



Trafikudviklingen i Region Hovedstaden 2010-2030

Indholdsfortegnelse

1	Sammenfatning.....	2
2	Indledning	4
3	Trafik.....	5
3.1	Vejtrafik	5
3.2	Banetrafik.....	6
3.2.1	Banetrafik gennem Region Hovedstaden	6
3.2.2	Banetrafik over Øresund	8
3.3	Kollektiv trafik.....	9
3.3.1	Bus- og togkilometer.....	9
3.3.2	Persontrafkarbejdet i den kollektive trafik	10
4	Trafik- og transportarbejdet i Region Hovedstaden.....	14
4.1.1	Tures relation til Region Hovedstaden.....	15
5	Godstransport.....	17
5.1	Godstransport på vej.....	17
5.2	Godstransport på bane	18

Dato: 03.07.2013
Notatnr.: 2084171001
Rev: 0
Udarbejdet af: AT, SN, HKH
Kontrolleret / godkendt: HKH
Filnavn: C:\Users\chrhln\AppData\Local\Microsoft\Windows\Temporary Internet Files\Content.Outlook\6651134W\Trafikstrømme
2010 og 2030 Tetraplan 14 8 2013.doc



1 Sammenfatning

Her sammenfattes de udviklingstendenser i trafikken i Region Hovedstaden der kan ses for perioden 2010-2030. Tal der gælder for perioden 2010-2027 angives særskilt.

Udvikling i vejtrafikken

Det totale vejtrafikarbejde i Region Hovedstaden er ca 10 milliarder køretøjskm og vejtrafikken forventes stige med 9 % hvad angår personkm og 7 % hvad angår køretøjskm.

- Personbiler står for 86 % af antallet køretøjskm i regionen i 2010 og andelen øger til 88 % i 2030.
- Personbilspendling har en andel af de totale køretøjskm på 31 % og andelen reduceres noget til 2030.
- Erhvervsture i personbil står for 9 % af alle køretøjskm og den andel bibeholdes i 2030.
- Fritidsture har med 4,6 milliarder køretøjskm en andel på 45 % i 2010 og denne øger til 50 % i 2030. Fritidsturene øger med 15 % i personkm og 18 % hvad angår køretøjskm.
- Varebilers andel er 10 % i 2010 og dette mindsker noget til 9 % i 2030.
- Lastbiler står for 4 % andel i 2010 og dette mindsker noget frem til 2030, hvor andelen forventes blive 3 %.
- Personbilerne står for 90 % af vejtrafikken via Øresundsbroen i 2010 og lastbilernes andel er øgende – fra 4,6 % i 2010 til 6,3 % i de første 5 måneder af 2013. I alt er vejtrafikken mindskende mellem 2010 og 2013.

Udvikling i persontransporter på bane

- Der forventes en passagervækst på 65 % over Øresundsbroen i perioden 2010-2030.
- Mellem 2010 og 2027 forventes der en vækst i antallet rejser på strækningen København H og Kastrup på 48 %, fra 12,4 til 18,4 millioner rejser.
- Strækningen Kastrup – Øresundsbroen står for en meget større øgning, fra 9,8 til 16,9 millioner rejsende hvilket er et plus på 72 %.
- Den nye forbindelse København-Ringsted kommer at tage en stor del af den forventede stigning i passagertrafikken.
- Der forventes at 1,5 millioner rejser bliver foretaget over Femern i 2027, hvor der var 0,3 millioner rejser i 2010.
- I 2027 forventes der at 0,5 mio. rejser er transit gennem Danmark og via Femern.

Kollektiv trafik

Fra 2010 til 2030 stiger det samlede antal bus- og togkilometer med 8 %, fra 99 til 107 mio. kilometer.

- Metroen står for en fordobling ud fra kørte kilometer og der er også en kraftig vækst i Metroens trafikarbejde.
- Busserne står for 69 % af antallet kørte km i 2010. Andelen mindsker dog til 61% i 2030.



Udvikling i persontrafkarbejde

Antallet personkm øger med 8,3 % mellem 2010 og 2030.

