



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 19. december 2012
J. nr. 2012-3815

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 29. november 2012 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra ikkemedlem af udvalget (MFU) Ole Hækkerup (S).

Spørgsmål nr. 154:

Hvordan defineres den maksimale kapacitet for tog henholdsvis biler for broforbindelserne?

Svar:

For så vidt angår definitionen på den maksimale kapacitet for tog på dels Storebæltsforbindelsen, dels Øresundsforbindelsen, har jeg forelagt spørgsmålet for Banedanmark. Banedanmark oplyser følgende:

”Kapacitet på jernbanestrækninger er afhængig af, hvorledes banen teknisk er udformet, og hvorledes strækningen trafikeres. En banes teoretiske kapacitet er afhængig af blandingen af hurtige persontog, standsende persontog og langsomme godstog.

Den teoretiske kapacitet kan opgøres ud fra en given optimal hastighed på en given strækning med den afstand, som togene kan køre efter hinanden med det givne signalsystem.

Det internationale jernbaneforbund (UIC) anbefaler en højeste kapacitetsudnyttelsesgrad på 75 pct. i spidstimerne med blandet trafik, hvilket er gældende for broforbindelserne. Hertil kommer tunnelrestriktioner og reserverede kanaler til vedligeholdelsesarbejder, hvilket i visse perioder begrænser trafikken.

Kapaciteten på f.eks. Øresundsforbindelsen er med blandet trafik 9 tog i timen i hver retning (7 persontog og 2 godstog). Hvis kapaciteten udnyttes til persontog i stedet for godstog, kan hvert godstog erstattes med 2 persontog.

Muligheden for at udnytte kapaciteten på broforbindelserne kan også begrænses af kapaciteten og køreplanerne på de tilsluttende strækninger. For Øresundsforbindelsen har kapacitetsbegrænsninger på Københavns Lufthavn Kastrup Station indflydelse på kapaciteten over broforbindelsen.”



I forhold til transport af passagerer og gods er det ikke kun den beskrevne kapacitet på infrastrukturen, som er interessant, men også udnyttelsen af denne i form af den kapacitet, hvert enkelt tog har. Denne kan forøges med eksempelvis længere tog og vogne med plads til flere passagerer.

For så vidt angår definitionen på den maksimale kapacitet for biler på dels Storebæltsforbindelsen, dels Øresundsforbindelsen, har jeg forelagt spørgsmålet for Sund & Bælt Holding A/S. Sund & Bælt Holding A/S oplyser følgende:

”Den maksimale kapacitet er det antal biler, der maksimalt kan passere broen per time per retning med en given lastbilandel og under ideelle forhold (bl.a. vejrlig).

Det bemærkes, at inden man når op på den fulde kapacitet, vil der være trængselsproblemer. Ved en belastningsgrad på mellem 70 og 80 pct. vil der være begyndende trængsel med begyndende fald i hastigheden, og ved 95 pct. i belastningsgrad vil der være kritisk trængsel med kødannelser og reduceret hastighed med 25-30 km/t og lejlighedsvis stop.”

Med venlig hilsen

Henrik Dam Kristensen