

Kl. 13:04

(Ordfører)

**Per Clausen (EL):**

Jeg forstår jo sådan set godt, at formanden mener, at den her sag er der talt rigeligt om. Det har jo været en sag, der har været længe undervejs, og jeg er da også lidt ked af, at jeg på den måde skal trække tiden lidt ud for alle de bilglade og motorvejsglade politikere og partier, der jo har set frem til den her dag, som børn ser frem til juleaften, nemlig hvor man kunne få vedtaget en ny stump motorvej i Danmark.

Jeg synes bare, at man i forbindelse med den her debat skal huske på de mange fornuftige, kloge og besindige mennesker i Vestjylland, i Midtjylland, som sammen har protesteret imod et projekt som det her, som ødelægger en masse god natur og skaber en masse ekstra biltrafik. Den modstand og den modvilje, som lokale mennesker har udvist og udfoldet store anstrengelser i forbindelse med, synes jeg vi skal huske ved den her lejlighed, også fordi den i hvert fald har været med til at forsinke processen.

Det mest ærgerlige i forsinkelsesprocessen er måske nok det, at det lykkedes at forsinke processen så lang tid, at SF jo er kommet dertil i sin kamp for en grøn trafikpolitik, at mængden af motorveje, man vil støtte, kun begrænses af, at der er lavet ganske mange i forvejen. Og det er selvfølgelig ærgerligt for SF.

Men hvis man kigger på det her forslag og kigger på trafiktallene, 13.000-15.000 biler i et hverdagsdøgn, og på, hvor mange der kører i den værste myldretid, må man jo sige, at der ikke er meget, der ligesom sandsynliggør, at den eneste rigtige løsning her er at lave en motorvej, at bruge over 6,3 mia. kr. på det. Ydermere er det jo også sådan, at hvis man læser de bemærkninger, der er til det her lovforslag, så fremgår det også klart, at man sådan set har en klar forventning om, at det nok bliver noget dyrere, og det er jo også sådan, det plejer at gå med vejprojekter.

Der er jo ikke nogen tvivl om, at det her vejprojekt vil føre til øget biltrafik. Vejdirektoratet er også nået frem til, at det vil føre til øget CO<sub>2</sub>-udslip, også selv om at man, når man læser de bemærkninger, der er, godt kan være lidt i tvivl om, hvorvidt forståelsen for, hvilke trafikspring en motorvej kan føre til, er helt gennemført.

Argumentet for at bygge den her motorvej er jo, at man siger, at der er problemer med, at bilerne undertiden fylder for meget i nærheden af Silkeborg, og det er fuldstændig rigtigt, ikke

mindst fordi 75 pct. af de biler, der kører rundt, kun transporterer en person, og det var måske det første sted, man kunne sætte ind.

Det andet er jo, at uden at man sådan i og for sig behøver at plastre området til med ret mange flere jernbanespor, end der er i dag, ville en offensiv satsning på andre løsninger i forbindelse med biltrafikken, hvor togtrafik kunne spille en særdeles central rolle, være medvirkende til at løse den udfordring, vi står over for. Det er også klart, at hvis man skulle gøre det, så ville det kræve en lang mere bevidst satsning på at få gods over på skinner. Det er godt nok også det, som Folketingets partier ofte taler om skulle være det, som var led i sådan en grøn investeringspolitik, men det første, vi ser, er altså motorveje.

Om man gennemfører ting afhænger jo ikke kun af, om de er nødvendige eller vigtige, men også af, hvilke konsekvenser de har. Når man læser bemærkningerne til det her lovforslag, er man ikke i tvivl om, at der, selv om de er formuleret skånsomt, vil være mange negative virkninger på miljø og natur. Motorvejen vil kløve landskabet og dele Silkeborg i en 30 m bred korridor, komme tæt på skoler, boliger og fritidsanlæg, og man vil også belaste nogle af landets smukkeste fredede naturområder, der fungerer som opholdssted for både sjældne dyr og planter og som rekreativt nær område for Silkeborg.

Sagen er jo, at den nuværende NATO-generalsekretær, inden han blev statsminister, havde ret, da han gav udtryk for, at han kunne blive harm ved tanken om, at sådanne naturområder kunne blive ødelagt af vandforurening, trafik anlæg eller andre af industrisamfundets frembringelser. Han gav udtryk for det rigtige standpunkt, at man nogle gange bliver nødt til at finde en anden løsning end en motorvej.

Der er ikke nogen tvivl om, at det for at nå frem til det standpunkt for en god Venstremand, som den nuværende NATO-generalsekretær er, har været en vanskelig proces, som har gjort ondt på ham, også mere ondt, end det gjorde på mig at nå frem til den samme konklusion. Det, der så bare er ærgerligt, er, at det realpolitiske sindelag, eller hvad det nu var, drev den tidligere statsminister til at bryde med sine grundlæggende principper og acceptere en løsning, som måske nok var bedre end den allerværste, men som stadig væk var helt forkert af hensyn til natur og miljø.

Så jeg synes faktisk, at det er en rigtig ærgerlig dag i dag. Det er en ærgerlig dag for den kol-