



MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 25. januar 2008
J. nr. 019-000205

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Opfølgning på TRU seminar mandag den 7. januar 2008

Trafikudvalget stillede mandag den 7. januar 2008 på seminar om aktuelle sager på transportområdet følgende 12 spørgsmål, som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålene er besvaret i den rækkefølge, de blev stillet i løbet af seminaret.

Vedr. oplægget om EU

Spørgsmål 1:

Hvad er status på Eurovignetdirektivets betydning for Storebælt mv.?

Svar:

Den 10. juni 2008 træder et nyt EU-direktiv i kraft til afløsning af det eksisterende Eurovignetdirektiv om vejafgifter for lastbiler. Det nye direktiv lægger som hovedregel et loft på 13 pct. på rabatter på vejafgifter for lastbiler. Det nu-gældende direktiv har ikke en tilsvarende entydig bestemmelse.

På Storebæltsforbindelsen ydes der i dag en generel rabat på 5 pct. ved anvendelse af BroBizz. Lastbilkunderne på Storebælt har herudover mulighed for at få yderligere op til 10 pct. mængderabat. I alt kan lastbilkunderne på Storebæltsforbindelsen få en samlet rabat på op til 14,5 pct.

Transportministeriet har drøftet sagen med Sund og Bælt Holding A/S med henblik på, at direktivet overholdes.

Vedr. oplægget om Banedanmarks genopretning af jernbanenettet

Spørgsmål 2:

Der ønskes en redegørelse vedr. den passagermæssige effekt af den forlængede rejsetid mellem Fredericia og Århus i perioden 1. april 2008 til 1. juni 2008 som følge af sporombygning af dele af strækningen.



Svar:

Side 2/9

Det skal præciseres, at sporombygningsperioden forventes at være primo april til ultimo juni 2008 og ikke som angivet i præsentationen for Trafikudvalget til den 1. juni 2008. Ministeriet skal beklage den ukorrekte tidsangivelse.

Transportministeriet har spurgt såvel DSB som Arriva om den forventede effekt på passagertallet af den længere rejsetid mellem Fredericia og Århus på ca. 50 minutter i perioden 1. april 2008 til 1. juli 2008.

DSB har oplyst, at det er vanskeligt at estimere den passagermæssige effekt som følge af sporombygninger. Med det forbehold forventer DSB et fald i antallet af rejser på i størrelsesordenen 8 pct. i den konkrete periode – svarende til ca. 150.000 - 200.000 rejser.

Arriva har oplyst, at der ikke tidligere har været gennemført en så omfattende sporombygning over en så lang periode på de strækninger, som Arriva betjener. Arriva har derfor ikke erfaringer fra tidligere, der kan anvendes som grundlag for en vurdering af effekten. Med det forbehold oplyser Arriva, at det er Arrivas skøn, at der i selve ombygningsperioden vil være et frafald på ca. 20-25 pct. – svarende til i størrelsesordenen 27.000 til 36.000 rejser over perioden.

Ministeriet kan oplyse, at erfaringerne fra sporombygningen af Køge Bugt banen i 2007 viser, at passagertallet var tilbage på det normale cirka en måned efter sporombygningen var afsluttet. Det er i sagens natur svært at forudsige, om dette også vil være tilfældet i forbindelse med sporombygningen af dele af strækningen Fredericia – Århus.

Vedr. oplægget om Infrastrukturkommissionen

Spørgsmål 3:

Hvad skyldes faldet i div. partikler, jf. figur i oplæggets planche nr. 12?

Svar:

Begrænsningen af luftforureningen er primært sket som følge af:

1. EU-reguleringen

Reduktionen er bl.a. sket via det såkaldte EURO-normsystem, som blev indført i 1990, og fastsætter maksimumværdier for udstødningens indhold af skadelige stoffer. CO₂-emissioner er ikke omfattet af EURO-normerne. Normerne førte fx til, at nye benzinbiler i Danmark blev monteret med katalysatorer fra 1990. Dette var et stort forureningsbegrænsende fremskridt, der efterhånden er tæt på at være slået fuldt igennem, idet nu kun ca. 10 pct. af bilparken er fra før indførelsen af



katalysatorer og ikke kører lige så meget som nye biler. Udfordringen fremover består i at reducere luftforureningen yderligere, herunder især NOx- og partikelforurening fra dieslbiler.

