



MINISTEREN

Dato 11. maj 2007  
J. nr. 432-64

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 11. april 2007 stillet mig følgende spørgsmål 200 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

**Spørgsmål nr. 200:**

"Ministeren bedes kommentere henvendelse fra Borgergruppe mod Kombilinién v/Orla Madsen vedr. rapport om motorvej ved Silkeborg, jf. TRU alm. del – bilag 354."

**Svar:**

I borgergruppens henvendelse, der er udformet som en række bilag, anføres en lang række argumenter imod Kombilinién og for Resendallinién.

Jeg har forelagt henvendelsen for Vejdirektoratet, der har oplyst følgende, hvortil jeg kan henholde mig:

"Henvendelsen fra Borgergruppen mod Kombilinién er baseret på Vejdirektoratets VVM-redegørelse for Kombilinién fra 2006.

Som bekendt har regeringen anmodet Vejdirektoratet om i tæt dialog med Silkeborg Kommune at undersøge muligheder for at forbedre projektet for Kombilinién med henblik på at mindske ulemperne ved denne, herunder påvirkningen af miljøet. Dette arbejde har ført til en række forslag til projektændringer, som imødekommer flere af borgergruppens kritikpunkter.

I Vejdirektoratets bemærkninger nedenfor vil derfor blive omtalt nogle af de forslag, som Vejdirektoratets p.t. arbejder med.

*Bilag 1* er en plan, der viser linjeføringen for Kombilinién og Resendallinién med markering af habitatområder under overskriften: "Kombilinién er mere skadelig for natur, miljø og "mennesker" end Resendallinién".

Det fremgår af planen, at Kombilinién krydser EF-habitatområde nr. 181 i Nordskoven tæt ved den nuværende hovedlandevej, der i dag udgør en barriere i habitatområdet, mens Resendallinién krydser EF-habitatområde nr. 45 i det åbne land omkring Gudenåen ca. 5 km nordøst for den nuværende hovedlandevej.



I det forslag, som Vejdirektoratet p.t. arbejder med, indgår en forlængelse af den planlagte landskabsbro i Nordskoven, som kan sikre sammenhæng i habitatområdet og reducere motorvejens barrierevirkning for mennesker og dyr i Gudenådal/Nordskoven.

I både det oprindelige projekt for Kombilini og det forslag, som Vejdirektoratet p.t. arbejder med, vil støjen blive reduceret ved Gudenåen og i Nordskoven i forhold til i dag, idet der opsættes støjskærme på begge sider af motorvejsbroen og langs motorvejen gennem Nordskoven.

Sammenlignet med Resendallinien giver Kombilini en større aflastning af det eksisterende vejnet i Silkeborg by, ligesom den reducerer antallet af støjbelastede boliger mest og giver den største trafikikkerhedsmæssige gevinst.

Kombilini vil samlet set medføre en større støjaflastning i Silkeborg by og en mindre spredning af støj i det åbne land end Resendallinien.

For at reducere støjpåvirkningen nedgraves motorvejen på strækningen gennem Silkeborg, og der vil blive anvendt en støjdæmpende asfalt på motorvejens kørebaner.

I *bilag 2-4* er gengivet en række visualiseringer fra Vejdirektoratets VVM-redegørelse for Kombiliniens passage af Gudenåen, Nordskoven, Søholt Idrætsanlæg og Silkeborg Dyrehave samt en visualisering af Resendalliniens passage af den fredede Gudenådal på højbro, idet der stilles spørgsmålstejn ved, om synet af sidstnævnte er værre end Kombiliniens indgreb.

Hertil kan bemærkes, at Vejdirektoratet som nævnt arbejder med en række ændringer af projektet, som betyder, at Kombiliniens indgreb vil blive reduceret i forhold til alle de viste visualiseringer.

I *bilag 5* er gengivet fotos fra Silkeborg Dyrehave med overskriften ”Bevaringsværdig 120 år gammel egeskov i Dyrehaven”.

Hertil kan bemærkes, at Vejdirektoratet i forbindelse med det igangværende arbejde med forbedring af Kombilini søger at mindske indgrebet i Dyrehaven mest muligt og i særdeleshed i forhold til de højtliggende partier med egetræer.

I *bilag 6* sammenlignes miljølemper ved de to linjeføringer under overskriften ”Kombilini skader mere natur end Resendallini”. Bilaget består af et kort over undersøgte naturlokaliteter og et skema med ”Miljølemper ved de to linjeføringer”.

I skemaet anføres, at Kombilini påvirker Gødvad- og Smingefredningen.