- Personbilernes andel af persontransporterne øger fra 12,6 til 13,6 milliarder personkm i perioden, hvilket er 8,6 % op. Personbilerne står for godt 70 % andel.
- Cyklerne står for 1,1 milliarder personkm og øger til 1,3 milliarder og det betyder en øgning med 14 %. Det betyder at cyklerne bibeholder andelen på 7 %.
- Den kollektive trafik øger fra 3,9 personkm i 2010 til 4,1 milliarder og det betyder en øgning med næsten 6 %. Den kollektive trafik står for 22 % i 2010 og dette mindsker til 21 % i 2030.
- Dette betyder at der ikke kommer at ske en nævneværdig forandring mellem de forskellige transportmåder.

Banegods

Hvis de nuværende udviklingstendenser fortsætter, kan banegodsvolumen stige med over 80 % i perioden fra 2010 til 2027.

- For transittrafikken, som står for den dominerende del, forventes 5,2 % årlig vækst i årene frem til Femer forbindelsens åbning. Derefter forventes en samlet vækst på 31 % fra åbningen og til 2027, hvor dobbeltsporet i Tyskland er udbygget.
- Øresundsbroen kapacitet øger fra 38 daglige godstog (totalt i begge retninger) i 2011 til 84 godstog i 2027, en kapacitetsvækst på 121 %.



2 Indledning

Dette notat samler op på trafikken i og gennem Region Hovedstaden for år 2010 og derudover er der lavet scenarier for udviklingen til 2030. Notatet bygger på diverse kilder og modeller. Dels er den danske OTM-model brugt og dels er den europæiske model TRANS-TOOLS brugt.

OTM - Ørestadstrafikmodellen

En stor del af modelberegningerne er gennemført med trafikmodellen OTM 5.4, der bygger på følgende forudsætninger:

- Infrastrukturudbygning på niveau med allerede besluttede projekter.
- Befolkningstal i følge Danmarks Statistiks Befolkningsfremskrivning 2011.

TRANS-TOOLS

Vi har brugt det samme scenario som blev udviklet i Baltic Transport Outlook 2030 (BTO2030), et flagskib projekt inden for EU's Østersøstrategi, hvor TRANS-TOOLS modellen blev brugt og dette gælder for hele Østersøregionen. Det bygger på følgende forudsætninger i perioden 2010 til 2030:

- Infrastrukturudviklingen bygger på de nationale planer i de respektive lande der var besluttet i marts måned 2011.
- Befolkningsudviklingen mindsker med 4 % i perioden 2010-2030 for hele Østersøregionen, hvor de sydlige og østre dele har den største mindskning.
- Beskæftigelsen mindsker med 13 % grundet mindre befolkning og aldrende befolkningsstruktur.
- Antallet biler per husholdning forventes stige med 28 % i perioden.
- Den økonomiske vækst (BNP) forventes stige med 63 %.
- Prisen på brændstof, olieprisen forventes stige med 45 % til et niveau på 124 USD/fad.
- Transportomkostningerne forventes også stige:
 - Privatbiler +20 %
 - Jernbane billetter 0 %
 - Fly billetter -15 %
 - Lastbiler +4 %
 - Jernbanegods 0 %
 - Søtransport +18 %

3 Trafik

3.1 Vejtrafik

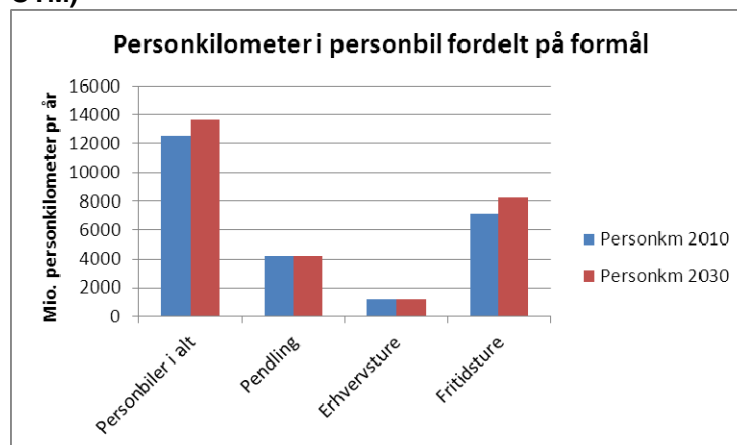
Udviklingen i vejtrafikken er vist i Tabel 1. Trafikken er opdelt på person- og vare-/lastbiltrafikken. Personbiltrafikken er opgjort på turformålene pendling (bolig-arbejdsstedsrejser), erhvervsture og fritidsture. Desuden er det opgjort som person- og køretøjskilometer, idet der tages hensyn til, at det gennemsnitlige antal personer per bil generelt er forskelligt for de enkelte turformål.