2. Den teknologiske udvikling

Den teknologiske udvikling har gjort, at bilindustrien har flere mulige løsningsforslag til, hvordan luftforureningen kan begrænses. På nuværende tidspunkt er det mest sandsynligt, at reduktionen af personbilers partikelemission sker ved anvendelse af partikelfilter. Fordelen ved partikelfiltre er, at de renser udstødningsgassen for partikler særdeles effektivt. Partikelfiltre har imidlertid den ulempe, at de regelmæssigt skal vedligeholdes, og at teknologien teoretisk medfører et marginalt større brændstofforbrug og dermed et lidt større CO₂-udslip.

Der arbejdes stadig på at begrænse forureningen yderligere. En stadig skærpelse af kravene til køretøjers emissioner gennem EU-normer er det primære middel hertil.

Spørgsmål 4:

Der blev efterspurgt opdaterede tal vedr. årsdøgnstrafikken. Hvorfor bruges tal fra 2005?

Svar:

Om opdatering af tallene har Vejdirektoratet oplyst følgende:

”Det rutenummererede vejnet bestod til og med 2006 af statsvejene, langt de fleste amtsveje samt en række kommuneveje. Opdatering af trafikoplysninger for dette vejnet var en proces, der involverede alle amter samt et par kommuner. Processen indeholdt først en kvalitetssikring af det foregående års trafik-tællinger, herefter en opdatering af trafikregistrene i VIS (nu vejman.dk), hvor alle amter skulle opdatere data for egne veje, hvorefter Vejdirektoratet kunne gå i gang med at overføre oplysningerne til netpublikationen ”Trafikken på det rutenummererede vejnet”. Denne proces var i 2006 optimeret mest muligt med det resultat, at en udgivelse af trafiktallene for 2005 kunne foretages i august måned 2006.

I forbindelse med kommunalreformen overgik den største del af det rutenummererede vejnet fra amterne til kommunerne. Hermed blev det væsentligt mere kompliceret at producere en publikation som ”Trafikken på det rutenummererede vejnet”. Publikationen med data fra 2006 er netop blevet færdig, således at den kan lægges på nettet inden for de nærmeste dage.

En eventuel kommende publikation med data fra 2007 vil blive endnu vanskeligere at producere, da kommunerne ikke i samme udstrækning som amterne



tæller trafikken på de nedklassificerede veje. Det er dog Vejdirektoratets intention at forsøge fortsat at vedligeholde og ajourføre trafikdata for det rutenummerede vejnet med den bistand fra kommunerne, som kan opnås via et samarbejde om trafiktællinger.”

./ Der vedlægges en publikation med tal for den samlede trafik i 2006 i 40 eksemplarer.

Vedr. oplægget om Femern Bælt

Spørgsmål 5:

Der ønskes en oversigt over den forventede og den faktiske trafikudvikling på de faste forbindelser over Storebælt og Øresund.

Svar vedr. Storebæltsforbindelsen:

Forud for åbningen af vejforbindelsen over den faste forbindelse over Storebælt blev der i 1997 udarbejdet en prognose for den forventede vejtrafik på den faste forbindelse. I vejforbindelsens første hele driftsår, dvs. 1999, forudsagde trafikprognosen en gennemsnitlig daglig trafik på godt 16.500 køretøjer. Den faktiske trafik blev imidlertid højere, nemlig knap 18.900 køretøjer.

Trafikprognosen forudsagde en gennemsnitlig trafikvækst på 1,5 pct. om året. Den faktiske trafik er imidlertid vokset betydeligt mere. I perioden 1999–2007 steg vejtrafikken med gennemsnitligt ca. 5,7 pct. om året, og i 2007 var den gennemsnitlige daglige vejtrafik godt 29.400 køretøjer. Det var knap 59 pct. mere end forudsagt af trafikprognosen.

