

Det er spændende at læse om det store projekt som Brendstrupkilen må siges at være, når det reelt er tale om at bygge en helt ny by imellem Tilst og Århus. Dette betyder selvfølgelig også at der bør sikres at man forholder sig til projektet som en by, der jo i personantal er sat til at være mellem 1 og 1.5 gang større end Tilst men på et areal som er væsentlig mindre.

Dette rejser en lang række spørgsmål, og vi vil gerne belyse nogle af de udfordringer vi ser.

### Institutioner:

Når arealet nu er så meget mindre, hvordan har man så tænkt sig at finde plads til skole, vuggestuer, børnehaver, sports og fritidsaktiviteter i området. I Tilst er der ikke ekstra kapacitet at gøre brug af, men der vil jo være et sammenligneligt behov som det der pt dækkes i Tilst, hvilket vil sige skole, haller, m.m. Dernæst hvem skal stå for finansieringen af disse faciliteter?

### Infrastruktur:

På det virtuelle borgermøde blev der fortalt at man planlægger en to-sporsvej på en af følgende tre placeringer som ses til højre.

Under fremlæggelsen i borgermødet og de efterfølgende spørgsmål hertil kom en række meget bekymrende ting frem.

For det første, at man forestiller sig at en bred to-spors vej kan bære den trafik som skal gå igennem det område.

Vejen skal bære:

- Trafikken for de 10-15000 nye indbyggere i Brendstrupkilen
- De 5000 trafikanter som pt kører på Marienlystvej fra trafikmålinger 2019
- Den øgede trafik fra lokalplan 1043 og 1045 som er ved at blive etableret
- De trafikanter som må formodes at bruge vejen som en ny o-ring 3 fremfor at køre længere ind mod byen for at tage ringvejen
- Fremtidig udvikling i området vest og nord for Tilst og Brendstrupkilen



Der blev på mødet fortalt at den vej som der planlægges, vil kunne håndtere op mod 15000 trafikanter om dagen, men det virker ekstremt underdimensioneret for det behov man kommer til at skabe på dette projekt og fremtidige projektet. Så vi sidder med en fornemmelse af at man endnu engang laver en for billig trafikløsning i Århus, som vi kommer til at kæmpe med de næste mange årtier.

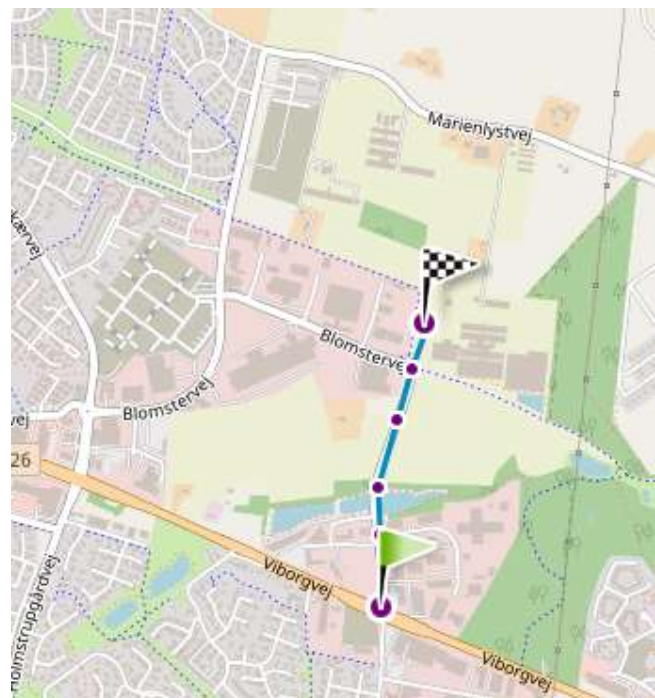
Næste udfordring omkring vejen er at man forventer den tilsluttet Bredskiftevej som man desværre lod bygge alt for smal, som det ses på billedet til højre

Vejen er så smal, at der ikke blev plads til vejstriber, cykelsti eller fortov langs den.

Derudover ender vejen op mod lyskrydset ved Viborgvej med en masse virksomheder, som det bliver tæt på umuligt at komme ud på den nye vej idet det må formodes at de ca. 800 meter kører som opstår på Blomstervej/Marienlystvej bliver flyttet herover. 800 meter kører svarer til det viste på billedet til højre.

Dette betyder også at vejen bliver tæt på umulig at komme ud på fra Blomstervej, da der ikke vil være plads på vejen til at tage imod trafikken i myldretid. For os i Grundejerforeningen Østermarken, Gasprojektet, Blomstervejprojektet og Blomsterlunden og mange flere er dette en nøgleudfordring.