Tabel 1 Årligt person- og biltrafkarbejde på vejnettet i Region Hovedstaden (Kilde: OTM)

Køretøjstype/turformål	Personkm		Køretøjskm		Køretøjskm %	
	2010	2030	2010	2030	2010	2030
Mio. kørte km per år						
Personbiler i alt	12.565	13.649	8.688	9.488	86%	88%
Pendling	4.239	4.215	3.164	3.137	31%	29%
Erhvervsture	1.178	1.180	942	939	9%	9%
Fritidsture	7.149	8.255	4.582	5.411	45%	50%
Varebiler	-	-	1.040	965	10%	9%
Lastbiler	-	-	360	344	4%	3%
I alt køretøjstrafik	12.565	13.649	10.088	10.796		

I perioden 2010-2030 vokser det årlige persontrafkarbejde på vejnettet i Region Hovedstaden med 9%, fra 12,6 til 13,6 mia. Til sammenligning stiger køretøjskilometerne med 7%, fra 10,1 til 10,8 mia. køretøjskilometer.

Figur 1 Personkilometer i personbil i Region Hovedstaden, fordelt på formål (Kilde: OTM)

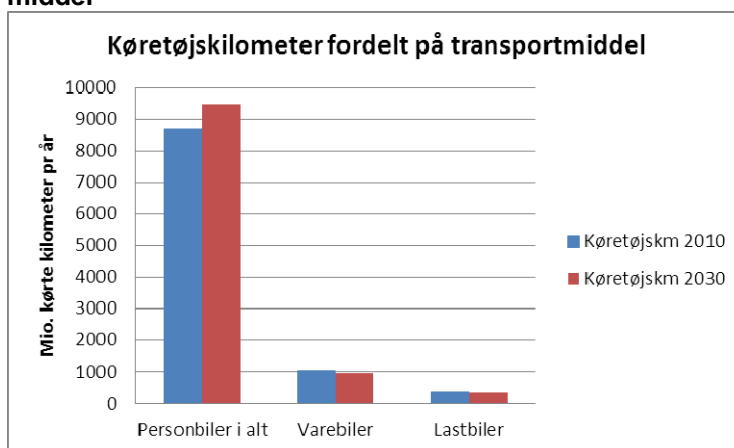


Personbilerne udfører i 2030 88% af køretøjskilometerne, en stigning på 2% i forhold til 2010. Vare- og lastbilernes andel falder begge med 1% i samme periode, så deres sam-

lede andel udgør 12% i 2030. Det svarer til at personbilerne i 2030 kører 9,5 mia. køretøjskilometer, mens tallene for varebiler og lastbiler er henholdsvis 970 mio. og 350 mio.

For personbiler udgør fritidsture størstedelen af køretøjskilometerne med 45% i 2010 og pendling udgør 31%. Frem til 2030 stiger fritidsturenes andel til 50%, mens pendlingsturenes andel falder. I perioden ligger erhvervsturenes andel stabilt på 9%

Figur 2 Køretøjskilometer i personbil i Region Hovedstaden, fordelt på transportmiddel



Udviklingen i vejtrafikken på Øresundsbroen 2010-2013 er vist i Tabel 2

Tabel 2 Vejtrafik på Øresundsbroen 2010-2013

Vejtrafik Øresundsbroen								
År	2010	Andel	2011	Andel	2012	Andel	2013 jan - ma	Andel
Motorcykler	31.254	0%	29.672	0%	27.187	0%	5.230	0%
Biler	6.499.956	92%	6.375.075	91%	6.148.107	91%	2.304.072	91%
Varebiler	172.573	2%	180.655	3%	180.037	3%	52.900	2%
Busser	44.523	1%	44.651	1%	41.564	1%	14.757	1%
Lastbiler	328.295	5%	358.104	5%	368.921	6%	158.785	6%
I alt	7.076.601	100%	6.988.157	100%	6.765.816	100%	2.535.744	100%

