



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 15. februar 2013
J. nr. 2013-148

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 10. januar 2013 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. 256:

Hvornår forventes der at opstå kapacitetsproblemer for Storebæltsforbindelsen og for Øresundsforbindelsen for henholdsvis tog og biler, hvis trafikudviklingen fra åbningen af forbindelserne indtil 2011 lægges til grund?

Svar:

Idet jeg henviser til min foreløbige besvarelse af 7. februar 2013, kan jeg oplyse, at jeg har forelagt spørgsmålet om kapaciteten på vejforbindelsen på den faste forbindelse over Storebælt for Sund & Bælt Holding A/S. Selskabet oplyser følgende:

Den årlige vækst i Storebælts vejtrafik i perioden fra 1999 til og med 2011 har i gennemsnit været på 3,5 pct. med en stor variation i de enkelte år (fra -2,9 pct. til 9,1 pct.). Kapaciteten på Storebæltsforbindelsens motorvej er 4.300 biler pr. time i vestgående retning og 4.050 biler pr. time i østgående retning baseret på den aktuelle geometri og en lastbilandel på 7 pct. i de travle timer.

Ved en belastningsgrad på mellem 70 og 80 pct. vil der normalt opstå begyndende trængsel. Ved en belastningsgrad på 95 pct. vil der være kritisk trængsel og dermed kapacitetsproblemer. Lægges disse kriterier og øvrige gjorte forudsætninger til grund, findes trængsel beregningsmæssigt at opstå på Storebæltsforbindelsens vejdel på nedenstående tidspunkter:

Med en trafikvækst på 3,5 pct. om året i de kommende år kan der registreres begyndende trængsel omkring 2026 i østgående retning, og der kan registreres kritisk trængsel og dermed kapacitetsproblemer omkring 2033 i østgående retning. Kapaciteten i vestgående retning er højere, og der forventes derfor først begyndende trængsel omkring 2027 og kritisk trængsel omkring 2034.

Tidspunktet for kritisk trængsel vurderes at kunne udskydes med yderligere ca. 10 år ved f.eks. at etablere 3 smallere kørespor og et trafikinformationssystem på Storebæltsforbindelsen, når begyndende trængsel kan registreres. Endvidere



vil takstreguleringer, der tilskynder folk til at køre mere jævnt over døgnet på de store rejsedage, eventuelt kunne yderligere udskyde kapacitetsproblemet, der er knyttet til de travleste timer disse dage.

Den forudsatte trafikvækst i ovennævnte beregninger på 3,5 pct. om året, der som ovenfor nævnt svarer til gennemsnitlige årlige trafikvækst fra 1999 til 2011, er meget høj sammenlignet med trafikvæksten de seneste 5 år, hvor trafikvæksten har været knap 0,3 pct. om året i gennemsnit.

Storebæltsforbindelsens rentabilitetsberegninger er baseret på en fremtidig trafikvækst på 1,5 pct. om året. Lægges den forudsætning til grund, kan der registreres begyndende trængsel i østgående retning i 2045 og kritisk trængsel i 2061. I vestgående retning vil der kunne registreres begyndende trængsel i 2048 og kritisk trængsel i 2064. Tidspunktet kan som anført ovenfor udskydes yderligere ved forskellige tiltag.

Etableringen af den nye jernbanestrækning mellem København og Ringsted må i kombination med Timemodellen forventes at styrke jernbanetransporten imellem landsdelene. Det vil dermed kunne forventes at medføre overflytning af trafik fra vejtrafik til banetrafik. Alt andet lige vil det kunne medføre en lavere vækst i trafikken på vejforbindelsen over Storebælt. Det vil dermed udskyde det tidspunkt, hvor det er beregnet, at der kan forventes at opstå kapacitetsproblemer på vejforbindelsen på den faste forbindelse over Storebælt.

Jeg har forelagt spørgsmålet om kapaciteten på vejforbindelsen på den faste forbindelse over Øresund for Øresundsbro Konsortiet, der oplyser følgende:

Den faste forbindelse over Øresund har oplevet en gennemsnitlig årlig trafikvækst på 8,1 pct. fra åbningen til i dag. Fremadrettet forventes årlige vækstrater på mellem 1,8 og 4,1 pct.

