



MINISTEREN

Dato 27. april 2007
J. nr. 500-23

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 30. marts 2007 stillet mig følgende spørgsmål 3 – 15 vedrørende L 158, som jeg hermed skal besvare:

Spørgsmål nr. 3:

"Idet ministeren i sit svar på § 20 spørgsmål S 2877 lover "mere af det samme" ønskes det belyst, hvilke elementer i planlægningen og anlægsarbejdet for metroens to første etaper, der vil være de samme i en kommende Cityring, og hvilke der ikke vil være det. Ministeren bedes således oplyse, hvilke forhold og forudsætninger i den model, der anvendtes til beregning af passagerprognoserne i den eksisterende metro, der ikke blev taget højde for, eller som på anden måde ikke indgik i beregningsgrundlaget."

Svar:

Med "mere af samme slags" menes primært, at de erfaringer, der er indhentet ved både anlægsarbejderne og den daglige drift af den eksisterende Metro, skal nyttiggøres. Blandt andet vil Cityringen blive en fuldautomatisk, førerløs Metro med høj frekvens og rejsehastighed samt åbne, lyse, passagervendelige stationer og tog.

I forbindelse med de gennemførte forarbejder til Cityringen er OTM-modellen anvendt til beregning af trafikomfanget. OTM-modellen, der er blevet opdateret løbende, forelå i 2004/5, hvor udredningen om Cityringen blev udarbejdet, i en version 4.0, der i et vist omfang var baseret på et ældre datagrundlag, men som var tilpasset trafikbilledet i 2000.

På nuværende tidspunkt er en opdatering af modellens datagrundlag gennemført og modellen er blevet tilpasset trafikbilledet i 2004.

Spørgsmål nr. 4:

"I forlængelse af det foregående spørgsmål bedes ministeren oplyse hvilke forhold og forudsætninger i den model, der anvendes til beregning af passagerprognoserne i en kommende Cityring, der ikke vil blive taget højde for, eller som på anden måde, ikke vil indgå i beregningsgrundlaget."

Svar:



Der henvises til besvarelsen af spørgsmål 3 og spørgsmål 7.

Side 2/6

Spørgsmål nr. 5:

"Ministeren bedes oplyse, hvorfor man har igangsat Cityring-projektet, inden der forelå en opdatering af OTM-modellen."

Svar:

Jeg går ud fra, at spørgsmålet går på, hvorfor man har igangsat lovgivningsarbejdet vedr. Cityringen, inden der forelå en opdatering af OTM-modellen.

Generelt er det Transport- og Energiministeriets udgangspunkt, at anvendelsen af trafikmodeller i beslutningsgrundlag giver det bedste bud på et skøn for trafikprognoserne i forbindelse med større trafikinvesteringer. Der arbejdes løbende med de forudsætninger og data, der ligger til grund for modellerne, og opdateringen af OTM-modellen til OTM 5.0 udgør i den sammenhæng en større revision af datagrundlaget, der blev besluttet i foråret 2005.

Det er en naturlig del af at arbejde med prognoser og beslutningsgrundlag, at der foretages forbedringer og opdateringer over tid. Uanset hvor meget, der arbejdes med modellerne, vil resultaterne imidlertid være afhængige af både de forudsætninger, man arbejder med, og den usikkerhed, der er forbundet med, at en model nødvendigvis må være en forsimplet udgave af, hvordan den virkelige verden fungerer.

Det fremgår af både principaftalen om Cityringen og de lovforslag om Cityringen, som behandles p.t., at der på nuværende tidspunkt er usikkerheder i forbindelse med både anlægsoverslag og finansieringsbidraget fra driften. Det vil der fortsat være, når de første resultater fra OTM version 5.0 foreligger. Derfor er det ikke afgørende, om resultaterne af genberegningen forelå inden lovprocessen blev sat i gang.

