Stamvejen Lynggårdsvej 29.4.2019

Formandens beretning v/Kristian Mikkelsen

I en årrække har beboere på vejene, som støder op til Stamvejen Lynggårdsvej, talt om, at der burde gøres noget ved vejen, så den ikke ender med at være ødelagt og fyldt med huller. Enkelte har i tidens løb smidt en klat asfalt i her og der, men grundlæggende er vejen blevet dårligere og dårligere de sidste 30-40 år. Der har også i de sidste knap 20 år været talt om etablering af et vejlaug og om indsamling af penge til nyt asfalt. Ideerne er i mange år løbet ud i sandet indtil mange vågnede op – inklusiv mig selv – da Silkeborg Kommune gav dispensation til, at den nye vej Lynggårdsvænget, måtte bruge Lynggårdsvej mod syd og over banen som adgangsvej, selv om kommuneplanen anviste, at alle nye udstykninger skulle have adgang via den planlagte Tværdalsvej, som her i 2019 så småt er begyndt at blive anlagt fra vest. Det er alt sammen historie, og nu står vi her. Og vi er lykkes med at stå sammen, idet vi jo i august 2018 stiftede Vejlauget Stamvejen Lynggårdsvej, hvis grundlæggende formål det er at vedlige holde stamvejen og de anlæg, der måtte være på den.

Ved den stiftende generalforsamling blev en foreløbig bestyrelse valgt. Dvs. 5 medlemmer og 2 suppleanter. Vi har afholdt en række møder og har foretaget os en række ting, som man har kunnet følge med i, hvis man har læst de referater, som er lagt på hjemmesiden. Men lad mig kort ridse op, hvad vi har beskæftiget os med.

For det første konstituerede vi os, således at jeg (Kristian) blev formand, Edvard næstformand og Henrik kasserer. Bodil og Line er menige medlemmer, og Jette og Claus suppleanter. Jette har deltaget i alle bestyrelsesmøderne.

Det andet, vi foretog os, var at få etableret en bankkonto og en hjemmeside med tilhørende email-adresser til bestyrelsesmedlemmerne. Det fremgår af regnskabet, hvor meget det har kostet os. Vi valgte de billigste løsninger i blandt de mulige. Ikke alle banker vil have med sådan en forening at gøre. Vores bank er Sydbank.

Det tredje, vi foretog os, var at hverve medlemmer og få disse til at betale jf. bestemmelserne i vedtægterne. Det vil sige det årlige kontingent på 500 kr og engangsbeløbet efter den tabel, der er opgivet i vedtægterne. Der er 66 mulige medlemmer defineret i den afgrænsning, som vore vedtægter angiver, og der var ved sidste bestyrelsesmøde 40 betalende medlemmer, men yderlig 3, som har meldt sig ind uden at have betalt. Vi er vidende om, at der mindst er 2 mere, som er ny-tilflyttere og som har tilkendegivet, at de ønsker at være medlem. Alle endnu ikke medlemmer er velkomne, når de måtte komme. Både nytilflyttere og dem, der har boet her i kortere og længere tid.

Det fjerde, vi foretog os, var at undersøge noget om fartdæmpende foranstaltninger, idet vi må konstatere, at i og med at der er kommet flere huse og al dertilhørende trafik inklusiv den trafik, der allerede var her inden, samt det forhold, at der nu er et længere stykke med asfalt i nord-sydgående retning, opleves der mange farlige situationer ud foran stikvejene og nede i svinget ved Lynggårdsvej nr. 1 og 6. Der bliver ganske enkelt alt for ofte kørt al for stærkt, selv om dette er under 50 km/t. Som det fremgår af et af de forslag, som i aften bliver lagt frem, har vi undersøgt forskellige muligheder og priser, som samtidig er bragt frem for de vejmyndigheder, som i den sidste ende skal godkende en evt. fartdæmpning sammen med politiet.

Samtidig med det sidst omtalte foretog vi os det femte som bestyrelse. Det var at undersøge, om der var andre, som planlagde at grave vejen op. Her tænkte vi særligt på Silkeborg Forsyning, som jo har ansvaret for kloakledningen, idet vi fulgte med i, at denne blev undersøgt med kamera. Den er angiveligt blevet skyllet igennem, ligesom der er blevet foretaget en foring af ledningen, og der er ikke planer og behov for at gøre mere. Det gav os mulighed for at overveje, hvad vi skal have gjort ved vejen for at vedligeholde den og bringe den op på et højere kvalitetsmæssigt niveau.

