

løse det (f.eks. styrkelse af kollektiv trafik over for en vejudbygning), hvorefter der gennemføres en VVM-procedure om disse alternativer, inden det videre arbejde med linjeføringer og det endelige projekt gennemføres med en ny VVM-procedure knyttet hertil?»

Skriftlig begrundelse

Transportrådet har den 14. april 1999 offentliggjort en rapport om »Beslutningsgrundlag for trafikinvesteringer«. Rådet konkluderer på baggrund af konkrete analyser af beslutningsgrundlaget for bl.a. Odense-Svendborg-motorvejen, at det materiale, som danner grundlag for de politiske beslutninger, er utilstrækkeligt.

Rådet kommer med en række anbefalinger, som spørgeren med dette og en række følgende spørgsmål vil høre, om ministeren er enig i og eventuelt vil følge.

En af Transportrådets anbefalinger består i, at der tidligt i beslutningsprocessen for større trafik anlæg, som f.eks. Svendborg-Odense-motorvejen, skitseres så tilpas forskellige alternativer, at politikere og offentligheden får indsigt i en vifte af forskellige muligheder, omkostninger knyttet hertil og de tilhørende trafikale, miljømæssige og trafikikkerhedsmæssige aspekter ved de forskellige muligheder og belysning af eventuelle konflikter heri, og at VVM-proceduren i tilknytning hertil opdeles i to dele – én knyttet til det strategiske valg og en anden til linjeføringer m.v.

Søren Kolstrup (EL):

I april 1999 udgav Transportrådet en rapport, der hed »Beslutningsgrundlag for trafikinvesteringer«. I denne rapport lavede man en bedømmelse – en kritik – af den måde, hvorpå man har præsenteret store samfundsinvesteringer over for borgerne.

En af anbefalingerne går på, at inden man overhovedet går til de detaljerede drøftelser, skal man drøfte hovedstrategierne: Skal vi satse på kollektiv trafik f.eks., eller skal vi satse på vej? Og det er Transportrådets anbefalinger, som jeg beder trafikministeren om at forholde sig til. Er det er nogle anbefalinger, som man vil lade indgå i det videre arbejde med store trafikinvesteringer?

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Jeg er åben over for løbende at se på og drøfte beslutningsprocesserne i forbindelse med større trafik anlæg. Og det gøres efter min mening bedst ved i de konkrete sager, når vi har opgaven, fra starten at tage stilling til, hvordan man vil tilrettelægge beslutningsprocessen, og så i øvrigt også være villig til at ændre den, hvis der skulle vise sig behov for det undervejs.

Vi må huske på, at der for store anlæg er tale om beslutningsprocesser, der strækker sig over meget lang tid. Når det tager så lang tid, er det ikke mindst, fordi der skal være plads til en grundig debat, både med borgerne og politikerne imellem, herunder også af spørgsmål af den mere strategiske karakter, som hr. Søren Kolstrup nævner.

Lad mig ved nogle eksempler illustrere, hvilke overvejelser der har været i forbindelse med nogle konkrete projekter:

Opgaven at sikre en fornuftig transportkapacitet og en væsentlig bedre trafikikkerhed mellem Odense og Svendborg, ja, den opgave er der næppe mange, der har været uenige om. Men i forbindelse med beslutningsprocessen, der ender med Odense-Svendborg-motorvejen, blev der faktisk gennemført analyser af forbedringen af jernbanen Odense-Svendborg for bl.a. at vurdere, om banen kunne erstatte en ny vej, og om de mulige trafikale konsekvenser i øvrigt. Det er allerede besluttet, som spørgeren jo selv har medvirket til, at forbedre togtilbudet.

I forbindelse med baneprojektet for København-Ringsted må jeg indrømme, at det ikke er overvejet, om en udbygning af vejnettet var et alternativ. Det var på forhånd udelukket, at det kunne løse opgaven, nemlig at skabe mere jernbanekapacitet til øst-vesttrafikken og Sjællands togpendertrafik. Men der er arbejdet med tre overordnede alternativer, og der er i øvrigt gjort en række gode og spændende erfaringer med en tæt inddragelse af borgerne i beslutningsforløbet.

I forbindelse med Femer Bælt-forbindelsen undersøger vi både en eventuel fast forbindelse i en række forskellige alternativer og fortsat færgefart. Og det er hensigten på den baggrund gennem en bred offentlig debat at drøfte med borgere og forhåbentlig andre med faglig indsigt end dem, der selv har analyseret og deltageret i debatten, om vi overhovedet skal have en fast forbindelse.

Så Trafikministeriet vil naturligvis lade sig inspirere af Transportrådets anbefalinger på