



Frederiksholms Kanal 27 • 1220 København K • Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Dato : 8. november 2005  
J.nr. : 432-2

Trafikudvalget har i brev af 14. oktober 2005 stillet mig følgende spørgsmål 65 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

./. Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

**Spørgsmål 65:**

"Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 13. oktober 2005 fra Danmarks Naturfredningsforening, vedrørende materiale udleveret i forbindelse med deres foretræde for udvalget, jf. alm. Del – bilag 26."

**Svar:**

Danmarks Naturfredningsforenings materiale omhandler konsekvenser af anlæg af en motorvej i Resendallinien over Gudenådalen.

Jeg har forelagt materialet for Vejdirektoratet, der har oplyst følgende, hvortil jeg kan henholde mig.

VVM-redegørelse for Ringvejslinien og Resendallinen blev fremlagt til offentlig høring i 2002. I redegørelsen behandles bl.a. trafik- og støjforhold, anlæg af broer/dæmninger, etablering af faunapassager, etablering af kompenserende foranstaltninger, forhold til EU's habitatdirektiv, til naturtyper og til fredninger.

Redegørelsesarbejdet er foretaget i samarbejde med de involverede kommuner og amter, og Skov- og Naturstyrelsen har som observatør deltaget i dette samarbejde for bl.a. at kunne oplyse om, hvilke natur- og landskabs-hensyn styrelsen vil lægge vægt på ved sin godkendelse af den valgte motorvejsføring, jf. naturbeskyttelseslovens § 20.

Gudenådalen mellem Silkeborg og Svostrup er med omkringliggende højder og sidedale fredet. Det fredede område (Gødvad- og Smigefredningerne) omfatter i alt ca. 1.400 hektar inkl. Sminge Sø og dele af Gjærn Bakker beliggende henholdsvis 2 og 5 km nord for Resendallinien.

I fredningskendelsen fra 1975 nævnes, at Gudenådalen markante profil med de store højdeforskelle skal bevares. Fredningen er i øvrigt begrundet med de særlige smeltevandsterrasser, der vidner om forskellige afsmeltningforløb under sidste istid, de mange slugter og kildevæld samt det kuperede morænelandskab oven for dalen.

I fredningskendelsen omtales desuden videnskabelige, undervisnings- og forskningsmæssige motiver til at bevare den foreliggende landskabskombination. Endvidere fremhæves de historiske interesser (bopladser fra ældre og yngre stenalder og Pramdragerstien) samt de rekreative interesser (sportsfiskeri og kanosejlads).

Motorvejen i Resendallinien gennemskærer fredningen på en ca. 3 km lang strækning og krydser Gudenådalen på en 1,5 km lang og op til 25 m høj bro, der spænder over hele dalen. Broen er miljøoptimeret, således at den krydser ådalen vinkelret på det smalleste sted og nærmere Silkeborg end den oprindelige Nebellinie.

En højbro i hele dalens bredde vil friholde det fredede område mest muligt og vil ikke udgøre en barriere i forhold til mennesker, fauna og flora i dalen. Broen vil dog fremtræde som et markant element i landskabet, og der skal foretages store afgravninger og påfyldninger til vejanlægget i dalens skrænter.

Støjudbredelsen fra trafikken på motorvejen vil blive begrænset ved opsætning af støjskærme langs begge sider af broen i hele dens længde og ved anvendelse af støjsvag belægning.

I forbindelse med VVM-undersøgelsen af Resendallinien blev det beregnet, at støjen i dalen nærmest broen vil blive mindre end 55 dB(A), og mindre end 45 dB(A) i 100-200 meters afstand fra broen.

Der er ingen aktuelle planer om at udpege Gudenådalen som stille-område efter det nye EU-direktiv om ekstern støj, der opfordrer medlemslandene til at udlægge stille-områder uden forstyrrende støj, hvor folk kan få mulighed for at opleve den naturlige stilhed.

Anlæg af en motorvej i Resendallinien forudsætter, at fredningen ændres enten ved bestemmelser herom i anlægsloven, eller ved anvendelse af proceduren for ændring af fredninger efter naturbeskyttelsesloven, dvs. ved gennemførelse af en ny fredningssag.

Både Resendallinien og Ringvejslinien krydser internationale beskyttelsesområder - henholdsvis EF-habitatområde nr. 45 (Gudenåen og Gjærn Bakker) og EF-habitatområde nr. 181 (Silkeborgskovene). De to områder udgør et sammenhængende bælte øst for Silkeborg.

EF-habitatområde nr. 45 (Gudenåen og Gjern Bakker) omfatter 815 hektar og udgør et ca. 400 m bredt bælte omkring Gudenåen i den 1,5-2 km brede ådal samt Gjern Bakker. De arter og naturtyper, som udgør udpegningsgrundlaget for habitatområdet, er:

- Grøn kølleguldsmed - registreret ca. 10 km nord for Resendallinien
- Stor vandsalamander - vidt udbredt i Danmark
- Damflagermus - findes flere steder i området
- Odder
- Vandløb med vandplanter
- Vandløb med tidvis blottet mudder med enårige planter
- Våde dværgbusksamfund med klokkelyng
- Tørre dværgbusksamfund (heder) - i Gjern Bakker
- Bræmmer med høje urter langs vandløb eller skyggende skovbryn
- Hængesæk og andre kærsmfund dannet flydende i vand
- Stilkegeskove og krat på mager sur bund.

