

delse med rapporten »Trafikberegninger – Københavns østlige omfartsvej (havnetunnel)« fra april 1996 og DSB's, HT's, Ørestadsselskabets samt Københavns Kommunes forventninger?»

Begrundelse

I Vejdirektoratets rapport »Trafikberegninger – Københavns østlige omfartsvej (havnetunnel)« fra april 1996, der er blevet omdelt til trafikudvalget (alm. del – bilag 602) i sidste samling, har Vejdirektoratet beregnet en forventet biltrafik over havnesnittet stigende fra 180.000 biler pr. døgn i 1992 til 280.000 biler pr. døgn i år 2010, hvilket bl.a. skyldes forventningerne til især Ørestadens udbygning, der i forudsætningerne er indregnet med 5.000 boliger og 28.000 arbejdspladser. Rapportens konklusion er, at biltrafikken dermed overstiger den nuværende kapacitet på 255.000 biler pr. døgn på havnesnittets eksisterende 4 forbindelser, hvorfor en havnetunnel er nødvendig. Med en normal personmængde i bilerne (1,2 personer pr. bil) svarer det til en forventet stigning på 120.000 personer, som dagligt passerer havnesnittet. Hertil kommer minimetroens passagertal på dagligt 210.000 personer, hvoraf en stor del formentlig tænkes at skulle passere havnesnittet, da den jo netop er rettet mod Ørestaden. DSB er i gang med at etablere en lufthavnsforbindelse som ligeledes skal fragte et betydeligt passagertal til såvel Ørestaden som lufthavnen. HT er i gang med f.eks. priobus-projektet som led i deres oprustning for at tiltrække flere passagerer over bl.a. havnesnittet. Endelig har Københavns Kommune fastlagt en målsætning om, at biltrafikken i kommunen ikke må vokse, og overvejer forskellige virkemidler til at opnå dette. Der er således mange aktører, som på forskellig måde kan og vil påvirke biltrafikens omfang. For at styrke beslutningsgrundlaget for en eventuel havnetunnel ville det være interessant at se en sammenlignelig oversigt over de forskellige aktørers forventninger til trafikken udvikling og afvikling over havnesnittet, da beslutninger ellers kan risikere at modarbejde hinanden.

Svar (22/10 96)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

I forbindelse med de yderligere undersøgelser, der påregnes igangsat vedrørende en østlig havnetunnel i København, vil det blive forsøgt at tilvejebringe skøn over den fremtidige trafik, der til forskel fra Trafikministeriets havnetunnelrapport fra 1995 tager hensyn til kapaciteten i det eksisterende vejnet i København og endvidere til Københavns Kommunens forventninger til den fremtidige trafik.

I Trafikministeriets og Københavns Kommunes rapport om en østlig havnetunnel fra 1995 gøres der netop opmærksom på, at de trafiktal, der fremlægges for år 2000 (år 2010 er ikke behandlet) angiver et »beregnet ønske om transport i en teoretisk situation med et vejnet og et kollektivnet med ubegrænset kapacitet«.

Spm. nr. S 122

Til trafikministeren (7/10 96) af:

Jette Gottlieb (EL):

»Vil ministeren foranledige, at der udarbejdes trafikberegninger, som er baseret på andre forudsætninger end dem, Vejdirektoratet har anvendt i »Trafikberegninger – Københavns østlige omfartsvej (havnetunnel)« fra april 1996, herunder beregninger, som tager hensyn til DSB's, HT's og Ørestadsselskabets egne forventede passagertal i tog, busser og minimetro over havnesnittet, og som tager hensyn til de indgreb, som Københavns Kommune kan forventes at indføre for at opfylde målsætningen om, at biltrafikken i København ikke må stige?«

Begrundelse

I Vejdirektoratets rapport »Trafikberegninger – Københavns østlige omfartsvej (havnetunnel)« fra april 1996, der er blevet omdelt til trafikudvalget (alm. del – bilag 602) i sidste samling, har Vejdirektoratet beregnet en forventet biltrafik over havnesnittet stigende fra 180.000 biler pr. døgn i 1992 til 280.000 biler pr. døgn i år 2010, hvilket fører til den konklusion, at der er behov for en havnetunnel.

Imidlertid må rapportens forudsætninger anses for et af flere mulige scenarier, og af hen-