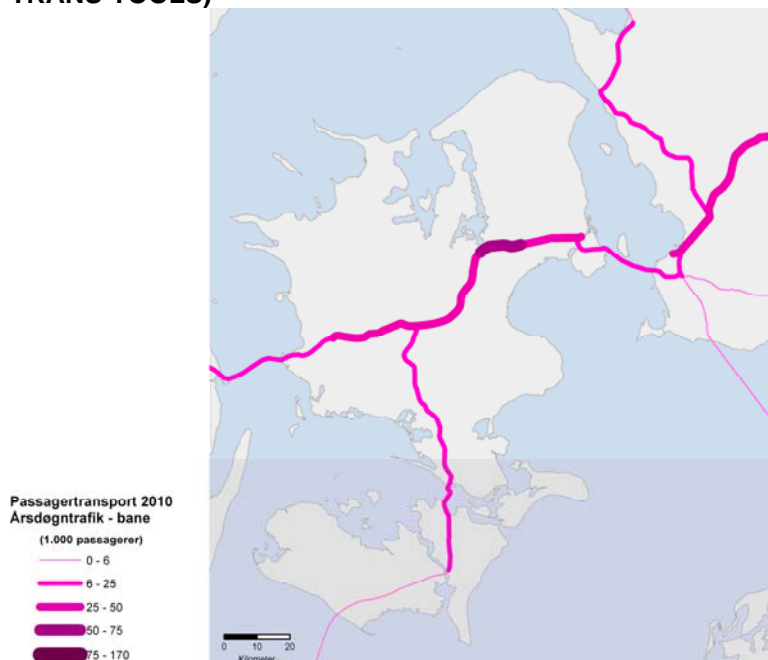
Personbilerne dominerer klart vejtrafikken på broen med over 90% af trafikken og lastbiler står kun for 5-6%. Det er dog værd at bemærke at lastbiltrafikken øger støt fra 4,6% i 2010 til 6,3% i de første 5 måneder af 2013, imens biltrafikken falder, og også den totale trafik falder.

3.2 Banetrafik

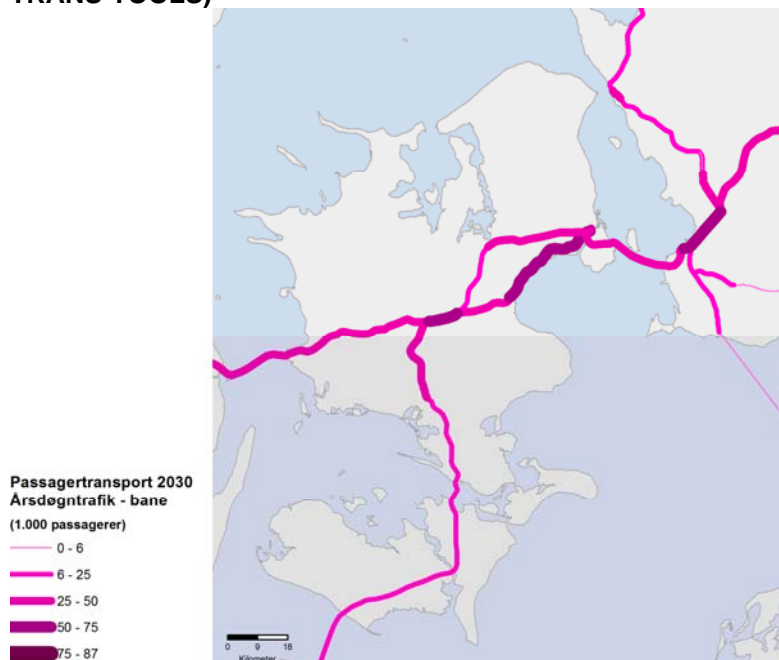
3.2.1 Banetrafik gennem Region Hovedstaden

Nedenstående figurer viser udviklingen i passagertransport på bane.

Figur 3 Passagertransport på bane gennem Region Hovedstaden 2010 (Kilde: TRANS-TOOLS)



Figur 4 Passagertransport på bane gennem Region Hovedstaden 2030 (Kilde: TRANS-TOOLS)



Som der kan ses ud af ovenstående kort, så forventes store stigninger i passagertrafikken på bane. Den nye forbindelse København-Ringsted står for en meget stor andel af trafikken i 2030. Derved aflastes forbindelsen via Roskilde, der også bruges for godstog.

3.2.2 Banetrafik over Øresund

Udviklingen i banetrafik frem mod 2027 er vist i Tabel 3 og Figur 5. Tallene er hentet i Trafikplan for den statslige jernbane 2012-2027.

Tabel 3 Udvikling i antal banepassagerer på strækninger, 2010 og 2027 (mio.)