I første omgang foretages en genberegning af den prognose for passagertallet i Cityringen, som indgik i udredningsarbejdet. Derefter vil der skulle foretages ny beregning med OTM-modellen, når dispositionsforslaget ligger fast, og igen såfremt der besluttet ændringer i forbindelse med VVM-processen, som forventes at få indflydelse på passagertallet. Der vil altid være usikkerhed forbundet med prognoser, men usikkerheden kan blive mindre med tiden.

Spørgsmål nr. 6:

"Ministeren bedes kommentere Rigsrevisionens høringssvar, hvori der gøres opmærksom på, at OTM-modellen har vist svagheder i forbindelse med prognoserne for den nuværende metro, og ministeren bedes ligeledes kommentere, hvorvidt en opdatering af OTM-modellen i fuldt omfang vil tage højde for de problemer, som Rigsrevisionen peger på. "



Svar:

Der henvises til besvarelsen af spørgsmål 5.

Spørgsmål nr. 7:

"Ministeren bedes oplyse, hvorvidt OTM medregner sæsonvariationer, tilvænningsperioder (ind-sving), regularitet, tekniske problemer, takststigninger, ændrede rejsemønstre i form af ændrede erhvervsforhold mv. samt eksterne påvirkninger (f.eks. øget bilisme respektiv faldende biltrafik som følge af resource- og klimaproblemer, trængselsproblemer, demografiske forskydninger mv.) "

Svar:

OTM-modellen beregner trafikken i et gennemsnitligt hverdagsdøgn. Derved tages indirekte højde for de variationer, der optræder hen over året. Modellen er baseret på en kortlægning af eksisterende rejsemønstre i såvel kollektiv som individuel trafik (bil, cykel og gang). Modellen tager højde for kørselsomkostninger, herunder takstniveau, bilejerskabet og inddrager forventninger til demografisk udvikling. Modellen tager højde for trængselsproblemer for vejtrafikken, men kan ikke håndtere situationer, hvor trafikken står helt stille. OTM-modellen beregner ikke et tilvænningsforløb (indsving) for passagerernes brug af et nyt trafik tilbud, men forudsætter at passagerernes brug fra starten er baseret på fuld information og tilvænnning. Modellen forudsætter, at såvel tog som busser følger køreplanerne, hvilket periodevis ikke er tilfældet i praksis.

Spørgsmål nr. 8:

"Ministeren bedes gøre rede for hvorvidt en takstsænkning i den kollektive trafik vil kunne tilføre metroen passagerer i et sådant omfang, at det vil kunne forbedre økonomien mærkbart, og dermed bidrage til at reducere den nuværende gældsbyrde. "

Svar:

De tidligere erfaringer i hovedstadsområdet tyder på, at takstnedsættelser næppe vil forbedre økonomien i metroen – tværtimod. Som det fremgår i Teknologirådets rapport "Perspektiver ved indførelse af gratis offentlig transport", regnede det nu forhenværende HUR med en elasticitet på -0,30 for hele hovedstadsområdet ved takstnedsættelser. Dette tal er bl.a. baseret på takstnedsættelsen i 1997.

En elasticitet på -0,30 betyder, at nedsættes taksten med f.eks. 10 pct., så vil antallet af passagerer stige med 3 pct. Selv om prisen måske er lidt



større i tætbyen, er der langt op til en elasticitet på -1, som er påkrævet, hvis reduktionen i takstindtægter skal opvejes af billetindtægter fra nye passagerer.

Side 4/6

Spørgsmål nr. 9:

"Ministeren bedes oplyse, hvorvidt dele af Københavns Havn skal fungere som en arealreserve, der vil blive inddraget i takt med, at underskuddet og gældsbyrden i Metroselskabet øges?"

Svar:

Ved værdisætningen af Københavns Havn A/S er det forudsat, at der ikke foreløbigt igangsættes byudvikling i ydre Nordhavn. Arealerne i ydre Nordhavn vil på sigt repræsentere en værdi for Arealudviklingselskabet I/S, som vil kunne bidrage til at nedbringe den gæld, som selskabet stiftes med, samt på længere sigt eventuelt kunne bidrage til, at der vil kunne udbetales overskud til ejerne.

