

MINISTEREN

Transport- og Bygningsudvalget
Folketinget

Dato 7. september 2016
J. nr. 2016-4143

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport- og Bygningsudvalget har i brev af 19. august 2016 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Andreas Steenberg (RV).

Spørgsmål nr. 626:

Hvor stor skal henholdsvis års- og månedstrafikken på Storebælt være, for at det er nødvendigt enten at udbygge Storebæltsforbindelse eller bygge en alternativ forbindelse over enten Storebælt eller Kattegat?

Svar:

Vejdirektoratet arbejder med tre tærskler for trængsel for en motorvejsstrækning:

- Begyndende trængsel, når belægningsgraden når 70 pct. af kapaciteten
- Stor trængsel, når belægningsgraden når 80 pct. af kapaciteten
- Kritisk trængsel, når belægningsgraden når 95 pct. af kapaciteten

Belægningsgraden på Storebæltsforbindelsen opgjort efter Vejdirektoratets metoder i 2015 var ifølge Sund & Bælt på henholdsvis 49 pct. og 51 pct. i de to retninger svarende til 50 pct. for de to retninger tilsammen. Med udgangspunkt i fordelingen af trafikken over året i 2015 vil nedenstående årstrafikmængder svare til tærsklerne for de tre trængselsniveauer.

	Årstrafik	Forventet realiseret
Trafik 2015	11.880.000	-
Begyndende trængsel	16.790.000	2040
Stor trængsel	19.190.000	2050
Kritisk trængsel	22.790.000	2065

Note: Tallene er opgjort for hver retning og derefter lagt sammen.

Tallene svarer ifølge Sund & Bælt til en trafikvækst på godt 40 pct., inden tærsklen for begyndende trængsel nås, godt 60 pct. inden tærsklen for stor trængsel nås, og godt 90 pct. inden tærsklen for kritisk trængsel nås. Med en gennemsnitlig trafikvækst i den langsigtede fremskrivning på 1,5 pct. for personbiler og busser samt 1,0 pct. for lastbiler kan det forventes, at de respektive tærskler realiseres i henholdsvis omkring 2040, 2050 og 2065, jf. tabellen.



Herudover udgør betalingsanlægget en kapacitetsbegrænsende faktor. Det vil dog i praksis være muligt at udbygge anlægget til en større kapacitet, uden at der opstår et behov for at udbygge selve forbindelsen.

Side 2/2

Inden trafikken når de mest belastede trængselsniveauer, er der også andre initiativer, der kan sættes i værk for at mindske eventuelt kommende trængsel. Eksempler herpå er udnyttelse af nødspor og teknologisk udvikling af betalingsopkrævningen, herunder udvikling af free flow-systemer. Jeg vil i øvrigt henviser til min besvarelse af spørgsmål nr. 627 fra Folketingets Transport- og Bygningsudvalg.

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt