

Gudenådal d. 26/4 2006

På vegne af borgere i Gudenådal og Silkeborg takker vi for dette foretræde for Trafikudvalget som et led i den demokratiske VVM proces som Kombilinen nu har været igennem. Vi kan ikke skjule at det for os borgere har følt som en noget op ad bakke proces, men påskønner at de demokratiske spilleregler er blevet fulgt.

Med vores præsentation i dag vil vi gerne bede jer endnu engang overveje de tilkendegivelser, som er kommet frem i medierne vedr. linieføringen igennem Gudenådal, da vi mener, at de er baseret på følelser og politisk påvirkning mere end på facts. Det er ikke denne vigtige sag værdig.

F.eks. når Trafikudvalget er på tur for at besøge mulige arealer til motorvejen. Her fik man bla. borgmesteren fra nabokommunen til at præsentere og brugte kun 12 min på at besøge den fredede Gudenådal, hvorefter man for åben skærm proklamerede, at her kunne da godt ligge en motorvej. Derefter brugte man en time på at besøge en dyrehave/hjortefarm i Silkeborg og sammen med byens borgmester begræde et emne som Silkeborg By ikke før har promoveret.

Tværtimod er det jo netop Silkeborg som bruger Gudenådalens unikke natur som trækplaster for tilflyttere og turister.

Sidenhen har det af medierne fremgået hvor godt det er, at man nu har kunnet opnå den totale enighed hele vejen rundt blandt lokalpolitikere, hvilket jo er sket efter flere års hårdt lobbyarbejde af Leif Mikkelsen(V) og borgmester i Silkeborg Jens Erik Jørgensen. Den uændrede lokale uenighed er dog netop blevet stadfæstet igen med Gjern Kommunes klare indstilling imod en linieføring i Gudenådal og en indstilling til at vælge Kombilinen.

Dette underbygger den underskriftindsamling som blev foretaget i Gjern kommune i 2002. Her blev 95% af alle husstande i Gjern kommune adspurgt om deres holdning til fredningen. 75% heraf tilkendegav, at de ønsker fredningen respekteret. Det kan man ikke bare ignorere fordi tiden er gået og fordi naturen i Gjern i fremtiden med den midtjyske region skal administreres fra Silkeborg.

At Ella Porskær har valgt at ændre holdning var ventet pga. hendes politiske ambitioner i Silkeborg. Men i landspolitikere er ikke valgt her for at støtte hverken Leif Mikkelsen, Ella Porskærs eller Jens Erik Jørgensens politiske karriere. Som medlemmer af trafikudvalget har I derimod et ansvar for at gøre det som det tidligere trafikudvalg ikke formåede nemlig at vælge den løsning, som vil give den afslutning på sagen som 90% af alle parter ønsker – uanset linieføring, bare vi får linien fastlagt nu.

Dette ønske er også det primære i Silkeborg hvor borgmesteren prøver at foregive enighed blandt alle 50.000 borgere. Læserbreve i de midtjyske aviser viser dog klart, at dette er en sandhed med store modifikationer. Rigtig mange borgere, også fra Silkeborg, bakker således op om Kombilinen. Men det er da forståeligt at de fleste almindelige borgere vil sige nej til at få en motorvej i deres baghave. For man kan da ikke forlange af almindelige mennesker, at de sætter sig ind i en VVM rapport og ser at Kombilinen rent faktisk er bedre end Resendallinien på alle punkter. Og yderligere, hvilken lokalpolitiker tør gå imod sine vælgere? Jens Erik Jørgensen har jo f.eks. nydt godt af at kæmpe mod det store motorvejsmonster på vegne af borgerne i Silkeborg.

Er det i øvrigt kun Silkeborg Byråd som skal bestemme over Gudenådalens skæbne? Nej, det er naturligvis et landspolitisk anliggende og derfor ligger sagen også hos Jer kære trafikudvalg som ansvarlige repræsentanter for hele den Danske befolkning. Kun I kan ”sætte Jer op i helikopteren” og tage den nødvendige fremtidsorienterede beslutning i denne sag.

Vi kan fortælle jer, at det eneste nye der er i denne sag er, at der nu med Kombiliniens foreligger et fuldt dokumenteret gennemførbart VVM undersøgt alternativ til Resendallinien. I er, som mange andre både private og politikere, blevet påvirket i en gal retning af et stærkt Silkeborg Byråd og Leif Mikkelsen. De lever stadig i den tro og drøm, at fredninger og EU habitatsområder bare er noget man lukker øjnene for mens man asfalterer. Men som vi alle ved så får drømme en ende, og man må se virkeligheden i øjnene når man vågner. Det må I også!