Der er ligesom to muligheder: Vi kan få den høvlet lidt af og så få lagt et nyt lag eller tæppe på, og så håbe på, at det holder og er nok uden at skele til, hvordan det står til med de underliggende og usynlige lag. Det er langt det billigste men måske også risikabelt. Selv om det er det billigste, vil det efter hvad vi har undersøgt, nok koste i omegnen af 300.000 kr. Den anden mulighed, er den grundige, hvor vi får vejen bygget op på ny fra bunden af. Dvs. en ny såkaldt seng med de lag der nu forskriftsmæssigt bør være i bunden af en vej. Vi kan jo bare kigge på det arbejde, der pågår ved den nye Tværdalsvej. Det vil sikre os en vej, som holder for evigt, om man så må sige. Men ulempen er, at det sikkert er dobbelt så dyrt – mindst. Dvs. et godt stykke på den anden side af en halv million. Og så er der jo lige det usikkerhedsmoment, at man ikke ved, hvad der gemmer sig under overfladen. I gamle dage kunne man jo finde på at smide murbrokker og lignende i bunden af en vej uden at skele til, om der kunne være tale om det, som vi i dag opfatter som miljø-farlige stoffer og materialer. Et eksempel kunne være asbesttagplader. Vil vi vide det, eller vil vi heller være uvidende?

Uanset hvilken løsning vi går efter, har vi brug for at rejse flere penge, inden vi kan gøre noget. Som regnskabet viser, har vi pt. godt 100.000kr og med det nuværende kontingentniveau og medlemsantal øger vi vores kapital med 20.000 kr om året, hvis ikke vi gør noget andet. Der er selvfølgelig en mulighed for, at et antal medlemmer betaler kontingent forud for 10 år, som det fremgår af vedtægterne. Lad os antage, at halvdelen af de nuværende medlemmer gør det. Så vil vi kunne rejse 20 gange 10 gange 500kr her og nu. Det er 100.000 kr. Hvis alle medlemmer gør det, vil vi kunne skaffe 200.000 kr her og nu. Det fortæller noget om, hvilken tidshorisont der er, for at nå til at reparere vejen på den føromtalte billigste måde ligeledes på den dyreste måde.

Vi er i bestyrelsen derfor også nået frem til, at vi bliver nødt til at foreslå generalforsamlingen, at vi bruger 25.000 kr på at lappe vejen nødtørftig, så vi undgår at gående og cyklende kommer til skade i de eksisterende huller og begyndende huller.

Et sidste og sjette forhold, som vi har drøftet kort, og som jeg som formand har undersøgt lidt nærmere, er, hvilke planer der konkret foreligger i forhold til Tværdalsvejs sammenføring med Lynggårdsvej. I skrivende stund har jeg ikke fået noget at vide endnu. Men det, som jeg spørger til er, om der er planer fra kommunal side om at forhindre, at Lynggårdsvej-Tværdalsvej kommer til at udgøre en ringvej eller omfartsvej. Jeg har ved flere lejligheder hørt nogle sige, at baneoverkørslen nok bliver lukket. Andre siger, at der nok kommer en bom, så man ikke vil kunne køre fra den gamle del af Lynggårdsvej til Tværdalsvej. Disse udtalelser har i mine ører været gisninger, og derfor har jeg netop bedt om at få at vide, hvad der er besluttet. Hvis det skulle vise sig, at der ikke er besluttet noget om hverken en bom og lukning af baneoverkørslen, så må vi forvente, at der kan komme mere trafik på Stamvejen Lynggårdsvej, hvorfor de fartdæmpende foranstaltninger er vigtige at få etableret. Skulle der være planer om en bom mellem den gamle del og den nye del, kan dette pludselig være uaktuelt. I fald Lynggårdsvej-Tværdalsvej bliver en mulig omfartsvej og den udvikler sig til at blive mere trafikeret, vil det være på sin plads at anmode Silkeborg Kommune om at overtage vedligeholdelsen og driften af vejen, da den i så fald ikke længere vil kunne betragtes som en privat fællesvej. Så snart svaret foreligger på beslutninger omkring Tværdalsvejs sammenføring med Lynggårdsvej, vil jeg orientere om det – eller en ny formand og bestyrelse vil få svaret og kunne bringe det til alles kendskab.

Som en slags konklusion på de første 8 måneders tid med et nyt vejlaug, vil jeg tillade mig at slå fast, at det er lykkes at få ca 2/3 med i foreningen, og det er lykkes at samle den første tredjedel af de midler, der skal til, for at vi kan få en løsning, som beskrevet i vedtægterne. Udsigten til, at det i de næste år kommer til at gå ligeså hurtigt, er desværre ikke så gunstige, men når vi når til 2030 skulle det være muligt at lave en løsning, som alle mere eller mindre drømmer om. Jeg vil tillade mig at slutte af med at sige, at vi er kommet rigtig godt i gang, og godt begyndt er som bekendt halv fuldendt ifølge et gammelt mundheld. Måtte det også gælde for Vejlauget Stamvejen Lynggårdsvej.

Kristian Mikkelsen

Formand for Vejlauget Stamvejen Lynggårdsvej.