



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato **30 MAJ 2006**
J nr. 004-469

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 25. april 2006 stillet mig følgende spørgsmål 379 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

./ Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål nr. 379:

"Ministeren bedes kommentere ledende artikel i Jyllands-Posten den 25. april 2006: "Brodrømme"."

Svar:

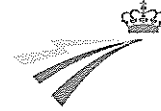
I den ledende artikel den 25. april 2006 kritiserer Jyllands-Posten mig og regeringen for at have forsømt at foretage en tiltrængt udbygning af den trafikale infrastruktur og for at arbejde for etableringen af en fast forbindelse over Femern Bælt. Jyllands-Posten påstår, at jeg "i flere år har fremført den bombastiske parole om, at fremtidige satsninger alene gælder Femern-forbindelsen".

Lederskribenten overser vist fuldstændig, at der i min tid som minister er blevet truffet beslutning om milliardstore trafikinvesteringer i såvel veje, jernbaner og metroen.

Efter at VK-regeringen tiltrådte i 2001, er der sket en omlægning af trafikplanlægningen i Danmark. Infrastrukturinvesteringer bliver således foretaget der, hvor behovet er størst. Forud for en beslutning om at foretage en investering ligger grundige analyser.

I forbindelse med finanslovsaftalen af 5. november 2003 indgik regeringen sammen med Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre en aftale om en langsigtet plan for trafikinvesteringer. Aftalen indebærer, at der i perioden frem til 2012 vil blive foretaget nye trafikinvesteringer på 4,5 mia. kr. Samtidig blev bevillingerne til baneområdet øget med gennemsnitligt 0,9 mia. kr. om året i forhold til de oprindelige bevillingsforudsætninger.

Trafikinvesteringsplanen indebærer, at der ligger saglighed og behovsanalyser til grund for de milliardstore investeringer, vi allerede er i gang med, og de investeringer vi vil træffe beslutning om i de kommende år.



./ Der er tale om trafikinvesteringer i hele Danmark. På vejområdet er en meget bred vifte af projekter enten igangsat eller planlagt, jf. vedlagte oversigt.

./ Udover de allerede igangsatte og planlagte projekter pågår der VVM-undersøgelser af en række vejprojekter, jf. vedlagte notat 'Oversigt over VVM-undersøgelser på det nuværende og kommende statsvejnet'.

I aftalen af 5. november 2003 indgik også, at der skal gennemføres forbedringer af kapaciteten på jernbanestrækningen mellem København og Ringsted. Vi skal inden 1. juli 2006 træffe aftale om, hvilken strategi vi skal gå videre med og så sætte konkrete VVM-analyser i gang med henblik på en forberedelse af det pågældende anlæg.

Aftalen fra november 2003 er senest blevet opdateret i november 2005, og her enedes regeringen og forligspartierne om at afsætte ekstra 200 mio. kr. i 2006 til vedligeholdelse og fornyelse af jernbanenettet, samt at igangsætte analyser som frem til næste år skal give et beslutningsgrundlag for en eventuel yderligere indsats til forbedringer af baneinfrastrukturen.

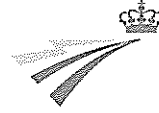
Jeg vil gerne understrege, at Femern Bælt-forbindelsen ikke er et "enten-eller", men et "både-og". Kyst-til-kyst forbindelsen vil blive brugerbetalt og vil derfor ikke belaste det statslige budget for trafikinvesteringer. Den vil således ikke blive anlagt på bekostning af andre investeringer i den danske trafikinfrastruktur.

For så vidt angår de nødvendige landanlæg, forventes strækningen Ønslev-Sakskøbing åbnet i 2007. Herefter vil vejforbindelsen i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen være udbygget på den danske side.

Der er endvidere i aftalen af 5. november 2003 afsat en reserve til landanlæg (opgradering og udvidelse af jernbanenettet) i forbindelse med en Femern Bælt-forbindelse på 5 mia.kr.