Banestrækninger: (Mio. rejser)			
Nationalt	2010	2027	Vækst
København H - Kastrup	12,4	18,4	+48%
Kastrup – Øresundsbroen	9,8	16,9	+72%
Helsingør – Nivå	6	7,1	+18%
Nivå – Østerport	9,1	10,8	+19%
Over grænser			
Øresundsbroen	9,8	16,9	+72%
Helsingør - Helsingborg	0,8	0,8	0%
Øresund i alt	10,7	17,7	+65%
Femern Bælt	0,3	1,5	+400%

Frem mod 2027 er der en vækst på 65% i antallet af banepassagerer over Øresund, denne vækst er koncentreret på Øresundsbroen og der er ingen vækst på HH – forbindelsen. Ud af trafikken på Øresund regner man med at 0,5 mio. rejser er transit Femern og 0,2 mio. er Bornholm rejser i 2027.

Figur 5 Udvikling i antal banepassagerer på strækninger, 2010 og 2027 (mio.)



Banetrafikken over Femern Bælt forventes at vokse fra 0,3 mio. til 1,5 mio. passagerer pr år frem mod 2027 og deraf vil 1 mio. af rejserne være til og fra Østdanmark. Banerejser i transit mellem Tyskland og Sverige, via Femern, forventes at ligge på knap 0,5 mio. rejser i 2027.

3.3 Kollektiv trafik

3.3.1 Bus- og togkilometer

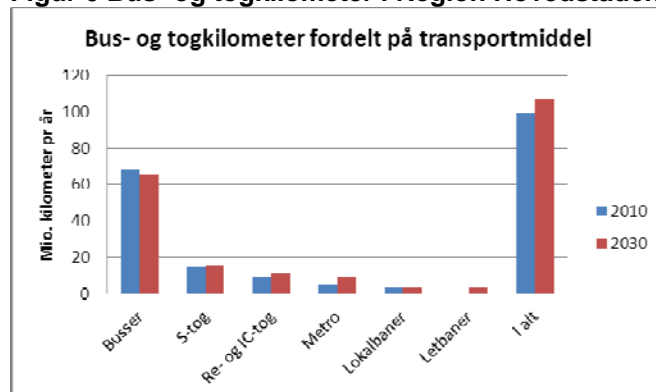
I et klimaperspektiv er det relevant at se på antallet af kørte bus- og togkilometer i regionen. I Tabel 4 vises dette for de enkelte kollektive transportmidler.

Tabel 4 Antal mio. kørte bus- og togkilometer i Region Hovedstaden per år, 2010 og 2030

Kollektivt transportmiddel			
	2010	2030	Ændring
Busser	68,2	65,8	-4%
S-tog	14,4	14,9	+4%
Re- og IC-tog	9,1	11,0	+21%
Metro	4,8	9,4	+97%
Lokalbaner	2,8	2,9	+4%
Letbaner	0,0	3,1	-
I alt	99,2	107,0	+8%

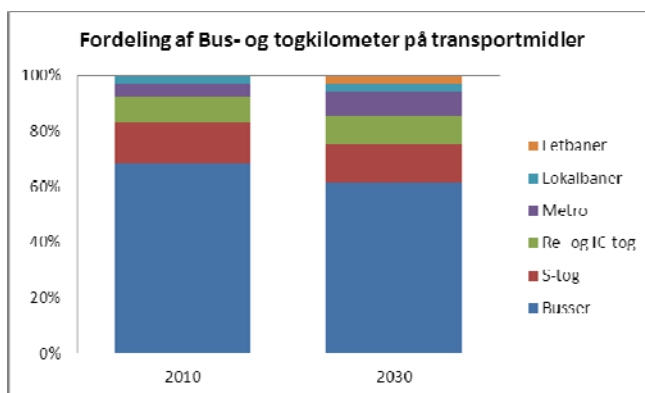
Fra 2010 til 2030 stiger det samlede antal bus- og togkilometer med 8%, fra 99 til 107 mio. kilometer.

Figur 6 Bus- og togkilometer i Region Hovedstaden, fordelt på transportmiddel



Det er busserne der kører langt størstedelen af disse kilometer, men antallet af kørte kilometer falder med næsten 3 mio. og andelen af de samlede kørte kilometer falder i perioden fra 69% til 61%. Det er primært metroen der løfter væksten i kørte kilometer, men også Letbane og Regional- og Intercitytog har stor vækst i perioden.