Hvorfor skulle vi bruge tid og penge på at undersøge Kombiliniens imens borgerne har måttet vente på en afgørelse? Det tidligere trafikudvalg havde da rigelig kompetence og enighed til træffe en beslutning uden om Kombiliniens. Er det bare for at kunne sige, at man har undersøgt alle alternativer? Svaret er underordnet, da både ja og nej fører til det samme resultat. Faktum er, at Kombiliniens nu ligger som et dokumenteret brugbart alternativ der oven i købet kan afslutte sagen her og nu. Og denne Gudenådal er bare forbudt område når der findes alternativer. For os er der ingen tvivl om, at Resendallinien skader det udpegede EU habitat områdes integritet. Det var jo også netop på det grundlag, at det blev besluttet at fortage en VVM undersøgelse af Kombiliniens.

Man har således nu skrevet om Kombiliniens længe. Trods mange forsøg har man aldrig fundet noget som gør, at den ikke kan bruges. Ikke engang VD's skarpe øjne har kunnet finde noget. Tværtimod kan man i den fremlagte VVM rapport læse, at den på alle punkter er en bedre løsning end Resendallinien dvs. mht. trafik, miljø, antal støjbelaste boliger etc. De seneste trafikprognoser, som vi fik i går aftes, peger endog yderligere i retning af en centerløsning, da man vurderer trafikmængden mod Århus til at stige kraftigere end først antaget. Faktum er således, at Kombiliniens ikke bare er et alternativ til Resendallinien, men som trafikforskere og byplanlæggere hele tiden har sagt, så er det faktisk den for Silkeborg bedste og mest fremtidsorienterede løsning. Hvis man ikke er stemt for Kombitanken som motorvej kan vi oplyse, at der også ligger et veldokumenteret alternativ som 4 sporet vej. Og når det påstås, at man ingen andre steder i DK fører motorvej gennem byer, så er det ganske enkelt ikke rigtigt. Det har man bla. i Kolding, Ålborg, København etc.

Mht. økonomien så er der jo korrekt en forskel i VVM rapporten. Men for det første er tallene behæftet med stor usikkerhed, specielt som påpeget af flere eksperter, er prisen på højbroen over Gudenådalen undervurderet. Ligeledes er det jo tankevækkende, at prisforskellen mellem Resendallinien og Kombiliniens udgøres af forskellen i omkostninger til arealer. Her sættes bilforhandlernes arealer i Silkeborg til ca. en halv milliard, mens Gudenådalen ansættes til en værdi af – nul kroner. Ja, man hørte rigtigt – nul kroner. Den iflg. dansk lov fredede i statsklasse A Gudenådal udgør for Danmark – nul kroner.

En kommentar til disse usikre og tvivlsomme økonomiberegninger kan læses i et netop publiceret dokument skrevet af Petter Ness, som gør rede for hvor farligt det er at lade standard beregningsmodeller danne grundlag for store strategiske beslutninger med vide konsekvenser for samfundet. Her bør man i stedet i langt højere grad vægte i hvilken retning man forventer at samfundet vil udvikle sig og hvordan den valgte løsning passer ind i dette.

Mht. Silkeborg bys udvikling, så peger alt da også i retning af Kombilinien. Og lad Jer ikke narre af, at Silkeborg byråd i 2005 flyttede deres forventede byudviklingsområde fra tæt på Resendallinien til oveni Kombilinien. VD skriver da også i rapporten at dette område kan flyttes tilbage igen. Herved kan byen uhindret udvikle sig i nordøstlig retning og give netop det fremtidens borgere ønsker. Bolig i storslået natur og nem adgang til transport til arbejde i bla. Århus.

Mht. at Kombilinien skulle gennemskære byen og danne barriere, er dette med den VVM undersøgte forbedrede Kombilinie ikke tilfældet, da det eksisterende vejnet bibeholdes intakt og iflg. VD faktisk giver en bedre fremkommelighed end i dag hvor adgang til Ringvejen er et kendt problem. Silkeborg får således med Kombilinien løst en stor del af de i dag kendte trafikproblemer som man har specielt omkring Ringvejen. Resendallinien vil kun tage en mindre del af trafikken igennem byen og iflg. VD vil trafikmængden på Ringvejen hurtigt vokse til det nuværende niveau.

For flere facts fra VVM rapporten for Kombilien. Se vedlagte.

Lad os slutte med ordene:

***"Anlæggelse af en motorvej rækker mange årtier frem i tiden Beslutningen om linieføringen bør ikke træffes på basis af kortsigtede politiske ambitioner - men på baggrund af grundige faglige overvejelser af de menneskelige og miljømæssige konsekvenser"***

***"Naturen har ingen anden stemme i demokratiet end den vi giver den. Hævder vi altid vores ret, får naturen aldrig sin"***

På vegne af Borgere i Silkeborg og Gjern  
V/Jakob Løchte