

samme måde, som viden og erfaringer fra anden side inddrages.

**Søren Kolstrup (EL):**

Indebærer trafikministerens synspunkt og villighed til at lytte til Transportrådet, at hun også er villig til at se på, at man så får en VVM-undersøgelse for de forskellige hovedstrategier, som måtte kunne anvendes, og først derefter – altså når man har lavet VVM-vurderingerne af hovedstrategierne og valgt en sådan – går til de mere detaljerede drøftelser, som selvfølgelig også kan underlægges VVM-vurderinger?

**Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):**

Jeg mener, at vi, som jeg også nævnte i mit svar, skal lægge beslutningsprocessen til rette efter, hvad det er for en konkret opgave, vi skal have løst, og derudfra vurdere, hvilke forskellige løsningsmodeller der kan være, og dermed gøre den strategiske overvejelse, før vi går i detaljer med den konkrete løsning, vi så går efter.

Det vil i nogle sammenhænge betyde, at der skal etableres VVM, før den mere detaljerede beslutning kan gå i gang. Men i andre tilfælde vil det være mere oplagt, at man venter med den mere grundige VVM, til man mere konkret har kredset sig ind på den opgave, der skal løses.

Men som jeg nævnte, vil Trafikministeriet naturligvis lade sig inspirere af Transportrådets anbefalinger. Men jeg synes, at vi skal passe på med, at vi ikke får udviklet nogle alt for stramme og omstændelige beslutningsprocesser, som skal iværksættes hver eneste gang, der skal laves et stort eller et lille projekt. For det kan betyde, at vi mere får det gjort til en diskussion om proceduren end en diskussion om det egentlige indhold, og dermed er der også en risiko for, at vi aldrig får truffet de beslutninger, der skal træffes, for at vi kan sikre en moderne og effektiv infrastruktur i det her land.

**Søren Kolstrup (EL):**

Jeg skal takke for svaret, idet jeg altså konstaterer, at ministeren er indstillet på at lave VVM-undersøgelser, hvad angår de strategiske hovedlinjer.

Jeg synes imidlertid, det kunne være interessant at høre, om ministeren kan sige, hvornår hun mener, det *ikke* er interessant at lave VVM-undersøgelser i forbindelse med de strategiske overvejelser.

**Margrete Auken (SF):**

Vil ministeren godt bekræfte, at vi i Danmark har det tætteste motorvejsnet, som noget land har? Og synes ministeren ikke, det er værd at overveje, om det kunne hænge sammen med en beslutningsproces, hvor man ligesom får lagt sig fast på vejen først og så tilpasser argumenterne bagefter?

Jeg siger ikke, det er ministerens holdning, at man skal gøre det sådan. Men man må kunne konstatere, at sådan har meget forløbet, at hvis der først har været et forslag om en vej, så har vi endnu ikke set, at de siger: Nej, vi laver det som en jernbane i stedet for.

**Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):**

Jeg vil gerne understrege, som jeg også nævnte i mine to foregående svar til hr. Søren Kolstrup, at jeg mener, at vi i forbindelse med de enkelte opgaver, der skal løses inden for infrastrukturen, skal tage stilling fra sag til sag, hvad det er for en beslutningsproces, der skal gennemføres.

Og jeg afviser ikke, at det betyder, at vi i nogle situationer beslutter os for at lave VVM, før vi går ind og vælger den konkrete løsning, der skal laves.

Men dermed mener jeg ikke, at man skal sige, at sådan skal det bare være hver gang. Der er forskel på, hvad det er for nogle opgaver, der skal løses.

F.eks. er der vel ikke nogen, der forestiller sig, at omfartsvejen om Brande kunne løses på anden måde sådan set end det, vi nu gennemfører: omfartsvejen om Brande. Blot for at nævne et eksempel på en opgave, der har været ret oplagt at finde en løsning på.

Med hensyn til det spørgsmål, som fru Margrete Auken stiller, kan jeg bekræfte, at vi ud over Luxembourg er det land i Europa, der har flest motorvejskilometer i forhold til det antal biler, vi har. Og det er vel nærmest et produkt af, at den trafikpolitik, der har været ført siden Anden Verdenskrig, har været ensidigt baseret på, at det var bilen, der skulle løse vore trafikopgaver. Den ensidige satsning er stoppet; det har regeringen klart tilkendegivet allerede med den redegørelse, der hedder »Trafik 2005«, som blev afgivet i 1993.

Hermed sluttede spørgsmålet.