Under henvisning til mit møde med min nye tyske kollega, Wolfgang Tiefensee, i Berlin den 21. april 2006 fremgår det endvidere af den ledende artikel i Jyllands-Posten, at der ikke er en ja-garanti for forbindelsen. Det er faktisk derfor, at min tyske kollega og jeg aftalte en konkret tidsplan for processen frem med at kunne træffe en endelig beslutning inden udgangen af 2006. Vi er netop enige om, at projektet først skal være grundigt analyseret, før der kan træffes en endelig beslutning. Det er helt naturligt, at et så stort projekt skal analyseres grundigt, før det kan gennemføres.

Femern Bælt-forbindelsen vil styrke trafikforbindelserne mellem Skandinavien og kontinentet. Det er også begrundelsen for, at Europa-Kommissionen har prioriteret etableringen af forbindelsen. Europa-Kommissionen kan støtte etableringen af forbindelsen med op til 20 pct. af anlægsudgifterne.



Ifølge de grundige undersøgelser af Femern Bælt-forbindelsen, som er blevet offentliggjort i de senere år, vil der være betydelige gevinster for samfundet ved at etablere forbindelsen. Der er endvidere blevet foretaget grundige analyser af miljøeffekterne, og de viser, at der vil være tale om håndterbare miljøeffekter. De viser endvidere, at der vil være miljøgevinster ved at etablere forbindelsen i form af færre emissioner.

Forbindelsen vil endvidere markant styrke den internationale jernbanetransport, herunder ikke mindst i forhold til godstransporten.

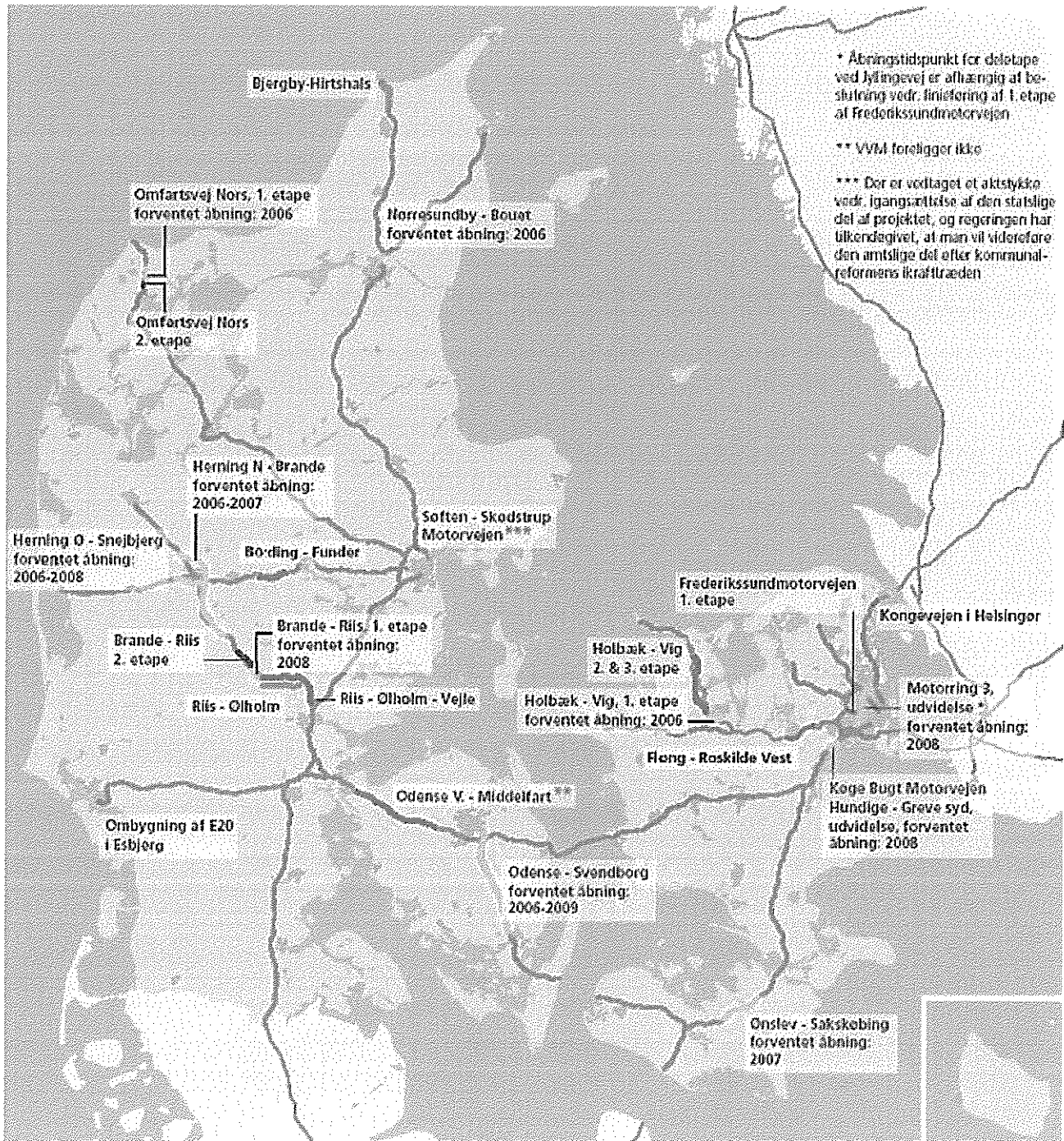
Samtidig viser udviklingen i trafikken på færgeoverfarten Rødby–Puttgarden, at der er et behov for at styrke trafikkorridoren mellem Skandinavien og kontinentet. I perioden 2001–2005 har der således været en vækst i trafikken på gennemsnitligt 6,3 pct. om året. I forhold til den seneste trafikprognose for den faste forbindelse over Femern Bælt var trafikken allerede i 2005 på niveau med den forventede trafik i 2010.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen

- Anlægsprojekter åbnet i 2004
- Igangværende anlægsprojekter
- Projekter med politisk beslutning om gennemførelse
- Anlægslov vedtaget / gennemførelse ikke tidsfæstet

Vejanlæg åbnet i 2004 samt igangværende og besluttede vejudbygninger



Kilde: Vejdirektoratet: Statsvejnettet - Oversigt over tilstand og udvikling. Rapport 301, 2005.

DEPARTEMENTET

Dato 3. maj 2006
J nr. 101-6

Vejkontoret

Thomas Jørgensen
Telefon 33 92 34 69
tjo@trm.dk

Vedr.: Oversigt over VVM-undersøgelser på det nuværende og kommende statsvejnet

I trafiktaftalen af 5. november 2003 mellem Regeringen (Venstre og Det Konservative Folkeparti), Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Kristendemokraterne indgår, at der i perioden 2003-2012 skal tilvejebringes beslutningsgrundlag for en række nærmere angivne projekter på vejområdet med henblik på senere beslutning om igangsættelse. Aftalen tager udgangspunkt i regeringens oplæg til investeringsplan fra februar 2003.

Af aftalen fremgår, at parterne har lagt vægt på, at der som udgangspunkt ikke kan træffes endelig beslutning om projekter, hvortil der endnu ikke er udarbejdet et detaljeret beslutningsgrundlag, typisk i form af en VVM-undersøgelse. Iværksættelse af VVM-undersøgelser for større vejprojekter, der er omfattet af VVM pligten i VVM-direktivet, er således et første og væsentligt led i beslutningsprocessen omkring gennemførelsen af sådanne projekter.

Den endelige beslutning om gennemførelse af større statslige vejprojekter sker normalt herefter på grundlag af VVM-arbejdet gennem vedtagelse af en anlægslov for det pågældende projekt fulgt op af den nødvendige bevilling på finansloven. Trafiktaftalen af 5. november 2003 omfatter alene vejprojekter i tilknytning til det nuværende statsvejnet.