Der er ingen prioriterede naturtyper eller arter i områdets udpegningsgrundlag.

Habitatdirektivet foreskriver, at

- Konsekvenserne for de områder, der krydses, skal vurderes.
- Projektet kan gennemføres, hvis det ikke skader områdets integritet, det vil sige skader muligheden for at bevare eller genoprette en gunstig bevaringsstatus for de arter og naturtyper, områderne er udpeget for.
- Der må kun bygges et vejanlæg, der skader områdets levesteder og integritet, hvis:
  - 1) der ikke findes alternativer
  - 2) det er samfundsmæssigt bydende nødvendigt
  - 3) der er indarbejdet foranstaltninger, der kan afværge negative påvirkninger af de arter og naturtyper, som området er udpeget for.

Da motorvejen føres på bro over Gudenådalen, vil vejen ikke påvirke nogen af arterne eller naturtyperne i udpegningsgrundlaget. Kun i anlægsfasen vil potentielle levesteder for arterne og naturtyperne kunne blive berørt. Anlægsarbejdet vil derfor blive tilrettelagt, således at dette så vidt muligt undgås.

Danmarks Naturfredningsforening påpeger, at damflagermusen, der jager i området omkring Resendallinien, risikerer at flyve ind i broen.

I Vejdirektoratets VVM-redegørelse af 2002 er anført, at damflagermusen ”stadig kan fouragere under broen efter anlæg, og motorvejen vurderes i driftsfasen på det nuværende grundlag ikke at udgøre et væsentligt problem for denne art” (Rapport 254, side 183).

I anlægsperioden vil der blive taget særligt hensyn til sikring af levesteder for øvrige strengt beskyttede arter jf. Habitatdirektivets bilag IV, herunder markfirbenet, som specifikt omtales i Danmarks Naturfredningsforenings henvendelse.

Markfirben lever ikke jævnt spredt i terrænet, men derimod i kolonier med mindst 4-6 dyr. Arten lever typisk i områder som skovbryn, diger, markskel og tørre områder med bar jord eller sparsom vegetation. Markfirben er aktive fra april til september, resten af året ligger de i dvale, typisk i sydvendte skrænter.

Man kan undgå at skade markfirbenet på dets overvintringssteder ved at undlade opstart af anlægsarbejdet i sydvendte skrænter i dvaleperioden.

Inden anlægsarbejdet igangsættes, vil Vejdirektoratet sammen med en specialist i padder/krybdyr foretage en markgennemgang af anlægstracéet. Findes der områder med aktuell forekomst af markfirben, vil der i samarbejde med entreprenøren blive etableret midlertidige levesteder i nærheden, fx i form af en tør sandet skrænt, og derefter blive foretaget en bortskræmning af dyrene uden for dvaleperioden.

Desuden vil der blive taget hensyn til markfirbenet ved at undgå tilplantning af nyanlagte sydvendte skrånninger, og disse vil blive plejet ved hyppig slåning.

Markfirbenet har tidligere været i ret stærk tilbagegang i Danmark. Selv om det fortsat synes at gå lidt tilbage, er der ikke dokumentation for en kraftig tilbagegang. Det vurderes derfor ikke truet (Danmarks Miljøundersøgelser 2003).

I Vejdirektoratets miljøredegørelse er under afsnittet ”Eventuelle mangler” (Rapport nr. 257, side 167) nævnt, at ”Der er en begrænset viden om forekomst og udbredelse af de fugle, dyr og habitattyper, der er omfattet af de internationale naturbeskyttelsesdirektiver. Det vurderes dog ud fra de besigtigelser, der er gennemført i forbindelse med VVM-undersøgelsen, at miljøvurderingen er givet på et tilstrækkeligt grundlag.”

Disse oplysninger er givet i henhold til VVM-direktivet, som foreskriver, at redegørelsen skal indeholde en oversigt over eventuelle mangler ved oplysningerne og vurderingen af miljøpåvirkningerne.

Vurderingen af miljøvurderingen, på trods af dette, er givet på et tilstrækkeligt grundlag, er baseret på, at der er anvendt et forsigtighedsprincip.

Således blev det antaget, at fx odderen og de øvrige arter i udpegningsgrundlaget faktisk forekom i området, selv om de ikke blev påvist ved besigtigelsen, eller der fra øvrige kilder fandtes information om deres forekomst i området. I forbindelse med den igangværende supplerende VVM er denne viden blevet opdateret.

Efter Vejdirektoratets opfattelse lever konsekvensvurderingen således på alle områder op til EU's og Habitatdirektivets krav.

Endelig skal henvises til Miljøministerens svar på spørgsmål 136 af 20. december 2002 fra Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg, hvori det oplyses, at ”der vil kunne anlægges en motorvej mellem Herning og Århus i overensstemmelse med de fremlagte hovedforslag, uden at vejanlægget kommer i konflikt med Danmarks forpligtelser i henhold til Habitatdirektivet.”

Med venlig hilsen

Flemming Hansen