På Øresundsforbindelsen er det tunnelen, som har den laveste kapacitet, da det er en firesporet motorvej uden nødspor med hastighedsrestriktion på normalt 90 km/t. En sådan motorvej har typisk en kapacitet på omkring 4.000 biler pr. time pr. retning. For Øresundsforbindelsens vedkommende er det i myldretids-trafikken om morgenen i retning mod Danmark, at trafikbelastningen er størst.

I 2012 var den højeste trafikbelastning på vejforbindelsen over Øresund 1.800 biler pr. time pr. retning.

Øresundsbro Konsortiet forventer ud fra sin seneste trafikprognose, at Øresundsforbindelsen vil nå kapacitetsgrænsen omkring 2043. Dog kan der inden da opstå kapacitetsproblemer på enkelte dage som følge af ulykker, specielle vejrforhold, vedligeholdelsesarbejde etc.



Hvis der i stedet tages udgangspunkt i, at den hidtidige trafikvækst på i gennemsnit 8,1 pct. pr. år fortsætter i de kommende år, vil trafikken overstige kapacitetsgrænsen om cirka 10 år. En så høj årlig trafikvækst er imidlertid ikke realistisk fremadrettet. Vejtrafikken på Øresundsforbindelsen er faldet siden 2009, som det fremgår af tabel 2 i min besvarelse af 23. januar 2013 af spørgsmål 252 fra Folketingets Transportudvalg.

Trængselsproblemer på Øresundsforbindelsen vil blandt andet kunne afhjælpes ved at differentiere priserne ud fra kørselstidspunktet.

Jeg har forelagt spørgsmålet om fremtidige kapacitetsproblemer på jernbaneforbindelsen over Storebælt for Banedanmark, der oplyser følgende:

Kapacitetsloftet for persontrafikken over Storebælt forventes at blive nået i perioden 2050–2075 afhængig af, hvad der forudsættes om køreplaner, togmateriel og belægningsgrad. Beregningen er baseret på en forudsætning om en fortsat trafikvækst på ca. 2 pct. om året, hvilket svarer til den historiske udvikling frem til i dag. Beregningen er endvidere baseret på, at spidsbelastningen pr. time pr. retning i 2008 var ca. 1.100 rejser over Storebælt, og at døgnvariationen, og hermed spidstimens andel af hverdagsdøgntrafikken, vil være uændret.

Jeg har forelagt spørgsmålet om fremtidige kapacitetsproblemer på jernbaneforbindelsen over Øresund for Banedanmark, der oplyser følgende:

Kapacitetsloftet for persontrafikken over Øresund nås i perioden 2040–2060 afhængig af, hvad der forudsættes om køreplaner, togmateriel og belægningsgrad. Beregningen tager udgangspunkt i Øresundsbro Konsortiets prognose fra januar 2011, hvor der forventes en vækst i togtrafikken på ca. 2,6 pct. om året frem til 2030. Denne vækst er i beregningen af kapacitetsloftet også anvendt for perioden efter 2030. Årsagen til, at der i beregningen ikke tages udgangspunkt i den historiske udvikling på Øresund, er, at væksten i antal rejser i årene efter åbningen af Øresundsforbindelsen bestod i et kraftigt trafikspring, hvorefter væksten siden er fladet ud. Denne udvikling fremgår af tabel 2 i min besvarelse af 23. januar 2013 af spørgsmål 252 fra Folketingets Transportudvalg. Beregningen er endvidere baseret på, at spidsbelastningen pr. time pr. retning i 2008 var ca. 1.900 rejser over Øresund, og at døgnvariationen, og hermed spidstimens andel af hverdagsdøgntrafikken, vil være uændret.

Beregningen af, hvornår kapacitetsloftet rammes på jernbaneforbindelsen over såvel Storebælt som Øresund er behæftet med stor usikkerhed, idet trafikvæksten afhænger af den demografiske og den socioøkonomiske udvikling, konkurrenceforholdet mellem vejtrafik og banetrafik, køreplaner og togmateriel samt trafikens døgnvariation. Udnyttelse af prisdifferentiering



hen over dagen vil kunne fordele efterspørgslen mere jævnt og dermed udskyde tidspunktet for, hvornår kapacitetsloftet nås.

Side 4/4

Jeg henviser i øvrigt til min besvarelse af 19. december 2012 af spørgsmål nr. 154 fra Folketingets Transportudvalg.

Med venlig hilsen

Henrik Dam Kristensen