I forbindelse med kommunalreformen fordeles amternes nuværende ca. 10.000 km veje med ca. 8.000 km til kommunerne og ca. 2.000 km til staten.

Også i amterne er der løbende foretaget planlægning af nye større vejprojekter, der er omfattet af VVM pligten i VVM direktivet, og hvor der således enten er udarbejdet en VVM-redegørelse eller hvor en sådan er under udarbejdelse. Den endelige beslutning om gennemførelse af sådanne projekter sker normalt gennem vedtagelse af et regionplantillæg for det pågældende projekt efterfulgt af den nødvendige bevilling på amtets budget.

I forbindelse med kommunalreformen overtager staten ikke blot en række fysiske vejstrækninger fra amterne, men også de VVM-undersøgelser og eventuelle regionplantillæg for nye projekter i relation til de pågældende vejstrækninger, som amterne måtte have gennemført eller vedtaget. Det vil herefter være op til staten at forholde sig til de pågældende projekter.



Dette notat indeholder en oversigt over VVM-undersøgelser på det nuværende statsvejnet og på det kommende statsvejnet, dvs. på det vejnet, som staten overtager fra amterne.

I oversigten er også medtaget VVM-undersøgelser for amtslige vejprojekter, som ikke har direkte tilknytning til en eksisterende amtsvej, og hvor der derfor skal tages særskilt stilling til spørgsmålet om det fremtidige vejbestyrelsesansvar i forbindelse med de kommende delingsforhandlinger. Sådanne projekter, er opført i kategorien "Øvrige".

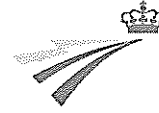
Tabel 1 omfatter projekter, hvor der foreligger en VVM-redegørelse. Af tabellen fremgår, hvornår VVM-redegørelsen er offentliggjort.

For så vidt angår de amtslige projekter bemærkes, at der kan være stor forskel på indholdet af en statslig og en amtslig VVM-redegørelse. Der er således ikke nødvendigvis i amtsligt regi foretaget vurderinger af projekternes økonomi mv. efter de metoder, der anvendes i statsligt regi. Der vil således inden en eventuel statslig beslutning om igangsættelse af de pågældende projekter skulle ske en kvalitetssikring af de foreliggende amtslige beslutningsgrundlag.

I noterne til tabellen er angivet en række supplerende oplysninger vedrørende de enkelte projekter, herunder hvorvidt der er foregået en egentlig politisk beslutningsproces vedrørende projektet. Det bemærkes i den forbindelse, at et amtsligt regionplantillæg ikke i sig selv vil være bindende for staten som kommende vejbestyrelse.

I tabellen er ikke medtaget projekter, hvor der i perioden efter VVM-redegørelsens offentliggørelse er indgået politisk aftale om en gennemførelse af projektet, herunder projekterne Riis – Ølholm – Vejle og Fløng – Roskilde V, som er omfattet af Trafikaftalen af 4. november 2005.

Endvidere er i tabellen udeladt projekter, hvor der er igangsat supplerende VVM-redegørelser, herunder Bording – Låsby (Århus – Herning-motorvejen ved Silkeborg) og Højklasset vej i Frederikssundsfingeren. De igangværende supplerende undersøgelser figurerer i Tabel 2 over igangværende og besluttede VVM-redegørelser.

