

De i mit brev af 8. oktober 1997 anførte tal vedrørende trafikmængden er indhentet fra nævnte »idèoplæg«; og uheldstallene er oplyst af Stadsingeniørens Direktorat, Vejafdelingen.

Den umiddelbare forskel på de af NOAH og de af politiet oplyste uheldstal i de pågældede kryds beror alene på, at politiet har oplyst tallene vedrørende uheld med politirapport. Disse tal danner normalt baggrund for politiet og vejmyndighedens uheldsbekæmpende arbejde.«

Spm. nr. S 1104

Til trafikministeren (19/1 98) af:

Margrete Auken (SF):

»Er ministeren enig i HT's målsætning om, at den private bilkørsel ikke må stige i hovedstadsområdet, og i at trafikplanlægningen, herunder planerne for nye veje og udvidelser af eksisterende veje – f.eks. motorringvejen fra Jægersborg til Jyllingevej – bør ske ud fra denne målsætning?«

Begrundelse

Ifølge en artikel i Berlingske Tidende den 4. januar 1998 udtaler ministeren, at »Trafikken på Motorringvejen har nået kapacitetsgrænsen i myldretiden«. Der henvises til, at trafikmængden vokser og vil vokse endnu mere, når Øresundsbroen åbner. Det hedder også, at »Tidshorisonten ud til risikoen for det »store sammenbrud« er knap ti år«. Det bruges som begrundelse for bl.a. en udvidelse af Ringmotorvejen.

Det må læses på den måde, at ministeren forventer en fortsat stigning i bilkørslen og mener, at vejnettets kapacitet skal udvides, så det kan klare denne stigning. Men en stigning i bilkørslen er i strid med HT's målsætning, som er, at bilkørslen i hovedstadsområdet ikke må vokse, hvilket vel er den mindst ambitiøse målsætning, som kan forenes med regeringens gentagne udmeldinger om, at der nu skal satses på den kollektive trafik. (SF ønsker den kollektive trafik og cykelstinet udbygget i en takt, der giver en reduktion af biltrafikken).

Derfor har det stor interesse at få afklaret, om ministeren er enig i denne målsætning for biltrafikken, og om det ikke indebærer, at trafikplanlægningen skal indrettes herefter. Der

ønskes også en kommentar til, hvordan det harmonerer med ministerens udtalelser og fremstillingen i øvrigt i ovennævnte artikel.

Svar (29/1 98)

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Regeringens holdning til trafikudviklingen i hovedstadsområdet fremgår bl.a. af Trafik 2005, hvor det nævnes, at »det er regeringens mål at fastholde og om muligt udvide den kollektive trafiks andel af den totale persontrafik. Det er derfor et overordnet princip, at køproblemer på indfaldsvejene ikke skal løses med vejudbygninger, men ved at satse på kollektiv trafik.«

Desuden har regeringen tilkendegivet, at man ønsker at dæmpe væksten i biltrafikken, og regeringen har således ikke et generelt mål om, at biltrafikken ikke må stige.

Jeg mener fortsat, at ovenstående er et fornuftigt udgangspunkt for planerne for nye veje og udvidelser af eksisterende veje i hovedstadsområdet.

Med hensyn til det konkrete projekt vedr. en udvidelse af den nordlige del af Motorringvejen fra 4 til 6 spor er det et projekt for en ringforbindelse i hovedstadsområdet, som staten allerede i Trafik 2005 udtrykte interesse i at realisere. En udvidelse vil bl.a. give bedre muligheder for at lede den nord- og nordvest-fra kommende trafik – både til Amager med lufthavnen og Ørestaden og til de vestlige dele af centralkommunerne – uden om de tætte byområder. Jeg finder det derfor interessant at se på, om man kan finde en samlet løsningsmodel for en overordnet trafikkorridor nord og vest om byen, hvori Motorringvejen og Ring 3 indgår, som tilgodeser den tværgående biltrafik, og som samtidigt prioriterer et bedre serviceniveau i den kollektive trafik.

Spm. nr. S 1105

Til trafikministeren (19/1 98) af:

Margrete Auken (SF):

»Hvilke tanker gør ministeren sig om flere nye, attraktive kollektive trafiktilbud i hovedstadsområdet ud over minimetroen, Øresundsbanen og nye S-tog, og hvordan vil han sikre, at de realiseret?«