med væsentlige større risici end etablering af en gennemsnitlig vej.

Som borgere bør vi kunne have tillid til, at vores politikere træffer oplyste valg, og at det i dette tilfælde ift. prioriteringen af alternativerne 2 og 6 er baseret på en valid omkostningsberegning, der inkluderer samtlige omkostninger, herunder differentierede risiko-tillæg, som tager højde for de forskellige risiko-profiler, som de mulige alternativer har. Disse beregninger må man som borger kunne forvente lægges frem som argumentation for valget og prioriteringen af Alternativ 2 og 6, således der kan opbygges tillid til, at valget er foretaget bevidst, oplyst og til fælles bedste.

Hvis vi så fortsætter antagelsen om, at politikerne faktisk har truffet en korrekt beslutning om, at alternativerne 2 og 6 reelt er de eneste mulige løsninger ift. at afvikle mest mulig Øst-Vest-gående trafik med mindst mulig gene/skade for borgerne i Randers/Dronningborg, så stiller jeg mig fortsat særdeles uforstående overfor den retorik, der bl.a. blev brugt ved borgermødet i Dronningborghallen. Her blev det meget tydeligt, at forvaltningen anbefaler Alternativ 2, alene med argumentationen omkring økonomien – om end dette argument ikke blev fremlagt i detaljer.

Retfærdighedsvis skal siges, at det også blev forsøgt argumenteret, at Alternativ 6 vil afvikle næsten 20% færre biler i døgnet end Alternativ 2, alene fordi den er knapt 400m længere. Eftersom de to alternativer starter og slutter samme sted, og der ikke er flere/færre til- og frakørsler kan dette KUN tilskrives en fejl i modelleringen, eller også er det rent bluff: 400 m ved hastighed på 60 km/t øger tiden med 24 sekunder – det er næppe det afgørende for, om man vælger Ringboulevarden eller trængslen på Udbyhøjvej.

Når man betragter Alternativ 2 og 6, så kan det nemt argumenteres, at Alternativ 6 ligger tættere på Hovedforslaget, og derfor som udgangspunkt bør være det oplagte valg. Den er kortere end Hovedforslaget, hvilket med kommunens egen logik bør være at betragte som en økonomisk gevinst. En gevinst man passende vil kunne bruge på at forøge afværgeforanstaltningerne i nærheden af de borgere, der rammes mest negativt af dette valg.

Men i stedet argumenteres nu, at der kan spares endnu mere ved at vælge Alternativ 2, UDEN der argumenteres for, hvad denne ekstra besparelse skal anvendes til. Uagtet at forvaltningen og politikerne på borgermødet understregede, at Ringboulevardens forlængelse skal ses som et uafhængigt infrastrukturprojekt, så kan man jo foranlediges til at tro, at ønsket om den billigst mulige løsning, hænger sammen med det fortsat under-finansierede Klimabro-projekt...

Og det er jo ikke kun kommunen, der har økonomiske interesser i spil i valget af alternativerne. Men det er kun enkelte borgere/lodsejere, der har tilnærmelsesvis samstemmende interesser. Og her er det interessant at se, at den socialdemokratisk-ledede kommunes prioritering er baseret på hensynet til de få, frem for hensynet til de mange, i jagten på at nå målet om etableringen af forlængelsen...

Som det læses i indlæg i denne fordebat fra Jakob Stilling, er det utvivlsomt i Dronningborg Hovedgaards interesse at bibeholde en så stor mængde sammenhængende landbrugsjord som muligt for derved bedst muligt at kunne køre bedriften videre. Ved alternativerne 2 og 6 gældende for denne fordebat er det tydeligvis Alternativ 2, som bibringer dette mest. Og idet det forstås, at der udover den forventede ekspropriering af nuværende landbrugsjord tilhørende Dronningborg Hovedgaard, formegentlig er indgået forhåndsftale mellem Dronningborg Hovedgaard og Randers Kommune omkring tilladelse til udstykning af det resterende område imellem Rismøllekvarteret og den nye vej (Alternativ 2), må dette alternativ naturligvis betegnes som det mest indbringende for Dronningborg Hovedgaard.