Det hænger også sammen med at man jo planlægger i forbindelse med dette projekt at lukke Marienlystvej af for gennemkørende trafik. Dette kunne vi godt tænke os skrevet ind i næste oplæg fra kommunen, således det ikke bliver glemt i processen



## Finansiering og planlægning:

På det virtuelle borgermøde blev der omtalt at man tilbage i 2009 allerede vendte ideen om at bygge på dette område, men at man ikke mente der var finansiering eller infrastruktur til at projektet kunne sættes i gang. Hvilke ændringer er der finansierings og infrastrukturmæssigt sket som gør man nu mener at man kan gå i gang med projektet?

Det er især undrende at man nu mener det er på plads, når man kører projektet om vejen og projektet om byen i to forskellige forløb som kører uafhængigt af hinanden. Det svarer lidt til det vi i Tilst oplevede da man godkendte lokalplan 1043 og 1045 uafhængigt af hinanden og uden at forholde sig til de udfordringer de skaber samlet set. Vi har også herude set hvordan tidsplaner på infrastruktur skrider. Seneste er i forbindelse med det nye lyskryds som bygherrerne bag Gasaområdet skal finansiere, som jo allerede er skredet væsentligt. Bünyamin Simsek fortalte ved indvielse af vejen (tilbage i september) at lyskrydset vil blive lavet i januar 2020, og nu er seneste melding at der vil være på plads til september 2020, men man er endnu ikke begyndt. Dvs. en fordobling af tiden på noget så relativt simpelt som et lyskryds (i forhold til dette store vej og byggeprojekt)



For man kan på ingen måde postulere at den nuværende infrastruktur kan håndtere trafikken som det vil skabe, men samtidig så blev det på borgermødet fortalt at den nye vej først forventes endelig planlagt og godkendt et år efter at man har godkendt projektet for den nye by. Dette er jo totalt uacceptabelt og gør at man på ingen måde kan sige at der er sket fornødne infrastrukturmæssige ændringer.

Der blev også på mødet fortalt at bygherren ikke skal stå for finansieringen af vejen eller bare noget af vejen. Dette skal derimod ske igennem salget af område markeret med rødt som er den del af byområdet som pt er ejer af Århus kommune.

En del af det område er også fredskov som man ikke må eller kan benytte til andet, hvorfor det må formodes at bygherren ikke vil betale specielt meget for den del af området. Så vidt vi kan se svarer fredskoven til op imod halvdelen af dette areal. Dvs. at man forventer nettoprovenuet fra salget af området kan dække omkostningerne til 2,5 – 3 km vej samt omkostninger til den del af institutionerne m.m. som man ikke vil pålægge bygherren.



Nu kender vi ikke den specifikke pris for anlægningen af vejen, hvilket man jo desværre heller ikke vil gøre når man har solgt projektområdet og før man er færdig med at planlægge vejen. Men ud fra sammenlignelige veje, vi har kunnet finde hvor man kender prisen sættes den til omkring 15-16.000 kr pr meter. Dvs. vejen vil koste mellem 40-50 millioner kroner, dertil kommer omkostninger til lyskryds, lukningen af Marienlystvej og udvidelse af det helt nye stykke af Bredskiftevej som er under et år gammel.

Er Århus kommune sikker på at et salg af ca 240.000 kvm (dette er fratrukket fredskoven) vil kunne finansiere dette og hvis ikke, har man så afsat den fornødne økonomi til dette, når man nu ikke vil lade bygherrerne står for noget af vej-finansieringen?

Dennis Cassøe

Østermarksvej 92, Tilst

[dennis@cassoe.dk](mailto:dennis@cassoe.dk)

tlf. 29 89 89 01

Medunderskrivere:

Grundejerforeningen Østermarken

samt

Rasmus Gross Søgaard og Mette Gross Søgaard Østerløkken 68

Jesper Uth, Østermarksvej 35

Michala og Claus Teglborg, Østermarksvej 106

Kristian og Kira Wejse Sanggaard, Blomstervænget 60

Hanne Dueholm, Østermarksvej 81.

Henrik og Susanne Rochat Rasmussen, Østervænget 14

Peter Møller Thomsen, Østerløkken 21

Kirsten og Torben Andersen, Østermarksvej 1

Anja og Morten Olesen Østermarksvej 98

Mette Jacobsen og Lasse Fisker, Østerløkken 47

Heidi og Morten Pannen, Østerløkken 53

Helle og Peter Mortensen, Østermarksvej 100

Anette og Michael Nielsen, Østermarksvej 71

Maibritt Nielsen og Ejner Djernes - Østermarksvej 94.

Thomas Lauritz Duus Hansen og Tanja Duus Hansen, Østermarksvej 78.

Jesper og Eva Hammer-Larsen, Østerløkken 148

Lotte Wegger, Østerløkken 50

Søren Balje Blomsterlunden 49

Marianne og Nicolai Mølgaard-Andersen, Østermarksvej 80