Vejdirektoratet skal hertil bemærke, at de fredede områder i og omkring Gudenådalen er afgrænset mod vest af den nuværende hovedlandevejsbro over Gudenåen, og at Kombilinien ligger vest for den nuværende bro og intet sted berører fredningen.

Desuden anføres, at Kombilinien i modsætning til Resendallinien forløber gennem "område af særlig landskabelig interesse".

Vejdirektoratet kan bekræfte, at en samlet strækning på ca. 1,5 km af Kombilinien forløber gennem sådanne områder, ved Gudenåen, ved habitatområdet i Nordskoven og ved Linå Vesterskov. Det er derimod ikke korrekt, at Resendallinien ikke forløber gennem sådanne områder. Således forløber Resendallinien på en samlet strækning på ca. 4 km gennem Gudenådalen og Bjarup Mose, som begge er "område af særlig landskabelig interesse".

Endvidere anføres, at Kombilinien krydser "naturskovsområde".

Vejdirektoratet kan bekræfte, at skovbæltet i EF-habitatområdet er udlagt til naturvenlig skovdrift - plukhugst. Der er tale om et område med ensaldrende fyrreskov. En motorvej i Kombilinien vil ikke forhindre, at man i fremtiden kan drive skoven i overensstemmelse med naturskovsstrategien.

Det anføres endvidere, at Kombilinien i modsætning til Resendallinien forløber gennem "indsatsområde for drikkevand".

Vejdirektoratet kan bekræfte, at Kombilinien forløber gennem "indsatsområde for drikkevand", men det gør Resendallinien også, bl.a. i Hvinningdal og nord for Silkeborg.

Endelig anføres, at et antal naturlokaliteter bliver berørt af hhv. Kombilinien og Resendallinien, samt hvilke værdier, der findes på disse lokaliteter.

Vejdirektoratet kan bekræfte, at der langs Kombilinien findes mange værdifulde lokaliteter. Nordskoven er værdifuld pga. dens store udstrækning, dens mange og ind imellem gamle plantesamfund, og fordi den er levested og spredningskorridor for en række dyrearter og udgør et populært rekreativt område.

Undersøgelserne af naturlokaliteterne er foretaget i en op til 2 km bred korridor omkring hver enkelt linjeføring. Derfor kan de værdifulde egenskaber i lokaliteterne godt befinde sig et stykke fra selve linjen, hvor motorvejen vil komme til at forløbe. Sammenligningen giver dog en god indikation af, hvad der findes inden for en given afstand, og dermed af potentialet for spredning af dyr og planter. Til dette forhold er det vigtigt at medtage, at den nuværende hovedlandevej gennem Nordskoven ligger tæt op ad værdifulde lokaliteter, og at der på den strækning, som Kombilinien direkte berører, ikke er fundet sjældne eller ualmindelige plante- eller dyrearter. Dog er der gjort et helt nyt



fund af stor vandsalamander ved den nuværende hovedlandevejsbro over Gudenåen.

Side 4/6

I det forslag til optimering af Kombilinién, som Vejdirektoratets p.t. arbejder med, indgår at de landskabelige, naturmæssige og rekreative værdier skånes mest muligt som beskrevet ovenfor under bilag 1.

I *bilag 7* anføres, at Institut for Miljøvurdering (IMV) i sin rapport ”Tab af naturværdier ved Kombilinién”, april 2006, konkluderer, at set i et velfærdsøkonomisk perspektiv er Kombilinién det forslag, der resulterer i det største tab af naturværdier opgjort til 420 mio. kr., idet det tilsvarende tab ved gennemførelse af Resendallinién er 288 mio. kr.

Vejdirektoratet kan oplyse, at rapporten også indgik som høringssvar ved Vejdirektoratets høring af VVM-redegørelsen for Kombilinién i 2006.

De anførte tab ved henholdsvis Kombilinién og Resendallinién er opgjort på grundlag af en undersøgelse af den lokale befolknings betalingsvilje til at bevare og beskytte naturtyper ved projektering af motorvejen. Undersøgelsen viser, at borgerne tillægger de bynært rekreative områder større værdi end Gudenådalen, og begge rapporter konkluderer, at Resendallinién er at foretrække, når der alene fokuseres på naturværdier i et velfærds- og samfundsøkonomisk perspektiv.

Undersøgelsen er alene baseret på interviews af borgere i Silkeborg. I undersøgelsen er forudsat, at alle naturområder har samme værdi, også selvom der forløber en stærkt trafikeret vej gennem området i forvejen. Vejdirektoratet kan på baggrund af ovennævnte ikke tilslutte sig IMV-rapportens resultater.