Figur 7 Fordeling af Bus- og togkilometer på transportmidler



3.3.2 Persontrafkarbejdet i den kollektive trafik

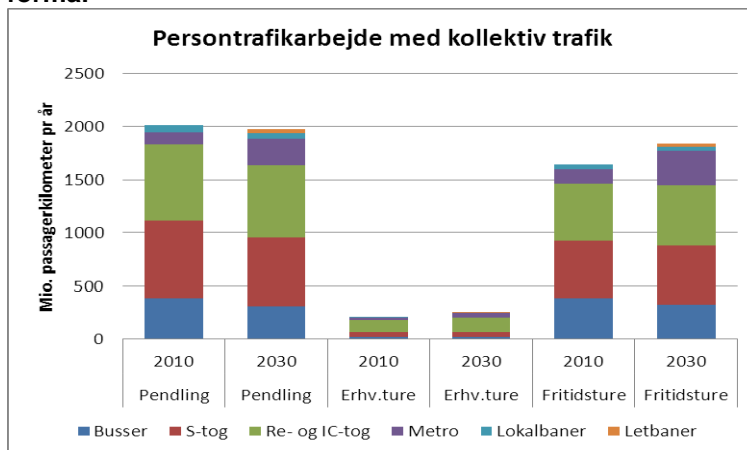
I Tabel 5 vises persontrafkarbejdet i den kollektive trafik, opgjort på de enkelte kollektive transportmidler, turformål og delområder.

Tabel 5 Persontrafkarbejdet i den kollektive trafik i Region Hovedstaden 2010 og 2030

Kollektivt transportmiddel	Mio. passagerkm per år										
	Pendling		Erhv. ture		Fritidsture		I alt		I alt pct.		
	2010	2030	2010	2030	2010	2030	2010	2030	2010	2030	
Busser	386	303	27	23	383	326	796	652	21%	16%	
S-tog	735	658	44	49	549	558	1.329	1.265	34%	31%	
Re- og IC-tog	716	676	113	135	532	564	1.361	1.374	35%	34%	
Metro	110	253	19	46	135	322	265	620	7%	15%	
Lokalbaner	67	49	2	2	45	44	114	95	3%	2%	
Letbaner	0	40	0	4	0	33	0	76	0%	2%	
I alt	2.014	1.979	206	259	1.644	1.845	3.864	4.083	100%	100%	

Imellem 2010 og 2030 stiger det samlede persontrafkarbejde fra 3,9 til 4,1 mia. passagerkilometer, en vækst på 6%. Denne vækst dækker over en stor vækst på 360 mio. passagerkilometer med metroen, koblet med relativ store fald for busser på 145 mio. og 65 mio. på S-tog. Derudover kommer letbanen ind med en andel på 2% i 2030, svarende til omkring 75 mio. passagerkilometer.

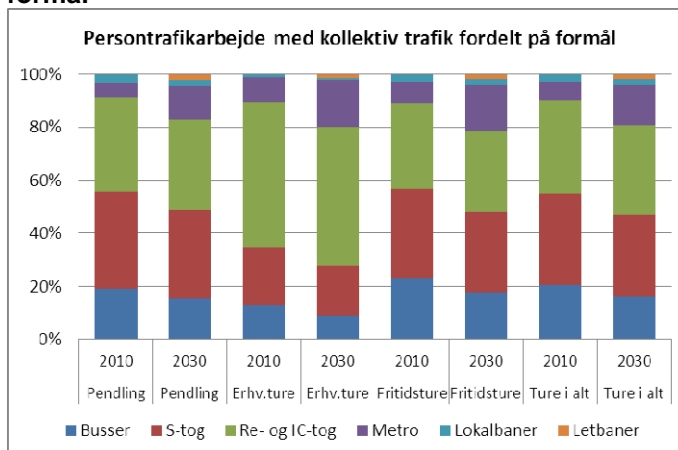
Figur 8 Persontrafkarbejde med kollektiv trafik i Region Hovedstaden, opdelt på formål



Pendlingen har den største andel af passagerkilometerne, sammenlignet med erhvervs- og fritidsture, men antallet falder svagt med 2% i perioden. Omvendt er der stor stigning i passagerkilometer for fritidsturene, der stiger med 12%. Erhvervsturene stiger også kraftigt, men deres andel i passagertrafkarbejdet er kun omkring 6%.