Spørgsmål nr. 10:

"Ministeren bedes oplyse, hvorvidt de bebyggelsesgrader, der vil blive anvendt i Københavns Havn, vil være afhængig af underskuddet og gældsbyrden i Metroselskabet. "

Svar:

Hvilke bebyggelsesgrader, der vil blive anvendt i Nordhavnen vil bl.a. afhænge af Arealudviklingselskabet I/S' strategi for området og vil desuden være underlagt de regler, der fastsættes herom i Københavns Kommunes lokalplaner for området.

Spørgsmål nr. 11:

"Ministeren bedes oplyse, om bebyggelsen af Københavns Havn falder ind under begrebet en sund og harmonisk byudvikling, eller vil der være tale om, at havnearealerne udbygges med den primære opgave at skaffe midler til anlæg af en Cityring."

Svar:

Arealudviklingselskabet I/S skal arbejde for størst mulig værdiskabelse. Denne målsætning vil bedst kunne opnås ved at skabe en byudvikling, der har høj kvalitet og som samtidig kan karakteriseres som sund og harmonisk.

Spørgsmål nr. 12:

"Med henvisning til, at det af lovforslaget fremgår, at "Arealudviklingselskabets formål er at forestå udvikling af selskabets arealer samt forestå havnedrift i



Københavns havn", bedes ministeren oplyse, hvordan det vil være muligt fortsat at opretholde væsentlige dele af havnens oprindelige funktioner samtidig med, at store dele af havnearealet omdannes til bolig- og kontorformål. "

Svar:

Der skal fortsat foregå egentlig havnedrift i Københavns Havn, men det kan blive relevant, at flytte havnedriften til de ydre dele af Nordhavnen for at fremtidssikre muligheden for fortsat havnedrift i Københavns Havn samt fortsat byudvikling. Københavns Havn A/S er allerede i gang med sådanne overvejelser, men en eventuel flytning vil foregå over længere tid og forudsætter, at der foreligger de nødvendige myndighedsgodkendelser.

Spørgsmål nr. 13:

"Ministeren bedes gøre rede for i hvilket omfang, der i Nordhavnen vil ske udlæg til fritidsaktiviteter, bl.a. maritime, som vil kunne benyttes af alle byens borgere. "

Svar:

Det bliver op til Arealudviklingsselskabet I/S' bestyrelse at fastlægge de konkrete retningslinier for maritime fritidsaktiviteter i Nordhavnen.

Spørgsmål nr. 14:

"Vil der blive stillet krav til byggeriets bæredygtighed i form af, at der anvendes økologiske materialer og byggeprincipper (lavenergi, livscyklusprincipper mv.)? "

Svar:

Der er ikke planer om, at stille sådanne krav. Arealudviklingsselskabet I/S skal arbejde for størst mulig værdiskabelse på selskabets arealer. Selskabet skal satse på en ansvarlig byudvikling, herunder byudvikling af høj kvalitet, inden for de rammer, som Københavns Kommune fastlægger som planmyndighed.

Spørgsmål nr. 15:

"Hvilke overvejelser er der gjort med hensyn til trafikbetjening af bolig- og erhvervsområderne i Nordhavnen - ud over den nye vejforbindelse til Lyngbyvej og indsættelse af busser – og det bedes oplyst, om dette anses for tilstrækkelig til at trafikbetjene området? "

Svar:



Der er endnu ikke taget stilling til, hvilken trafikbetjening, der skal være af Nordhavnen. Det fremgår af tillægsaftalen mellem regeringen og Københavns Kommune af 2. december 2005 til principaftalen, at Københavns Kommune skal etablere kollektiv trafikbetjening af området.

Side 6/6

Med venlig hilsen

Flemming Hansen