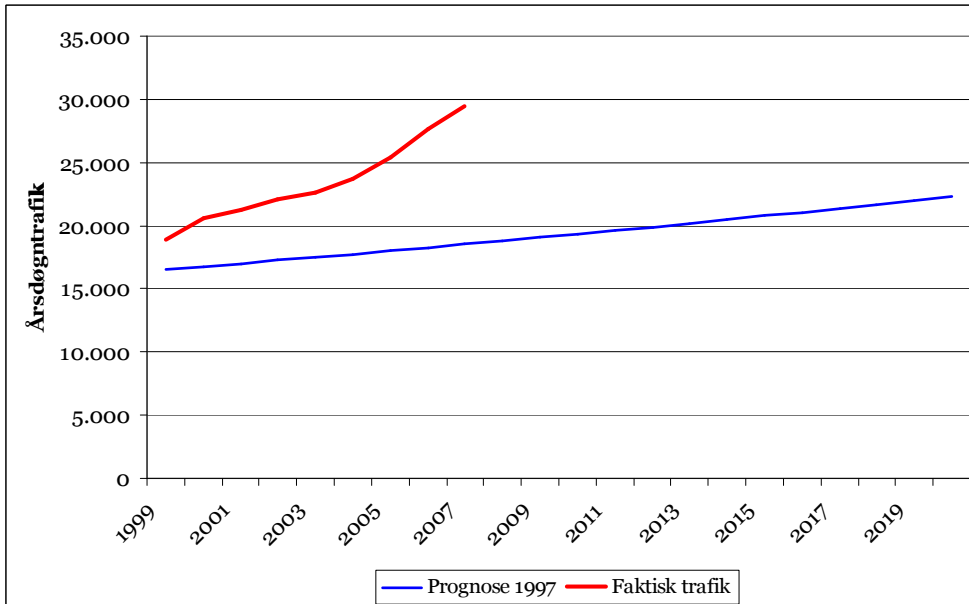
Den faktiske udvikling i vejtrafikken blev påvirket af nedsættelsen af Storebæltstaksterne i juni 2005. Fra 2004 til 2007 var den gennemsnitlige vækst i vejtrafikken ca. 7,5 pct. om året.

Den forventede udvikling i vejtrafikken og den faktiske vejtrafik på den faste forbindelse over Storebælt fremgår af figur 1.



Figur 1 Den forventede og den faktiske udvikling i vejtrafikken på Storbæltforbindelsen

Side 5/9



Kilde: Sund & Bælt Holding A/S

Svar vedr. Øresundsforbindelsen:

Før åbningen af den faste forbindelse over Øresund færdiggjorde Øresundsbro Konsortiet i maj 2000 en prognose for vejtrafikken. Ifølge trafikprognosen forventedes i det første hele driftsår, dvs. 2001, en gennemsnitlig daglig vejtrafik på knap 9.100 køretøjer. Trafikprognosen forudsagde en forholdsvis stor stigning i trafikken i de første år efter Øresundsforbindelsens åbning og en lidt mere moderat vækst fra omkring 2005 på knap 2,7 pct. om året.

Den faktiske trafik i det første hele driftsår, 2001, var mindre end forventet. Øresundsforbindelsens vejdel blev benyttet af knap 8.100 køretøjer i gennemsnit pr. døgn, dvs. omkring 1.000 køretøjer færre end forudsagt af trafikprognosen.

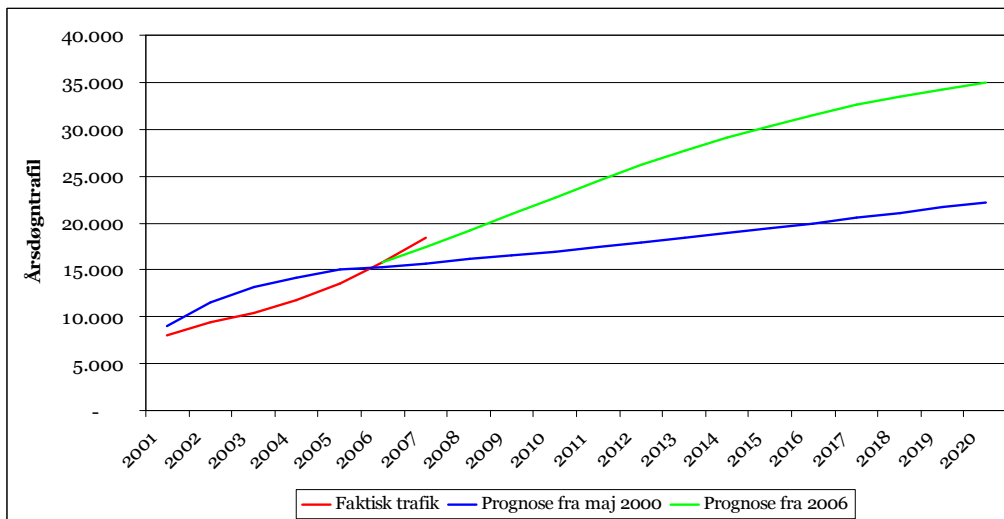
Vejtrafikken voksede imidlertid betydeligt mere i de efterfølgende år end forventet ifølge trafikprognosen fra maj 2000. I perioden 2001–2007 var den gennemsnitlige vækst i vejtrafikken 14,8 pct. om året. I 2007 var vejtrafikken på Øresundsforbindelsen således steget til i gennemsnit knap 18.500 køretøjer pr. døgn. Det var mere end forudsagt året før i trafikprognosen fra 2006.

I 2006 var vejtrafikken for første gang højere end det, trafikprognosen fra maj 2000 havde forudsagt. I 2006 blev der udarbejdet en ny trafikprognose, ifølge hvilken den gennemsnitlige vejtrafik forventes at være godt 35.000 køretøjer pr. døgn i 2020.



Den forventede udvikling i vejtrafikken og den faktiske vejtrafik på den faste forbindelse over Øresund fremgår af figur 2.

Figur 2 Den forventede og den faktiske udvikling i vejtrafikken på Øresundsforbindelsen



Kilde: Øresundsbro Konsortiet

Vedr. oplægget om trafikikkerhed

Spørgsmål 6:

Der efterspørges en status over behovet for rasteplasser som følge af den øgede godstrafik.

Svar:

Vejdirektoratet har gennemført en analyse af rasteplassforholdene langs motorvejsnettet og har i den forbindelse været i dialog med interessenterne, herunder DTL.

Analysen konkretiserer forslag til en egentlig handlingsplan, der blandt andet redegør for, hvorledes rasteplasskapaciteten langs motorvejsnettet kan udbygges for at modsvare og fremtidssikre de nye behov. Den endelige afrapportering af analysen vil foreligge i løbet af foråret 2008.

Spørgsmål 7:

Hvor mange ulykker er eneulykker?



Svar:

Side 7/9

Set over de seneste fem år (2002 – 2006) er 22 pct. af ulykkerne med personskade eneulykker. For ulykker alene med materiel skade er tallet 20 pct.

Spørgsmål 8:

Der ønskes en afklaring af 4-hjulstrækkeres betydning for udviklingen af ulykkesstatistik.

Svar:

Ulykkesstatistikken giver ikke umiddelbart mulighed for at udtale sig om 4-hjulstrækkere, da 4-hjulstrækkere ikke registreres som en særskilt gruppe, men indgår under person- eller varebiler afhængig af indregistreringsformen. Det kan oplyses, at der i forbindelse med Havarikommissionen for Vejtrafikulykkesundersøgelse af ulykker med store varevogne indgik et antal 4-hjulstrækkere. Generelt viste undersøgelsen, at bilens tyngde og stive konstruktion kan udsætte andre for større skadesrisici og ikke nødvendigvis betyder, at de selv er bedre beskyttet.

Vedr. oplægget om modulvogntog

Spørgsmål 9:

Der ønskes fremsendt notat om de forventede udgifter ved en udvidelse af forsøget med modulvogntog.

Svar:

./ Der vedlægges Vejdirektoratets notat om udvidelse af forsøg med modulvogntog af 22. oktober 2007 samt Vejdirektoratets notat om konsekvenser af at indføre den svenske linktrailer fra oktober 2007.

Vedr. oplægget om metrocityringen

Spørgsmål 10:

Hvad er metroens økonomi opdelt på etaper og fordelt mellem staten, Københavns kommune og Frederiksberg Kommune?

Svar:

Metroselskabet har oplyst, at en sådan udregning vanskeliggøres af, at ejernes indskud i de nu nedlagte selskaber Ørestadsselskabet, Frederiksbergbaneselskabet og Østamagerbaneselskabet har været af forskelligartet karakter, og værdisætningen af disse er vanskelige at sammenligne.



En måde at vurdere ejernes udgifter er ved teoretisk at basere dem på anlægsomkostninger til Metroen. De samlede anlægsomkostninger af Metroen var ved åbningen af 3. etape i 2007 ca. 12 mia. kr. Det bemærkes dog, at inden færdiggørelsen af etape 3 blev Østamagerbaneselskabet, som Københavns Amt/Region Hovedstaden havde andel i, nedlagt. Ørestadsselskabet overtog derfor færdiggørelsen af 3. etape.

