

Kommentarer til transportministerens svar af 30. marts 2009 til Trafikudvalget vedrørende spørgsmål 4 og 5 til L 110:

Spørgsmål 5:

Andet afsnit, tredje linie: *“Resendallinien forløber gennem et landskab, der er stort set upåvirket af større tekniske anlæg og fragmenterer dermed de væsentligste natursammenhænge, der findes i dette landskab”*

Kommentar:

Kombiliniien forløber over en strækning på ikke mindre end ca. 3 km gennem Nordskoven øst for Silkeborg. Nordskoven er mindre påvirket af tekniske anlæg end landskabet ved Resendal, og Kombiliniens påvirkning af natursammenhænge vil være langt større end de påvirkninger der tales om ved Resendallinien. Som eksempler kan nævnes, at Nordskoven er udpeget til naturskov, at der er tale om et grundvandsområde, samt at der findes gammel naturskov og geologiske formationer af større bevaringsværdi end ved Resendallinien.

Andet afsnit, 5. linie: *“Der er total set mange flere naturlokaliteter, der berøres på Resendallinien end ved de andre linjeføringer”.*

Kommentar:

Ifølge de optællinger COWI' biologer har lavet for Vejdirektoratet berører Resendallinien 57 naturlokaliteter medens Kombiliniien berører 50. Der er altså ikke som ministeren skriver tale om mange flere, men kun nogle få, og hvad der er langt vigtigere, så undlader ministeren at oplyse, at Kombiliniien gennemskærer naturlokaliteterne over langt større strækninger end Resendallinien, og at Kombiliniien påvirker langt flere bevaringsværdige naturelementer.

Kombiliniien gennemskærer nemlig i alt 4,7 km naturlokaliteter medens Resendallinien kun gennemskærer 3,2 km. Endvidere berører Kombiliniien hele 18 lokaliteter med § 3-fredninger mod Resendallinies kun 10. Kombiliniien berører 7 gamle naturområder mod Resendallinies kun 3. Den berører 16 bevaringsværdige landskabselementer mod Resendallinies 9. Den berører 8 områder af særlig rekreativ værdi, mod Resendallinies kun 2, og endelig berører Kombiliniien 38 lokale eller ualmindelige plantearter mod Resendalliniens 32.

Herudover har biologerne Morten Strandberg og Torben Borgen i sidste nr. af bladet SVAMPE påvist, at rigtig mange fredede svampe i Nordskoven påvirkes af Kombiliniien, og herunder, at 5 arter påvirkes direkte på deres voksesteder, så der vil ske en tilbagegang, **samt at den kritisk truede art Orange Korkpigsvamp, der kun findes 4 steder i Danmark vil blive udryddet i Silkeborg Kommune.**

Andet afsnit, 8. linie: *“Vejanlægget vil påvirke hydrologien i en lille, meget værdifuld vældmose og vil også kunne påvirke udpegningsgrundlaget i habitatområdet Gudenåen og Gjærn Bakker”*

Kommentar:

Geolog Michael Bo Frankø har i sommeren 2006 inspiceret og opmålt vældmosen og konklusionen i den udarbejdede rapport er, at gravearbejderne ved anlæg af Resendal-

linien ikke vil have nogen negativ indflydelse på grundvandstilstrømningen til mosen, fordi grundvandsspejlet ligger 7-15 meter under den kommende motorvej.

I en rapport fra december 2006 påviser geolog Michael Bo Frankø endvidere, at Kombilinen i Nordskoven vil have kraftig indvirkning på indlandsklitter af stor landskabelig og naturvidenskabelig værdi, medens Resendallinien ikke vil skænde geologien i området.

Med hensyn til habitatpåvirkninger har geolog Michael Bo Frankø i en Kronik i foråret 2006 lavet en oversigt, der viser at Kombilinen påvirker habitatområde nr. 181 mere end Resendallinien påvirker habitatområde nr. 45. F.eks. skal der ved Kombilinen inddrages ca. 10.000 m² af habitatområdet, medens der ved Resendallinien kun skal inddrages ca. 700 m².

Fjerde afsnit, 1. linie: “ - en bedre tilgængelighed til Silkeborg og erhvervsområdet i Hårup”.

Kommentar:

Ministeren undlader at oplyse, at man ødelægger Silkeborgs nuværende infrastruktur og dele af erhvervsområdet og afskærer byen fra de fordele det kunne have at etablere et nyt industrikvarter langs motorvejen nord for byen.

Fjerde afsnit, 2. linie: “ - en større aflastning af den nuværende hovedlandevej, herunder Ringvejen i Silkeborg”.

Kommentar:

Ministeren undlader at oplyse, at man med Resendallinien ville føre 15.000 biler helt uden om Silkeborg by, og dermed opnå den reduktion i forurening og støj, som man også alle andre steder i landet tilstræber ved nye omfartsveje.

Fjerde afsnit, 4, 5 og 6. linie: “ - en større samlet tids- og kørselsbesparelse for trafikanterne”, ” - en større samlet tidsbesparelse” - “en samlet større reduktion i antal støjbelastede boliger”.

