

er vi altså ikke så tvetungede, at vi først får lyst til at sige, at vi støtter et forslag, og bagefter siger, at vi alligevel ikke støtter det. Vi er klare i mælet og siger, at vi faktisk støtter det, og vi har også tænkt os at følge det til dørs.

Kl. 13:43

Formanden:

Tak til fru Pia Olsen Dyhr. Der er ikke flere korte bemærkninger. I ordførerrækken er det nu fru Henriette Kjær.

Kl. 13:43

(Ordfører)

Henriette Kjær (KF):

Forud for behandlingen af det her lovforslag er der gået meget tid med at diskutere, om der overhovedet skulle være en motorvej på den her strækning, og hvis der skulle, hvilken linjeføring skulle der så være, og hvordan skulle man beskytte natur og mennesker mod det store anlæg, som en motorvej er?

Trafikudvalget har været ude at se, hvordan linjeføringen ville påvirke natur, boliger og erhvervsområder. Mange af os har også som privatpersoner været i Silkeborg og gennemgået strækningen. Der har desuden været borgerhøringer og andre anlagte debatmøder, så man må sige, at den her motorvejsstrækning har været vendt og drejet og diskuteret og undersøgt, som det sjældent før er set.

På trods af de store udfordringer, der har været, har vi fået konstruktive input fra Silkeborg Kommune og enkeltpersoner i Silkeborg, ligesom Vejdirektoratet har lavet et utrolig flot forarbejde. Det skal ikke være nogen hemmelighed, at der har været en del polemik om den linjeføring, der er foreslået med det her forslag til anlægslov. Men for os Konservative er det afgørende – og det er det vigtigste for os – at motorvejen fra Herning til Århus nu bliver gjort færdig. Det er naturligvis uholdbart at have et hul mellem Funder og Låsby, der stopper al trafik, gør vejen besværlig og langsommelig og samtidig er farlig for bløde trafikanter. Stod det til os Konservative, havde vi allerede lavet den her anlægslov og motorvejen for lang tid siden. Derfor er det glædeligt, at vi i dag førstebehandler et lovforslag, som burde være vedtaget i midten af 1990'erne. Men bedre sent end aldrig.

Det lovforslag, der nu er fremsat, er udtryk for, at der er blevet lyttet til de borgere, der bor tæt på den kommende motorvej. Det er blevet en forbedret kombilinjé, i og med at det er besluttet at opsætte støttevægge øst for Oslovej i begge sider og støttevæg i vestsiden langs bo-

ligområdet i Højmarkstoften, stibroer og cykelstier vil der også komme. Desuden kommer der 300 m overdækning af motorvejen ud for Gødvad Bakke for at reducere barrierevirkningen og begrænse de visuelle gener af motorvejen for de mennesker, der bor i området lige op til. Staten kommer så også med den her anlægslov til at bidrage med 130 mio. kr. til finansiering af en ny lokal vejbro over Gudenåen, hvis man beslutter sig for det i kommunen.

Det betyder jo altid noget for et område, når der skal anlægges en ny motorvej. Med de forbedringer, vi har lavet på kombilinjén, synes vi Konservative, at der er fundet nogle rigtig gode løsninger for borgerne i Silkeborg.

Samtidig skal man jo huske på, at byen desuden får stor gevinst af motorvejen. Det vil betyde, at det bliver mere attraktivt at nedsætte sig som virksomhed i byen og det bliver nemmere for byens borgere at komme til både Herning og Århus, hvor en del jo har deres arbejde. Derfor er vi Konservative glade for, at vi nu endelig behandler den her anlægslov, og vi bliver endnu gladere, når motorvejen forhåbentlig står helt færdig i 2016.

Kl. 13:46

Formanden:

Tak til fru Henriette Kjær. Den næste, der får ordet, er hr. Per Clausen – nu som ordfører.

Kl. 13:46

(Ordfører)

Per Clausen (EL):

Det er jo altid kedeligt at deltage i noget, der næsten er en fest, og så komme med en lidt negativ tilgangsvinkel. For der er jo ingen tvivl om, at der har været meget forbitrelse blandt de bilglade partier i Folketinget over, at det har taget så lang tid at komme igennem med den her motorvej. Det skyldes bl.a., at i modsætning til det indtryk, man kunne få i dag, har der også i Midt- og Vestjylland været solid skepsis over for projektet med at ødelægge en masse god natur og skabe en masse ekstra biltrafik ved at lave den her motorvej. Den modstand og modvilje har jo også været medvirkende til at forsinke processen.

Så er det selvfølgelig ærgerligt for SF, synes jeg, at processen er blevet forsinket i så lang tid, at SF er nået dertil i sin kamp for en grøn trafikpolitik, at mængden af motorveje, man vil støtte, jo kun begrænses af, at der er lavet ganske mange i forvejen.

Hvis man så kigger på det her forslag og kigger på trafiktallene, 13.000-15.000 biler i et hverdagsdøgn, og hvor mange der kører i den vær-