Tabel 1: Projekter, hvor der foreligger VVM-redegørelse

Projekt	VVM-afslutningsår
Nuværende statsveje	
Nors omfartsvej – Thisted omfartsvej (Rute 26, 2. etape af Nors omfartsvej) ¹	2001
Brande – Give N (Rute 18, 2. etape af Brande – Riis) ¹	2002
Frederikssundsmotorvejens 1. etape ²	2005
Funder – Låsby (Rute 15 ved Silkeborg), suppl. VVM	2006
Kommende statsveje	
Ribe omfartsvej (Rute 11) ³	2000
Gørlose omfartsvej (Rute 6) ^{3/6}	2000
Sdr. Borup – Assentoft (Rute 16/21, "Nordligt Hængsel") ³	2001
Slagelse omfartsvej (Rute 22) ^{3/6}	2002
Ålbæk – Skagen (Rute 40) ^{3/4}	2002
Klipleve – Sønderborg ("Motorvej til Als") ^{3/5}	2005
Vandel-Bredsten (Rute 28) ^{3/6}	2005
Sunds omfartsvej (Rute 34) ^{3/6}	2005
Nykøbing Falster omfartsvej (E55) ⁷	2005
Øvrige	
Ødsted – Ny Højen – E45 ("Borgmestervejen") ³	2003
Næstved omfartsvej (Rute 14) ⁸	2006

1) Der foreligger en vedtaget anlægslov for projektet

2) For denne del af projektet Højklasset vej i Frederikssundsfingeren er fremsat anlægslovsforslag samt afsat midler på finansloven.

3) Der foreligger et vedtaget regionplantillæg vedr. projektet

4) Nordjyllands Amt gennemfører og afslutter efter aftale med Transport- og Energiministeriet i 2005 og 2006 de to første etaper af projektet

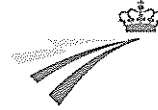
5) I forlængelse af akt. 86 af 26. januar 2006 er projektet overdraget fra Sønderjyllands Amt til staten

6) Regeringen har med Dansk Folkeparti aftalt, at projektet gennemføres i statsligt regi

7) Naturklagenævnet behandler en indsigelse mod VVM-redegørelsen. Storstrøms Amt forventer at vedtage regionplantillæg for projektet inden 1. januar 2007

8) Der er givet støtte til projektet fra den statslige pulje til undersøgelse af OPP-projekter. Storstrøms Amt forventer at vedtage regionplantillæg for projektet inden 1. januar 2007.

Tabel 2 omfatter projekter, hvor der er igangsat eller aftalt VVM-undersøgelser. Tabellen omfatter således bl.a. de projekter, hvor det i forbindelse med Trafik-



aftalen af 5. november 2003 er aftalt, at der skal udarbejdes beslutningsgrundlag.

Af tabellen fremgår endvidere, hvornår de enkelte VVM-undersøgelser forventes afsluttet.

Table 2: Projekter, hvor der er igangsat eller aftalt VVM-undersøgelser

Projekt	VVM-afslutningsår
Nuværende statsveje	
<i>Frederikssundsfingeren, suppl. VVM¹</i>	<i>2006</i>
<i>Odense V – Middelfart (E20)²</i>	<i>2007</i>
<i>Herslev – Hornstrup (E45 ved Vejleffjordbroen)</i>	<i>2007</i>
<i>Motorring 4 ved København</i>	<i>2007</i>
<i>Øverød – Isterød (Helsingørmotorvejen)</i>	<i>2008</i>
<i>Brande omfartsvej (Rute 18)</i>	<i>2008</i>
<i>Odense SØ – Odense V (E20)</i>	<i>2011</i>
<i>Fredericia – Kolding (E45)</i>	<i>2011</i>
Kommende statsveje	
<i>Abild omfartsvej (Rute 11)</i>	<i>2006</i>
Øvrige	
<i>3. Limfjordsforbindelse³</i>	<i>2006</i>
<i>Ny fjordforbindelse ved Randers Fjord⁴</i>	<i>2008</i>

1) Der foreligger en VVM-redegørelse for projektet, men det er politisk besluttet at supplere denne med yderligere undersøgelser

2) Projektet er aftalt gennemført i forbindelse med Trafikaftalen af 5. november 2003

3) Naturklagenævnet har underkendt den i 2003 fremlagte VVM-redegørelse. Der arbejdes på en ny VVM-redegørelse, og Nordjyllands Amt forventer at vedtage et nyt regionplantillæg ultimo 2006

4) Randers, Nørrehald, Sønderhald og Rougsø kommuner planlægger i samarbejde med Århus Amt at iværksætte VVM-arbejde vedr. dette projekt.