

Det betyder jo, at fremkommeligheden er ringe, at muligheden for, at man oplever sammenstød, uheld, er stor, for det hedder stop, go, stop, go, den mest elendige form for trafik, der overhovedet findes, også miljømæssigt, og den vil sandsynligvis også blive ved efter en motortrafikvej.

Der er også det interessante element i denne her aftale, at da man lavede Storebæltsaftalen i 1986, blev der opnået enighed om, at der efter åbningen af den faste forbindelse over Storebælt jo skulle opretholdes mindst én færgerute over Kattegat. Det har vi også diskuteret meget i Trafikudvalget, og trafikministeren har – og her må jeg dog komplimentere hende – truffet en salomonisk løsning, hvor trafikministeren har holdt tungen lige i munden.

Men ud over det står der så også, at udbygningen af vejforbindelserne til den rute, der overlever, skulle prioriteres højt. Og man mente, i hvert fald implicit, at der skulle være den bedst mulige vej op til den færgerute, som overlevede.

Det må vi sige fra konservativ side ikke er konklusionen på det forslag, der er stillet her.

Hvis man kigger på trafikprognoserne, tror jeg også, man helt objektivt kan konkludere, at der er et kolossalt behov for en vejforbedring. De tal, som vi både har fået fra Vejdirektoratet og også fra amtet, varierer. De kører jo helt op til en enormt stor trafik på næsten 20.000.

Hvis vi kigger på uheldsfrekvensen, er der i dag med den eksisterende vej 25 uheld pr. år med 25 personskader. En motorvej vil nedsætte det til ca. 10 uheld. En ren løsning med en motortrafikvej vil nedsætte det til 17 uheld og 21,5 personskader.

Der er altså mange sikkerhedsmæssige årsager til, at man bør have en motorvej hele vejen op. Man kan bare tænke på, at det vitterlig kan komme til at koste liv, hvis man ikke laver en motorvejsløsning hele vejen op.

Fremkommelighedsmæssigt vil det betyde langsom kørsel, standsninger, næsten ingen mulighed for overhalinger, hyppige sammenbrud.

Miljømæssigt er det klart, at et større vejanlæg selvfølgelig vil have nogle miljømæssige og også visuelle konsekvenser, og der er det jo interessant at høre både fra den ene og den anden aktør i det her spil, at det vil have miljømæssige fordele, hvis man laver en motorvej i stedet for en motortrafikvej. Man kan bare tænke på, hvad det betyder for de mange små byer, som

den nuværende vej løber igennem, at man kan undgå den støj, den os, den benzin, som kommer af, at en masse biler drøner gennem byerne.

Vi er fra konservativ side altså slet ikke i tvivl. Vi vil have bygget en motorvej op til Vig. Jeg vil også lige rette nogle af de misforståelser, der har været her eftermiddagen igennem i debatten. Der er ingen, der vil ødelægge landskabet op gennem Odsherred. Altså efter Vig er der jo ikke nogen tanke om, at man skal bygge store flotte veje. Oppe på odden er der såmænd slet ikke nogen plan omkring det, dér bliver det stadig væk den eksisterende vej.

Det, vi taler om her, er hovedfærdselsåren op til Vig. Vi vil stille forslag om det. Sammen med Venstre støtter vi det forslag, der er, om, at vi får bygget en motorvej hele vejen til Vig. Det gør vi af sikkerhedsmæssige årsager, fremkommelighedsmæssige årsager, miljøårsager og så selvfølgelig også af udviklingsmæssige årsager, fordi det vil betyde et kolossalt løft for et ellers forsømt område.

Så jeg vil sige, vi kan støtte intentionen i, at man får bygget noget her, men vil stille vores eget ændringsforslag, som vi selvfølgelig håber på vil nyde fremme.

Margrete Auken (SF):

Ja, altså når man sidder og hører på al den modgang, ministeren får ved ikke at foreslå det store og det største hele vejen igennem, så kan man jo, hvis man sådan lader den almindelige usaglighed råde, som råder, af bare medlidenhedsgrunde gå hen og sige, at så vil man holde med ministeren mod de dér vilde betonvæsnere. Men så let går det altså ikke.

Jeg vil godt nu her om den tredje af de her veje sige, hvad SF's holdning er til det her. Den er, at der er en række problemer, og det er der ved alle de beskrevne trafikproblemer, sikkerhedsproblemer, fremkommelighedsproblemer. Vi vil meget, meget gerne være med til at løse dem, men vi vil altså gerne kunne se nogle alternativer, som også opfylder regeringens andre mål; mål vi deler, miljømål, trafikmål osv., og at vi ser det i den sammenhæng og siger: Hvad er der af muligheder for at løse tingene på en måde, som både økonomisk og miljømæssigt osv., osv. er den forsvarlige måde at gøre det på?

Jeg kan godt høre, at sådan som det ligger nu, vil det være fuldstændig plat umuligt for ministeren at få skubbet sådan en gang saglighed ind i det, som det er her. Jeg er også godt