Kommentar:

Oplysningerne er ikke korrekte. Tallene i Vejdirektoratet VVM-redegørelse, rapport 305 fra 2006 sammenligner forholdene med en Kombilinie med forholdene helt uden en motorvej. Sammenligner man i stedet forholdene med en Resendallinie, hvilket er det eneste relevante, er det indlysende, at regionaltrafikanter skal bruge mere tid til at passere Silkeborg og at der vil ske flere uheld ved Kombilinen, fordi der her sker en uheldig indblanding af lokal trafik.

Fjerde afsnit, 6. linie: “ - en samlet større reduktion i antal støjbelastede boliger”.

Kommentar:

Oplysningen er ikke korrekt. Ifølge VVM-redegørelse, rapport 303 fra 2006, side 155 er der 25 bygningsanlæg og 130 ejendomme inden for 50 m fra Resendallinien, medens der er 65 bygningsanlæg og 175 ejendomme ved Kombilinen, og så er der endda

inden for byområdet kun medregnet ejendomme inden for 30 m mod 50 m i landområdet. Hertil kommer, at man slet ikke nævner, at trafikstøjen reelt kan høres meget længere væk, og dermed berøre langt flere mennesker, specielt i byområdet.

Femte afsnit, 1. linie: *“Omfanget af ekspropriationer af beboelsejendomme er i det forbedrede Kombilinieprojekt, som er omfattet af lovforslaget, det samme som i Resendallinien (Ca. 20-25).*

Kommentar:

Hvorfor undlader man at oplyse, at der ved Kombilinien skal eksproprieres 20-22 erhvervsjendomme med 6-8 mellemstore og 40 mindre firmaer med i alt ca. 220 beskæftigede, medens der ved Resendallinien næsten ingen erhvervsjendomme skal eksproprieres.

Hører erhvervsliv og økonomi ikke med i en *“alt i alt”* vurdering

I sit svar til spørgsmål 4 henviser ministeren til besvarelserne af spørgsmål 5.

Transportministeren undlader således fuldstændig at indrage økonomien som er langt den dårligste ved Kombilinien i sin *“alt i alt”* vurdering, og ligeledes undlader han at nævne, at langt det største flertal af byens borgere, at byens erhvervsliv og at det politiske flertal er helt uenige med ham i at Kombilinien er den bedste for miljø og trafik.

Endvidere oplyser ministeren ikke, at Vejdirektoratet i VVM-rapporten i oktober 2006 skrev:

“Efter en samlet vurdering af høringssvarene, de anlægstekniske forhold, miljøhensynene og den samlede anlægsøkonomi indstiller Vejdirektoratet:

- at Resendallinien lægges til grund for anlæg af en motorvej mellem Funder og Låsby samt at Ringvejslinien og Kombilinien udgår af den videre planlægning”.

Og at IMV-Institut for miljøvurdering i en rapport fra april 2006 konkluderer:

*“I et velfærdsøkonomisk perspektiv er **Kombiliniens løsningsforslag, der resulterer i det største tab af naturværdier**”.*

Og at Trafikudvalget efter sit besøg i Silkeborg den 2. september 2005 konkluderer:
Kombiliniens:

- 1. “Kombiliniens deler byen i to, fordi den gennemskærer en bestående bystruktur”.*
- 2. “Kombiliniens løser ikke problemet, hverken med Habitatsområdet eller med værdifulde naturområder.*
- 3. Kombiliniens negative effekt - støjmæssigt, synsmæssigt og naturmæssigt, rammer et stort antal menneskers dagligdag.*

Resendallinien:

- 1. “Resendallinien øger mulighederne for de næste 30 års byudvikling.*
- 2. “Resendallinien optimerer mulighederne for at lave såvel boligudvikling som infrastruktur, der optimeres i forhold til motorvejens forløb.*
- 3. Resendalliniens negative effekt - støjmæssigt, synsmæssigt og naturmæssigt, rammer det mindst mulige antal menneskers dagligdag.*

Er trafikministerens opfattelse mere rigtig end alle disse lokalkyndige og faglige personers gennemarbejdede konklusioner?? - Kan folkestyret holde til, at man ser stort på en hel lokalbefolknings ønsker og viden og at ekspertudsagn blot negligeres??

Kan man udelade en række meget væsentlige forhold, og alligevel påstå, at dette er en "alt i alt" vurdering, der tilgodeser grundlovens krav til ekspropriering?

Silkeborg, den 26. april 2009

Med venlig hilsen,
For Borgere-mod-Kombilinen:

Kaj Holst-Jørgensen, Gravmosevej 2, Virklund, 8600 Silkeborg
tlf.: 86836249 e-mail: kaj@hlmlederservice.dk

Orla Madsen, Åhavevej 69, 8600 Silkeborg
tlf.: 40466638 e-mail: om@sif-support.dk

Per Glerup, Thrigesvej 18, 8600 Silkeborg
tlf.: 40732301 e-mail: pg@perglerup.dk

Kurt Poulsen, Drejergårdsvej 4, 8600 Silkeborg
tlf.: 22381635 e-mail: funderautoservice@mail.dk