I *bilag 8* og *bilag 11* anføres en række fordele og ulemper ved henholdsvis Kombilinién og Resendallinién. For Kombilinién anføres kun én fordel og 16 ulemper.

Som fordel for Resendallinién anføres, at Resendallinién er hurtigst for regionaltrafikken Århus-Herning. Vejdirektoratet skal hertil bemærke, at det fremgår af den tabel i Vejdirektoratets VVM-redegørelse, som der henvises til, at den gennemsnitlige rejsetid mellem Funder og Låsby er beregnet til 15 minutter for såvel en motorvej i Kombilinién som for en motorvej i Resendallinién.

Som en ulempe ved Kombilinién anføres bl.a., at Kombilinién vil påføre tusindvis af mennesker mere støj og os end Resendallinién med den begrundelse, at medregnes støj under 55 dB(A), vil Kombilinién belaste langt flere mennesker end Resendallinién.



Vejdirektoratet skal hertil bemærke, at boliger som udgangspunkt ikke betragtes som støjbelastede, hvis det udendørs støjniveau er under 55 dB(A), som er den grænse, der skal overholdes ved opførelse af nye boliger.

I Vejdirektoratets VVM-redegørelse er det samlede antal boliger udsat for støj over 55 dB(A) opgjort til 1599 for Kombilinien og til 1619 for Resendallinien. Man får således ikke flere støjbelastede boliger med Kombilinien end med Resendallinien. Med de forbedringer af Kombilinien, som Vejdirektoratet p.t. arbejder med, indgår en yderligere reduktion af antallet af støjbelastede boliger og antallet af boliger udsat for støj mellem 50 og 55 dB(A).

Med hensyn til luftkvaliteten viser Vejdirektoratets beregninger, at der kun er små forskelle mellem de to linjeføringer, og at udslippet af luftforurenende stoffer fra bilerne generelt vil blive mindsket for såvel Kombilinien som Resendallinien som følge af, at der køres med konstant hastighed på motorvejen.

Det anføres, at 30-35 enfamiliehuse og landbrugsejendomme forventes totaleksproprieret.

Vejdirektoratet kan oplyse, at med de forbedringer af Kombilinien, som Vejdirektoratet p.t. arbejder med, indgår også muligheden for en reduktion af antallet af ejendomme, der kan forventes totaleksproprieret.

Endvidere anføres, at Kombilinien belaster et stort område for børn og unge. Der henvises til skoler og institutioner ved Stavangervej og Oslovej nord for Kombilinien og til Søholt Idrætspark syd for motorvejen.

Vejdirektoratet kan hertil oplyse, at området ved Stavangervej ikke vil blive påvirket med det forslag, som Vejdirektoratet p.t. arbejder med, ligesom påvirkningen af Søholt Idrætspark vil blive søgt mindsket i forhold til det VVM-undersøgte projekt.

Det anføres, at Resendallinien er livsvigtig for fremtidig erhvervsudvikling i Silkeborg, mens Kombilinien forringer byudvikling og infrastruktur.

Vejdirektoratet kan oplyse, at mulighederne for en tilpasning af Silkeborgs fremtidige byudvikling og infrastruktur til det ændrede motorvejsprojekt indgår i forbindelse med det igangværende samarbejde mellem kommunen og Vejdirektoratet om optimering af projektet for Kombilinien. Specielt spørges om cirkuspladsen ved Kastaniehøjvej vil blive berørt af Kombilinien. Vejdirektoratet kan oplyse, at det ikke er tilfældet.

Til de nævnte problemer med rensning og bortledning af overfladevand kan Vejdirektoratet oplyse, at der ved en gennemførelse af Kombilinien vil blive etableret flere regnvandsbassiner på motorvejstrækningen gennem Silkeborg. Bassinerne vil virke som forsinkelsesbassiner og derved sikre, at store



mængder regnvand ikke ledes ud i recipienten (Silkeborg Langsø) på én gang. Hertil skal indhentes udledningstilladelse fra Silkeborg Kommune. Det forventes ikke, at der skal anvendes pumper i forbindelse med motorvejens afvandingssystem.

Side 6/6

Af skemaet *bilag 9* får man det indtryk, at Kombilinien kun anbefales af regeringen og af Danmarks Naturfredningsforenings politiske organ. At dette ikke er korrekt fremgår bl.a. af Vejdirektoratets indstilling og høringsnotat fra 2006, hvor der er redegjort for de indkomne høringssvar vedrørende VVM-undersøgelsen for Kombilinien.”

Med venlig hilsen

Flemming Hansen