

L 97 om ændring af lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt, hvor der er redegjort for de miljømæssige konsekvenser af lovforslaget, herunder for CO₂-udledningen. Da den nylige beslutning om rabatter alene udmønter tidligere beslutninger herom, er der ikke foretaget fornyede vurderinger af de miljømæssige konsekvenser heraf, herunder for CO₂-udledningen.

Set i forhold til den generelle trafikvækst i samfundet som helhed har betydningen af trafikvæksten over Storebæltsforbindelsen som følge af den nylige beslutning om rabatter imidlertid kun marginal betydning i det samlede CO₂-regnskab.«

Spm. nr. S 803

Til trafikministeren (12/12 97) af:
Ole Sohn (SF):

»Vil ministeren sørge for, at der i detailplanlægningen af linieføringen af højhastighedsbanen, København-Ringsted, skabes mulighed for, at tidsplanen enten ændres eller forlænges, så der bliver mulighed for at gennemføre en demokratisk debat i de berørte kommuner, bl.a. vedr. støjproblemer, ekspropriation samt andre ulemper, som man allerede nu kan forudse vil fremkomme i anlægsfasen?«

Begrundelse

Såvidt spørgeren kan se, vil offentlighedsfasen komme til at ligge midt i sommerferien 1998.

Da højhastighedsbanen København-Ringsted er et så gennemgribende projekt, hvor bl.a. en af linieføringerne peger på en boret tunnel gennem Hvidovre langs Holbækmotorvejen, kræver det, at der afsættes rimelig tid til, at en demokratisk debat kan gennemføres. Det kan ikke lade sig gøre, hvis offentlighedsfasen kommer til at ligge midt i sommerferien 1998. Derfor håber spørgeren, at ministeren vil sørge for, at tidsplanen enten ændres eller forlænges.

Svar (23/12 97)

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Det igangværende undersøgelsesarbejde, der skal forberede grundlaget for anlæg af nye spor mellem Ringsted og København, kører efter en forholdsvis stram, men ikke urealistisk tidsplan. Ifølge bemærkningerne til projekteringsloven skal undersøgelserne gøres færdige, således at forslag til anlægslov kan fremsættes i efteråret 1998 – i øvrigt i overensstemmelse med den dagsorden, som regeringen blev pålagt den 20. november 1997.

Anlægget af de nye spor, der skal muliggøre grundliggende forbedringer i bl.a. regionaltrafikken, udgør som sådan et omfattende projekt. Dette er der taget højde for i tilrettelæggelsen af arbejdsplanen og i den proces, hvor borgerne m.v. bliver inddraget bl.a. i de kommende høringsperioder.

Den første høringsperiode kaldet idefasen starter den 12. januar 1998. Med henblik på så effektivt og så hurtigt som muligt at få borgerne m.v. inddraget i processen, vil der blive fremstillet en debatbrochure med tilhørende undersøgelsesrapporter. Samtidig vil der med TV-spots og annoncer i lokalaviser mv. blive gjort særlig opmærksom på projektet, ligesom Banestyrelsen foreløbigt har planlagt at afholde ca. 8 offentlige informationsmøder. Under normale forhold skal idefasen forløbe i en 2 ugers periode, men jeg har besluttet at gøre ekstra ud af den første fase, som derfor kommer til at strække sig over en 8 ugers periode.

Den anden offentlighedsperiode, som skal strække sig over en 8 ugers periode, vil ikke kunne undgå at berøre sommerferien. Jeg har derfor besluttet at forlænge denne høringsperiode til 10 uger, således at Banestyrelsen gennemfører høringen fra den 22. juni 1998 til og med den 1. september 1998.

Jeg finder, at projektet har en sådan vigtighed, at det er naturligt at lægge megen vægt på oplysning til borgerne om projektet. Det er på den baggrund jeg har besluttet at foretage de ovenfor anførte forlængelser af høringsrunderne.