

Bilag 1

Skrivelse af 6. maj 1983 fra ministeren for offentlige arbejder til udvalget

I fortsættelse af mit brev af 8. april 1983, hvormed jeg fremsendte den i udvalgets spørgsmål 1 (udvalgets skrivelse af 23. marts 1983 (L 160 – bilag 1)) ønskede trafikprognose m.v. for Tårnbymotorvejen samt et af vejdirektoratet udarbejdet notat af 15. marts 1983, skal jeg hermed som bebudet i brevet fremkomme med min vurdering af, hvilke konsekvenser der kan drages af materialet:

Jeg skal indledningsvis understrege, at der alene kan blive tale om en foreløbig vurdering, idet min endelige vurdering må afvente, at jeg modtager de berørte kommunale myndigheders udtalelser vedrørende såvel det foreliggende lovforslag om stop for Tårnbymotorvejen som det pågældende prognosemateriale. Det drejer sig, som jeg sagde ved 1. behandlingen af lovforslaget den 18. marts 1983, om Hovedstadsrådet, Københavns amtsråd og om de berørte kommuner, nemlig Københavns kommune, Tårnby kommune og Hvidovre kommune.

Det fremgår af materialet, at trafikken på en Tårnbymotorvej nu skønnes at komme til at ligge på under halvdelen af, hvad man havde lagt til grund for anlægsloven af 1976. Der er således nu tale om en årsdøgntrafik på ca. 20.000 køretøjer.

Det fremgår endvidere, at der påregnes en forrentningsprocent på ca. 5,8.

Årsdøgntrafikken ligger stadig over, hvad der er tale om på de fleste motorvejsstrækninger uden for Københavnsområdet, altså i det lille H.

Vedrørende forrentningsprocenten kan til sammenligning nævnes procenten ved følgende motorvejsstrækninger i det lille H:

Skovby-Christiansfeld	17,60 pct.
Syd om Odense	9,99 pct.
Vejle Nord-Horsens Nord ...	8,05 pct.
Ringsted-Skovse	5,22 pct.

Som det vil ses, er der tale om en relativt lav forrentningsprocent, men dog ikke så lav som ved Ringsted-Skovse.

Når Ringsted-Skovse gennemføres, har dette sammenhæng med folketingets ønske og beslutning om gennemførelsen af et sammenhængende motorvejsnet i det lille H.

Ved Tårnbymotorvejen ligger begrundelsen for vejanlægget i et ønske om en højklassemotorvejsforbindelse til en af de store lufthavne i Europa og om en afslutning af motorvejsnettet i København (Vallensbæk-Amagermotorvejen udnyttes først fuldt ud ved bygningen af Tårnbymotorvejen, herunder får man også først den størst mulige aflastning af Folehaven m.v.). Endvidere vil vejen betyde en aflastning af Langebro- og Knippelsbroforbindelserne, således at disse forbindelser bedre kan tilgodese den kollektive trafik og den lette trafik. Endelig vil vejen give de bedste forudsætninger for etablering af nye specielle regionale erhvervsvirksomheder (som Bella Centret).

Derimod er det mit skøn, at serviciveauet på de eksisterende vejforbindelser i dag må anses for rimeligt tilfredsstillende, om end der muligvis kan blive tale om visse mindre udvidelser inden for en meget begrænset beløbsramme (10 mill. kr.). Dette spørgsmål er dog ikke på nuværende tidspunkt undersøgt tilstrækkeligt.

Det er min opfattelse – men der er altså tale om en foreløbig vurdering – at efter det foreliggende, nemlig om forventet trafik, om rimelig kapacitet på det nuværende vejnet og henset til den siden anlægsloven skete udvikling, der har betydet en væsentlig stramning af de statslige vejrammer, og til, at der inden for disse rammer nu er behov for at afholde betydeligt større beløb til vedligeholdelse og istandsættelse af det eksisterende statsvejnet, bør man ikke opretholde de nuværende planer om gennemførelsen af Tårnbymotorvejen. Hidtil har man således regnet med igangsætning af arbejdet i 1986 og færdiggørelse i 1988.

På den anden side mener jeg heller ikke, det vil være rigtigt nu at træffe beslutning om en endelig opgivelse af anlægget. Der er,