Hvis det er korrekt, at der er indgået en sådan forhåndsftale med lodsejer, er jeg som beboer i kvarteret naturligvis ganske bekymret for kommunens interesse i at tage reelle hensyn til vores

interesser. Og det virker således naturligt at spørge politikerne, om hensynet til én lodsejer kan/må/skal overstige hensynet til de mange beboere/selvstændige lodsejere for hvem denne beslutning får en stribe negative konsekvenser:

- Støj, som ved spidsbelastningsperioder med sikkerhed overstiger de af kommunen fremlagte gennemsnitsbetragtninger
- Værdiforringelser af ejendomme (strakspåvirkning), som over tid måske udlignes, men som minimum i en periode kan påføre flere husstande teknisk insolvens og "stavnsbinding"
- Forringelse af den oplevede herlighedsværdi af området og deraf følgende mindre anvendelse af områdets uderum, som i værste fald kan medføre forringelse af livskvalitet for beboerne
- Potentiel forringelse af trafiksikkerheden for børn, unge, ældre ifm. til- og fratransport ved anvendelse af Dronningborghallens faciliteter (her angives "potentiel", da der naturligvis bør indregnes ekstra omkostninger til sikring af maksimal trafiksikkerhed for alle linjeføringer, der kobler på Udbyhøjvej vest for Dronningborghallens indkørsel. Ved tilkobling Øst herfor bør denne omkostning kunne fjernes fra beregningen).
- Og ikke mindst for de nærmeste huse, en stærkt forøget risiko for bygningskader forårsaget af bevægelserne af plastisk ler som følge af anlægsarbejdet, hvilket blev understreget af kommunens egen ekspert som værende "overvejende sandsynligt ved tunge vejanlæg ovenpå plastisk ler".

Uagtet at det bør argumenteres at Alternativ 6 er det mindste af 2 onder, idet det trods alt er den løsning, der generer færrest (men stadig for mange) borgere i Dronningborg OG ligger tættest på hovedforslaget, så mener jeg med ovenstående argumentation i mente, at der ikke er andet valg end at forkaste både Alternativ 2 og 6. Omkostningerne på den lange bane er for store for de mange, og gevinsterne er for små og kun for de få.

Men der skal jo findes en løsning på den korte bane, så hvad nu?

Hvad nu, hvis man tænker lidt mere "ud af boksen" – kan der så findes alternativer, som ikke bliver dyrere, men bare bedre for borgerne i Dronningborg, UDEN man behøver at gå til ekstremer, som f.eks. Alternativ 5 eller Østbroforbindelsen, som nok har en hel del år foran sig før den bliver realiseret? Svaret til dette spørgsmål må være: JA.

Hvis nu man ikke er bundet af rundkørslen på Hadsundvej, men i stedet kan anvende noget af det etablerede vejnet i industriområdet umiddelbart nord herfor (Jomfruløkken). Et industriområde, som samtidig ikke bliver generet på samme måde som beboelsesejendommene på f.eks. Platanvej. Så kan man med samme vejstrækning som Alternativ 6 (2,5-2,6 km) komme nord om Dronningborg Storskov og dermed udenom Dronningborghallen; nord om det kritiske plastiske ler, som således ikke er til risiko for Rismøllekvarteret; tilslutning marginalt længere øst på Udbyhøjvej i nærheden af etablerede store og bedre sikrede forbindelsesveje til Tjærbyvej (fordel for Klimabro-trafik?), således udfordringerne omkring de mindre forbindelsesveje og den højere beboelsestæthed omkring Østre Boulevard, Klostervej og Tårupgårdsvej undgås.

Og hvis man samtidig forbyder gennemkørsel for tung trafik ad Udbyhøjvej til Klimabroen, så vil vi helt sikkert også se et mindre lyd- og trafiktryk på det ellers mest belastede vejstykke fra krydset Dronningborg Boulevard/Udbyhøjvej og ind til Klimabroens tilslutning.

Og så er der naturligvis det sidste og temmelig tungtvejende argument: Flagermusene. Ved at flytte vejen nord for skoven, ud til de åbne marker, flytter vi også vejen væk fra flagermusene og deres yngle- og flyveområder. Ja, vi lukker dem inde med en ringboulevard, men de vil i denne sammenhæng forblive i og omkring området med vandhullerne og ikke blive generet på samme vis, som hvis vejen ligger klods op af vandhullerne.

Jeg medgiver at mit alternative forslag er skudt fra hoften, men rent juridisk kommer forvaltningen ikke uden om, at der findes valide alternativer til Alternativ 2 og 6 – og skulle de alligevel komme til at gå videre ad den vej, så er jeg sikker på, at beboerne i Dronningborg kan få mobiliseret midlerne til at få foretaget en meget detaljeret redegørelse for flagermuse-lufttrafikken i hele området imellem Rismølle-kvarteret, Dronningborg Storskov og Udbyhøjvej.