Baseres udgiftsberegningen teoretisk på anlægsomkostningerne og fordeles efter de ejerandele, der har været i de førnævnte selskaber, giver det en anlægsomkostningsfordeling på: 4,6 mia. kr. til staten, 5,6 mia. kr. til Københavns Kommune, 1 mia. til Frederiksberg Kommune og 0,8 mia. kr. til Københavns Amt/Region Hovedstaden.

For Cityringens vedkommende er anlægsomkostningerne vurderet til 15 mia. kr. i 2005-priser. Opgjort på ejerandele i Metroselskabet giver det en anlægsomkostningsfordeling på: 6,25 mia. kr. til staten, 7,5 mia. kr. til Københavns Kommune og 1,25 mia. til Frederiksberg Kommune.

Spørgsmål 11:

Der ønskes en forklaring vedr. placering af stationer, herunder særligt vedr. stationen ved Marmorkirken og problematikken omkring grundvandspejlet.

Svar:

./. Som det fremgår af vedlagte svar på Trafikudvalgets spørgsmål 147 af 26. februar 2007, har de gennemførte arkæologiske forundersøgelser vist, at indgreb i Marmorkirkens fundamentskonstruktioner ikke vil være nødvendige ved anlæg af stationen. Det fremgår også af svaret på spørgsmål 147, at hverken sænkning af grundvand og ramning af spuns vil blive tilladt ved anlæg af stationen.

En flytning af stationen nærmere til St. Kongensgade ind under bygningerne på hjørnerne vil derfor ikke være en nødvendig løsning, og det vil i øvrigt i givet fald blive væsentlig dyrere, samtidig med at adgangsforholdene for passagerer vil blive væsentligt dårligere, da stationen vil skulle placeres dybere.

Spørgsmål 12:

Der ønskes en opdatering af konklusionerne i absorberingsnotat vedr. København og Nordhavnen.

Svar:

I forbindelse med stiftelsen af Arealudviklingsselskabet I/S blev der udarbejdet en værdiansættelse af selskabets arealer i Københavns Havn og Ørestad. Area-



lerne er selskabets største aktiv, og værdiansættelsen var nødvendig for at selskabets åbningsbalance kunne være så velunderbygget som muligt.

Side 9/9

Værdiansættelsen tog udgangspunkt i henholdsvis en absorberingsrapport og en vurderingsrapport. Absorberingsrapporten giver en vurdering af efterspørgslen efter bolig- og erhvervsbyggeri ud fra forventninger til f.eks. befolkningstilvækst, renteniveau, beskæftigelsesudvikling mv. Vurderingsrapporten er mere teknisk og indeholder forudsætninger for vurderingen om f.eks. planforhold og omkostninger knyttet til arealbesiddelse (f.eks. pilotering, fundering, oprensning af jord mv.).

Værdiansættelsen blev udarbejdet i løbet af nogle måneder i foråret 2007 og indeholder beregninger frem til ca. 2062 (fokus er dog på perioden frem til 2030). Der er således tale om et komplekst arbejde, som alene pga. den lange tidshorisont har en indbygget usikkerhed.

Periodevise udsving på ejendomsmarkedet vil forekomme, når tidshorisonten er lang som i dette tilfælde. Men der er ikke lagt op til, at der skal foretages en ny værdiansættelse og dermed udarbejdes nye absorptionsrapporter og vurderingstemaer ved periodevise udsving.

Selskabet udarbejder løbende budgetter og forretningsplaner, som forholder sig til de aktuelle forventninger til arealernes værdi. Hvis arealerne falder i værdi, vil det afspejles i selskabets budget, og tilbagebetalingen for selskabets gæld vil blive forlænget med et antal år. Hvis arealerne derimod får en højere værdi, hvilket formodentlig også vil ske i perioden, vil selskabets tilbagebetalingstid blive reduceret.

Hvis der i selskabets budgetter konstateres større afvigelser fra værdiansættelsen, vil forligskredsen blive inddraget, idet selskabets økonomi så vil ændres markant. Men der lægges ikke op til opdatering af værdiansættelsen og absorptionsanalysen ved periodevis udsving på ejendomsmarkedet. En opdatering vil således først blive overvejet, hvis der sker markante ændringer i f.eks. selskabets økonomi, eller hvis der f.eks. på et tidspunkt opstår et finansieringsbehov, som eventuelt kan dækkes ved, at arealerne er steget i værdi.

Med venlig hilsen

Carina Christensen