



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 15. december 2005
J.nr. : 004-321

Trafikudvalget har i brev af 17. november 2005 stillet mig følgende spørgsmål 121 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

./ Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 121:

”Ministeren bedes udarbejde en sammenligning mellem de oprindelige trafikprognoser for Flintholm Station (beregnet på OTM-modellen) sammenholdt med de realiserede passagertal, og på den baggrund oplyse, om den store forskel alene kan forklares med en ”indsvingsperiode” eller, om det er ministerens vurdering, at der er alvorlige mangler i OTM 5 modellen”

Svar:

OTM-modellen er en model, der på baggrund af bl.a. det kendte transportnet, trafikmængder og -mønstre, prisforhold mv. estimerer trafikken på langt sigt i en situation, hvor alle rejsende har tilpasset sig ændringer i trafiktilbuddet. Modellen anses for at være den pt. bedste tilgængelige model for estimering af trafikken i Københavnsområdet, og anvendes af en bred brugerreds i forbindelse med trafikplanlægningsopgaver, bl.a. Vejdirektoratet og DSB. Modellen er internationalt anerkendt.

Modellen kan ikke forudsige forløbet af en tilvænningsperiode eller ”indsvingsforløb”, ligesom modellen ikke kan forudsige fluktuationer i passagerernes valg mellem kollektiv og individuel trafik, som har andre årsager end de rent trafikale. OTM-modellen er kalibreret til år 2000. Kalibreringen var baseret på kendte oplysninger for antallet af boliger og arbejdspladser, køreplaner for busser og tog mv. I forbindelse med valideringen og kalibreringen af OTM V i 2001 blev modellens evne til at reproducere det på det tidspunkt kendte trafikomfang i 2000 afprøvet med et godt resultat, hvilket er dokumenteret i forbindelse med Prognose OTM V.

Prognoserne for fremtidig brug af trafikken tager afsæt i de modelmæssige sammenhænge, der var gældende for modellen ved kalibreringen til år 2000, men er i sagens natur tilknyttet usikkerhed, da det drejer sig om at forudsige fremtidige forhold på langt sigt.

Modellens datagrundlag er i en vis udstrækning af ældre dato, og der foregår pt. et arbejde med at opdatere modellens datagrundlag for herigennem at kvalificere modellens forudsigelser af fremtidige trafikstrømme bedst muligt.

Ørestadsselskabet og DSB har i forbindelse med besvarelsen af spørgsmålet leveret nedenstående oplysninger:

Passagertallet på Flintholm Metrostation blev i 2001 beregnet til 10.000 daglige påstigere for en situation, hvor Metroens etape 1 og 2 er åbnet, mens passagertallet på Flintholm var beregnet til knap 14.000 påstigere i en situation, hvor også Metroens etape 3 og hele S-togsringbanen var ibrugtaget. Som bekendt åbner Metroens 3. etape og sidste del af S-togsringbanen i 2007. Der er pt. ca. 4-5.000 daglige påstigere på Metroen på Flintholm station.

Det samlede passagertal på Flintholm udgør i dag 21-22.000 daglige passagerer. Det inkluderer på- og afstigere på Ringbanen (3500), på Ballerup/Frederikssundbanen (2800), på- og afstigere på Metroen inklusive skiftende mellem S-tog og Metro (9-10.000) samt skiftende mellem de to S-baner (6400).

Den langsigtede prognose 2010 for Flintholm station er 55.000 daglige passagerer. Det forudsættes her, at Ringbanen er færdiggjort til forbindelse med Køge Bugtbanen, at der er indført 5 minutters drift på Ringbanen, at Metroen 3. etape er færdiggjort, at Ørestaden er yderligere udbygget og at de nye baneforbindelser er blevet indarbejdet i befolkningens pendlingsmønstre.

Forudsætningerne for prognosen var, at Flintholm skulle tages i brug 2001 og Ny Ellebjerg primo 2006. Flintholm blev taget i brug januar 2004. Ny Ellebjerg tages i brug januar 2007.

Passagertallet i Metroen har naturligvis sammenhæng til passagertals udviklingen i andre systemer og vice versa. For antallet af metropassagerer på Flintholm station er udviklingen på S-togsringbanen den mest afgørende faktor.

Det kan i den forbindelse oplyses, at prognosen for hele Ringbanens passagertal i 2010 er 92.000 daglige rejser. I dag er der 25.000. DSB oplyser, at forbindelsen til Køge Bugtbanen, 5 minutters drift, Metroens 3. etape vil fremme passagertallet betydeligt, men DSB forventer, at der skal en årække til, før de nye muligheder bliver fuldt indarbejdet i folks pendlingsmønstre.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen