

stre fra starten støttede at få bygget dette stykke vej.

Der skal holdes øje med miljøet og naturen, som SF's ordfører var inde på, men der skal bestemt også holdes øje med trafikikkerheden. Det vil Det Radikale Venstre lægge særlig vægt på, da vi ved, vi har at gøre med en regering, der ikke sætter trafikikkerheden særlig højt.

Derfor var det også meget bemærkelsesværdigt, at Venstres ordfører mente, at noget af det, man virkelig skulle sørge for her, var, at man byggede vejstrækningen, så man kunne sætte farten op til 120 eller 130 km/t.

Jeg tillader mig bare at bemærke, at hvis ikke man kan køre 120 eller 130 km/t. på resten af strækningen, så hjælper det jo ikke meget, at der lige på de få kilometer er bygget vej til det.

Men Det Radikale Venstre kan støtte forslaget, og vi ser frem til at få udbedret dette stykke vej, som faktisk har ry for at være det farligste stykke vej i Danmark, og vi vil sørge for, at det bliver så lidt farligt som overhovedet muligt.

(Kort bemærkning).

Jytte Wittrock (S):

Jeg vil gerne for tydelighedens skyld læse op, hvad jeg startede med at sige: »Det var den socialdemokratiske ledede regering.«

Så vidt jeg husker, havde man del i den i Det Radikale Venstre.

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg må indrømme, at det også umiddelbart er min erindring.

Men jeg vil sige, at man jo vil have, at der skal køres 130 km/t. på motorvejene, og så har man indrettet det sådan, at man har to strækninger motorveje og så en ganske smal passage, og så bliver man ved med at sætte farten op, så folk kan drøne ind på det smalle stykke, måske heller ikke under streng overholdelse af fartgrænserne i alle tilfælde, og så skal der jo ske uheld.

Med den sælsomme logik, som ligger i betonpartiernes bestandige argumentation for nye motorveje, kan man jo indrette sig sådan, at det bliver meget vanskeligt at modsætte sig et sådant stykke motorvej.

For det er jo rigtigt, at der sker uheld. Det er vi selvfølgelig også påvirket af i Enhedslisten. Derfor vil jeg da også sige, at vi gerne vil have belyst, om der er andre muligheder, og vi vil gerne have tilsagn om, at man også tilsvarende vil forbedre togtrafikken i området, for der har man jo været meget forsømmelig.

Det medvirker også til at få mere trafik over på motorvejen, og dermed forøger man problemerne. Der vil jeg godt sige til ministeren, at det, som jo er problemet på Sydbanen, er, at ministerens forbedringer dér først er planlagt til 2012, hvorimod ministeren, når det gælder vejsiden, er fremme med meget hurtige initiativer som det her forslag. Det synes jeg giver en skævvridning, og det vil vi gerne være med til at gå ind og kigge på.

Ministeren vil kun prioritere togtrafikken sydpå, hvis han kan få sin Femernforbindelse. Det her vejprojekt er jo formentlig også begrundet i Femern. Derfor er der en mangel på symmetri, for man må sige, at så kunne det her vejprojekt jo også vente til en eventuel beslutning om Femern. Derfor vil vi godt have belyst også under udvalgsarbejdet, hvilken sammenhæng der er mellem Femernprojektet og det her vejforslag.

Kl. 19.50

Jeg kunne godt have en fornemmelse af, at der er en direkte sammenhæng. Jeg tror faktisk ikke, dette forslag var kommet, medmindre der lå en skjult dagsorden om, at det her handler om en Femernforbindelse og samtidig om en nedprioritering af den kollektive trafik. Det er nok muligt, at Socialdemokratiet ikke har været opmærksom på den sammenhæng, det tror jeg i og for sig, for ellers ville den socialdemokratiske ordførers tale have haft et anderledes indhold. Men det er noget, vi skal have afklaret under udvalgsarbejdet, for jeg tror da ikke, at det kan have været hensigten, at det her skulle være en nedprioritering af den kollektive trafik, men det bliver det jo i realiteten.

Da man byggede Storebæltsbroen, sagde man faktisk, at togdelen skulle være den første. Her begynder man altså med bildelen. Så jeg synes, der er mange skjulte dagsordener i denne her sag. Den har en pæn overflade, som handler om trafikikkerhed, og jeg vil godt medgive, at der også er noget i denne sag; så meget skal ministeren have. Der er for mange ulykker, og det skal vi på den ene eller den anden eller den tredje måde naturligvis have gjort noget ved.

Man kunne f.eks. også nedsætte hastigheden på motorvejen de 10 km på hver side til 90 km, nedgradere det hele til motortrafikvej. Så der er andre løsninger. Der er jo ingen grund til, at man skal køre så hurtigt, i hvert fald ikke hvis det skal koste menneskeliv. Så der er mange løsninger.