

råderne bliver tættere beboede, når det bliver hurtigere at fræse til København i sin dyt.

Derfor er det ikke rigtigt, at der ikke sker den proces; det gør der, også på Oddenvejen.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Fru Jette Gottlieb kan jo forestille sig mange ting. Jeg ved ikke, om alle sommerhusene oppe i Odsherred nu skal benyttes til helårsbeboelse, men det tror jeg ærlig talt ikke på; det er vist kun pensionister, der kan bo der, og de tager ikke til København hver eneste guddommelige morgen, så den går altså ikke.

Men der ligger altså en anden ting i det: Hvis man ikke udbygger vejen til Sjællands Odde, så bilerne kan komme derop nogenlunde rimeligt, sker der jo det, at de tager en anden vej, og så skal de over de faste forbindelser på Storebælt.

Det er jo svært at tale til fru Jette Gottlieb, når hun fører en anden samtale, men jeg prøver at forklare SF's holdning til det her: Hvis det er sådan, at man ikke har f.eks. Molslinjen, som et flertal i Folketinget har vedtaget skal eksistere, får man altså flere biler på Storebæltsforbindelsen, og det vil sige, at flere af de biler, der skal til Nordjylland og andre steder, altså skal køre over Fyn og hele vejen op gennem Jylland, og det vil i hvert fald betyde, at CO<sub>2</sub> og alle de andre udledninger fra bilerne, som vi kender til hudløshed, bliver forværret og kommer i mængder, som der overhovedet ikke har været tale om før, og det sker også, hvis man for eksempel indfører rabatter på Storebæltsforbindelsen, hvilket bl.a. hr. Arne Melchior har gjort sig til talsmand for. Gør man det, kan færgeforbindelserne godt lukke, og så får vi alle bilerne over Fyn, og så får vi i hvert fald en forværring af biltrafikken på de danske veje, som aldrig er set før.

Man regner i forvejen med et trafikspring på 30 pct. på broen. Den er vi dog ikke skyld i; det går jeg ud fra at fru Jette Gottlieb ved.

(Kort bemærkning).

**Jette Gottlieb (EL):**

I det, hr. Tommy Dinesen sagde, var der ikke noget argument for, at man ikke skulle lade disse fremragende færger mellem Odden og Ebeltoft i lige så høj grad basere sig på kollektiv transport, således som det i øvrigt allerede i et vist omfang foregår. Det er ganske vist private busser, men hvad er der til hinder for, at man f.eks. opretter en offentlig kollektiv bustransport

til de pågældende færger? Det behøver ikke at være baseret på privatbiler.

**Dorit Myltoft (RV):**

Da partiets ordfører i denne sag, fru Vibeke Peschardt, ikke kan være til stede, skal jeg fremføre følgende synspunkter:

Lovforslaget indeholder to dele: Anlæggelsen af en omfartsvej omkring Brande og projekteringen af ud- og nybygninger ved de tre hovedlandeveisstrækninger Odense-Svendborg, Holstebro-Herning-Vejle og Holbæk-Vig.

Anlæggelsen af en omfartsvej omkring Brande er en realisering af regeringens målsætning i »Trafik 2005« om at forbedre miljøet i byerne på hovedlandevejsnettet og om at forbedre sikkerheden på hovedlandevejsnettet i det hele taget.

Omfartsvejen omkring Brande vil medføre, at trafikken på hovedlandevejen mellem Vejle og Herning ikke behøver at køre gennem Brande. Denne aflastning med hensyn til især tung trafik er en stor forbedring af miljøet i byen, samtidig med at antallet af trafikuheld formentlig nedbringes.

Miljøvurderingen af projektet har medført en justering af vejens linjeføring, således at de miljømæssige omkostninger er så små som muligt. Endelig er omfartsvejen en del af finanslovaftalen mellem regeringen og De Konservative.

Projekteringerne af ud- og nybygningerne ved de tre hovedlandeveisstrækninger er også et led i opfølgningen af målsætningerne i »Trafik 2005« om at udbygge visse af hovedlandeveisstrækninger til højklassevejsforbindelser, hvor der samtidig lægges vægt på byernes miljø og hovedvejenes sikkerhed.

Strækningen mellem Odense og Svendborg er den delstrækning af rute 9 med de største trafikale problemer. Forbedringer af den eksisterende vej for at øge trafiksikkerheden har derfor heldigvis optaget en væsentlig del af den offentlige debat.

Med dette lovforslag fremrykkes tidspunktet for at få en VVM-undersøgelse, sådan at forbedringen også tager miljømæssige hensyn. Den projektering af rute 18 Holstebro-Herning-Vejle, som er foreslået i lovforslaget, svarer til linjeføringsalternativ A i Vejdirektoratets rapport og skyldes, at det er vurderet som det mest skånsomme for naturen, samtidig med at det har de bedste trafikale og samfundsøkonomiske effekter.

Projekteringen giver mulighed for at fremme de trafikale forhold for Midtjylland, samtidig