

fulde ret til at forsøge at påvirke, hvor den kommer, og begrænse skadevirkningerne. Og det er sådan set i et forsøg på det, at vi har fremsat det her forslag.

**Den fg. formand (Inge Dahl-Sørensen):**  
Så er det hr. Martin Lidegaard som ordfører.

**Martin Lidegaard (RV):**  
I SF's forslag, B 95, indgår tre delelementer, som alle sammen har Det Radikale Venstres sympati om end med lidt forskellige nuancer.

Det første delelement handler om at se bort fra linjeføringen gennem Gudenådalen nord for Silkeborg, Resendallinjen. Det har vores fulde opbakning.

Der er flere partier i dag, der har tilkendegivet, at nu må man jo afvente og se det samlede beslutningsgrundlag og høringssvar osv., osv. Jeg mener i og for sig, det er et politisk valg, om man mener, at fredninger skal overholdes; om man mener, at der må være grænser for, hvilken natur i Danmark man kan ødelægge. Danmark er jo et kulturland, der er ikke så meget uberørt natur tilbage, og det er et politisk valg, at man med hensyn til de største og smukkeste naturområder siger: Der sætter vi en grænse, det vil vi ikke ødelægge. Det mener vi er et politisk valg. Og vi støtter det valg, som SF lægger op til her.

Den anden del af SF's forslag er at »sikre, at almindelig dansk demokratisk praksis med høring og inddragelse af lokalsamfundet bliver fulgt i beslutningsprocessen.« Heri er jeg også ganske enig.

Hvis man skal præcisere, hvad man lægger i det, har hr. Jørn Jespersen jo været inde på, at i det ligger jo i hvert fald, at hvis man alligevel skulle overveje at smadre Gudenådalen, må man da i det mindste igennem en ny frednings-sag med høring af de lokale. Det er jeg hundrede procent enig i.

Men for mig ligger der egentlig også en anden ting i det, nemlig at hvis ikke de kommuner, som jo skriver og tigger og beder om at få den her strækning – og det forstår jeg sådan set godt at de gør, for der er et behov for en løsning derovre, det er jeg enig i – kan blive enige om en anbefaling, som tilfredsstiller alle involverede parter derovre, så synes jeg, det er svært som politiker på Christiansborg at tromle en løsning igennem, som vil gå hen over hovedet på nogle andre.

Derfor kunne jeg egentlig godt tænke mig at spørge trafikministeren, om han anser det for en

mulighed, såfremt der ikke opnås enighed i alle de involverede kommuner, at man vælger at sige: Så må vi bygge den del af vejen, som skal bygges under alle omstændigheder, og så må vi udskyde beslutningen om, hvor den endelige linjeføring skal gå derfra, indtil der er enighed om det her. Det kunne jo være en model – og så give processen den tid.

Det er også baggrunden for, at den tredje del af SF's beslutningsforslag, nemlig det at lægge sig fast på en VVM-vurdering nu, måske er det, hvor jeg godt kunne ønske mig under udvalgsarbejdet at få en nuancering. Jeg er helt enig i, at kombiløsningen i princippet fortjener en VVM-vurdering. På den anden side synes jeg lige, vi skylder at se den første behandling, som Vejdirektoratet kommer med af løsning, for at vurdere den. Det koster jo penge at lave en VVM-vurdering, det er mest ud fra den betragtning. Og hvis man nu når frem til blandt partierne, at vi kan bygge første del af det og så udskyde anden del, er der måske ikke grund til at spille mange millioner kroner på en VVM-undersøgelse her og nu.

Så den del af det har jeg et lille forbehold over for, ikke fordi jeg ikke har sympati for tanken i det, men fordi det kan vise sig at være overflødigt.

Så altså tilslutning fra Det Radikale Venstre med den lille detalje, at jeg lige synes, vi skal afvente processen, inden vi lægger os fast på VVM-undersøgelsen.

Kl. 21.05

**Den fg. formand (Inge Dahl-Sørensen):**  
Så er det hr. Keld Albrechtsen som ordfører.

**Keld Albrechtsen (EL):**

Efter Enhedslistens opfattelse er motorvejen mellem Århus og Herning et dybt overflødigt projekt. Jeg har jo også lagt mærke til, at de spørgsmål, jeg her stillet bl.a. til fru Gudrun Laub om, hvor mange minutter en bilist kan spare, hvis man bygger dette sidste stykke motorvej, har man ikke været i stand til at besvare. Fru Gudrun Laub mente så, at det ikke var et spørgsmål om tid, at det ikke var for at spare tid, at man ville bygge den motorvej, det var af hensyn til trafikafviklingen, fik vi så at vide. Et behagelig diffust begreb uden et egentligt indhold. En tidsbesparelse kan man åbenbart ikke dokumentere. Den er jo også nede på så lidt, at det indgenter er.