

gen måde at foregive, at det løser alle udkantsområdernes problemer.

Projektet i Nakskov var først og fremmest et vellykket forsøg på at mobilisere lokale ressourcer i problemløsningen og i formulering af visioner for kommunen. Kommunalpolitikere og en referencegruppe sammensat af interesserede borgere tog med en problematiserende indfaldsvinkel fat i de fremherskende – meget negative – beskrivelser af kommunens problemer.

Denne proces førte til højere grad af fokus på kvaliteter og ressourcer i lokalområdet samt på de initiativer, der trods alt kan realiseres indenfor de givne strukturelle forhold – formuleret i en vision under overskriften »Nakskov – en god by at bo i«. Det blev ikke længere betragtet som et mål i sig selv at være landsgennemsnitlig mht. ledighed, andel modtagere af overførselsindkomster, alderssammensætning mv.

Med til erfaringerne fra Nakskov hører også, at en ensidig negativ fremstilling i medierne mv. af udkantsområdets vanskeligheder kan være med til at forstærke det fænomen, der i artiklen i Berlingske Tidende kaldes »den onde cirkel«, idet det kan være meget vanskeligt at tiltrække såkaldt ressourcestærke personer til et område, der kun er kendt for dets problemer.

En væsentlig pointe med hensyn til at fremme udviklingen på Lolland – og i andre områder – er således, at der ikke fokuseres ensidigt på områdets problemer, men også nævnes det betydelige udviklingspotentiale, som findes i regionen.«

#### Spm. nr. S 1348

Til trafikministeren (10/9 98) af:

**Svend Erik Hovmand (V):**

»Vil ministeren redegøre for, om der i forbindelse med udarbejdelsen af trafikprognoser og -analyser af den faste forbindelse mellem Danmark og Tyskland vil blive gjort brug af de erfaringer, der kan drages af trafikmængden på Storebæltsforbindelsen, som Øresundskonsortiet delvist har gjort det, og hvornår de endelige trafikprognoser og -analyser vil foreligge?«

#### Svar (22/9 98)

**Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):**

Udarbejdelsen af trafikprognoser og -analyser for en eventuel fast forbindelse over Femer Bælt blev igangsat i 1995 og nærmer sig nu sin afslutning. Prognosemodellen er således udarbejdet før Storebæltsforbindelsens vejdel blev taget i brug juni dette år.

Det er Trafikministeriets vurdering, at det for indeværende er for tidligt at foretage ændringer i forudsætningerne for trafikprognoserne for en eventuel fast forbindelse over Femer Bælt. For det første er der tale om international trafik, der ikke umiddelbart kan sammenlignes med regional eller national trafik, og for det andet bør trafikudviklingen på den faste forbindelse over Storebælt ses i et længere tidsperspektiv, før man kan foretage sikre bedømmelser heraf.

De med tyskerne aftalte trafikprognoser og -analyser forventes at foreligge i slutningen af oktober dette år, og planlægges offentliggjort i slutningen af året sammen med resultaterne af de tekniske og miljømæssige undersøgelser.

Inden den endelige beslutning skal træffes om en evt. fast forbindelse over Femer Bælt vil jeg drage omsorg for, at prognosernes holdbarhed bliver vurderet i lyset af erfaringerne fra den faste forbindelse over Storebælt.

#### Spm. nr. S 1434

Til bolig- og byministeren (15/9 98) af:

**Rikke Hvilshøj (V):**

»Vil ministeren oplyse, hvorvidt det offentlige giver tilskud til almene boligafdelinger og andelsboligforeninger, såfremt disse ønsker at købe sig fri af en eventuel hjemfaldspligt?«

#### Svar (22/9 98)

**Bolig- og byministeren (Jytte Andersen):**

Jeg kan oplyse, at der i juni 1998 blev nedsat et hurtigtarbejdende embedsmandsudvalg med repræsentanter fra Bolig- og Byministeriet, Indenrigsministeriet og Finansministeriet. Udvalget har til opgave at afdække de principielle spørgsmål omkring hjemfaldspligten.

Boligselskabernes Landsforening og de kommunale parter vil i løbet af næste måned blive