

Spm. nr. S 2638

Til trafikministeren (15/9 95) af:

Jens Løgstrup Madsen (V):

»Vil ministeren arbejde for, at Ørestadsselskabet tager hensyn til udbredte lokale ønsker om en 4-sporet motorvej frem for en 2-sporet på visse dele af Ørestadsboulevarden?«

Begrundelse

Det er et udbredt ønske på Amager, at en Ørestadsboulevard i 4 spor skal tage broderparten af trafikken på Amager, således at Amager Strandvej og Amagerbrogade ikke overbelastes med trafik fra havnetunnelen under Københavns Havn til Øresundsforbindelsen. Det vil nemlig blive tilfældet med en 2-sporet vej med trafikbegrænsning på 50 km/t og en begrænset linjeføring. Trafikken til Øresundsforbindelsen frygtes at gå i stå og søge ad de andre veje. De lokale kræfter ønsker således at få en 4-sporet motorvej fra Hotel Scandinavia over Vejlands Allé med direkte forbindelse med den sydlige motorvejsdel af Ørestadsboulevarden.

Svar (22/9 95)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

I bemærkningerne til lovforslag om Ørestaden er det forudsat, at Ørestads Boulevard udformes således, at hastigheden dæmpes f.eks. ved etablering af rundkørsler.

På baggrund af en arkitektkonkurrence har Ørestadsselskabet udarbejdet en helhedsplan. Helhedsplanen, som er udarbejdet i samarbejde med det af miljøministeren nedsatte Ørestadsråd, og som er tiltrådt af partierne bag Ørestadsloven, skal nu danne grundlag for et kommunepantillæg. I helhedsplanen er der lagt vægt på at give den kollektive trafik i form af Bybanen højest prioritet, idet den betragtes som den vigtigste transportform i Ørestaden. Syd for Sjællandsbroen, hvor næsten 3/4 af bebyggelsen planlægges placeret, suppleres Ørestads Boulevard imidlertid med en 4-sporet vej med tilslutning til Øresundsforbindelsen.

I overensstemmelse med Folketingets tilkendegivelser er der ved planlægningen af trafikbetjeningen af Ørestaden taget hensyn til de store natur- og miljømæssige interesser i området. Det har således ikke været intentionen, at Øre-

staden skulle rumme en overordnet regional vejforbindelse.

I helhedsplanen er det anført, at Boulevarden ikke må forøge den trafikale tilgængelighed til de centrale, miljømæssigt følsomme områder. Boulevarden skal derimod kunne aflaste det eksisterende vejnet på Amager, men dette må ske uden at øge den samlede kapacitet sydfra mod den indre by.

Jeg finder det rigtigt, at planlægningen og realiseringen af Ørestaden skal fortsætte på dette grundlag – også når udviklingen i det samlede trafikbillede på Amager tages i betragtning.

I 1997 vil åbningen af Øresundsmotorvejen til lufthavnen indebære en aflastning af de lokale veje på Amager. Den store satsning på kollektiv trafik på Amager i form af Bybanen og Øresundsbanen skal udnyttes optimalt, så der sikres en fornuftig udvikling i trafikken.

Hvorvidt der skal etableres en havnetunnel, er der ikke taget stilling til. Trafikberegninger offentliggjort i rapporten Østlig havnetunnel i København, Trafikministeriet 1995, viser, at med en afgiftsfri tunnel uden øget byudvikling på Refshaleøen og Margretheholmen vil trafikken på et hverdagsdøgn falde med 3.000 køretøjer på det centrale Amager. Til gengæld vil trafikken på et hverdagsdøgn på Amager mod Amager Strandvej stige med 5.000 køretøjer på den nordlige del og med 2.000 køretøjer på den sydlige del. En havnetunnel vil således ikke samlet give markante ændringer i den nord-syd-gående trafik på Amager.

Spm. nr. S 2639

Til trafikministeren (15/9 95) af:

Jens Løgstrup Madsen (V):

»Er ministeren enig i, at det skaber problemer med bl.a. støjgener for beboerne i Sundby med øget trafik på Amagerbrogade og Amager Strandvej, hvis en 4-sporet motorvej på visse dele af Ørestadsboulevarden ikke etableres?«