På tværs af de tre typer ture er metroen det kollektive transportmiddel med den største vækst i passagertrafkarbejde, den er på 130-140% i perioden. Samtidig har busserne det største fald, med 12-22%.

Figur 9 Persontrafkarbejde med kollektiv trafik i Region Hovedstaden, fordelt på formål



Samlet set har Regional- og Intercitytog den største andel af passagerkilometerne med ca. 35% i hele perioden, mens S-tog falder fra 34% til 31% frem til 2030. Busser har største fald i andel med 21% til 16% og metroen oplever den største stigning med vækst fra 7% til 15% i perioden.



På tværs af turformålene er transportmiddelfordelingen mere eller mindre den samme når det gælder pendling og fritidsture, mens Erhvervsturene har en større andel af ture med Regional- og Intercitytog og en mindre andel med både bus og S-tog.

Tabel 6 Pendling - passagertrafkararbejde i den kollektive trafik i Region Hovedstaden 2010 og 2030

Pendling	Mio. passagerkm per år		
	2010	2030	Ændring
Busser	386	303	-22%
S-tog	735	658	-10%
Re- og IC-tog	716	676	-6%
Metro	110	253	+130%
Lokalbaner	67	49	-27%
Letbaner	0	40	-
I alt	2.014	1.979	-2%

Passagertrafkarbejdet ved pendlingen falder med 2% i perioden og det er fordelt med store fald på lokalbaner og busser, samt mindre fald på S-tog og Regional-og Intercitytog. Samtidigt stiger metroen og letbaner kraftigt.

Tabel 7 Fritidsture - passagertrafkararbejde i den kollektive trafik i Region Hovedstaden 2010 og 2030

Fritidsture	Mio. passagerkm per år		
	2010	2030	Ændring
Busser	383	326	-15%
S-tog	549	558	+2%
Re- og IC-tog	532	564	+6%
Metro	135	322	+138%
Lokalbaner	45	44	-4%
Letbaner	0	33	-
I alt	1.644	1.845	+12%

Passagertrafkarbejdet for fritidsture stiger med 12% i perioden, men ellers ligner udviklingen i fordelingen af passagertrafkarbejdet billedet fra pendlingen.

Tabel 8 Erhvervsture - passagertrafkararbejde i den kollektive trafik i Region Hovedstaden 2010 og 2030

Erhvervsture	Mio. passagerkm per år		
	2010	2030	Ændring
Busser	27	23	-12%
S-tog	44	49	+11%
Re- og IC-tog	113	135	+19%
Metro	-19	46	+137%
Lokalbaner	2	2	-10%
Letbaner	0	4	-
I alt	206	259	+26%



Erhvervsrejsernes passagertrafkarbejde stiger med 26% i perioden, det sker på baggrunden af væsentlig stigning i metroens passagertrafkarbejde på 137% og store stigninger for S-tog og Regional-og Intercitytog på hhv. 10% og 20%.

4 Trafik- og transportarbejdet i Region Hovedstaden

Persontrafkarbejde

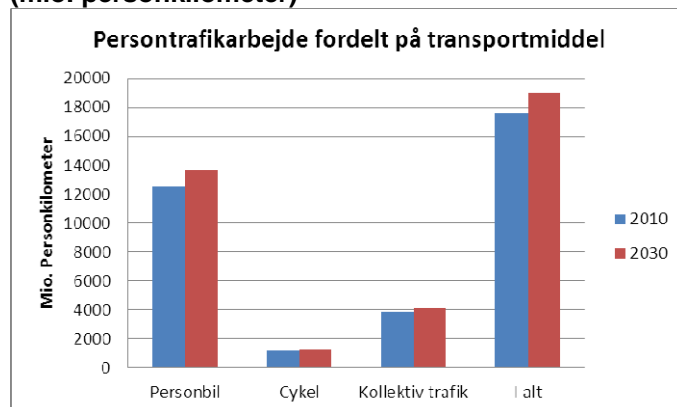
Udviklingen i persontrafkarbejdet mellem 2010 og 2030, fordelt på biltrafik, cykeltrafik og kollektiv trafik i Region Hovedstaden, fremgår af Tabel 9.

Tabel 9 Årlig persontransport i Region Hovedstaden i mio. personkilometer

Transportmiddel	2010	2030	Ændring
Personbil	12.565	13.649	+8,6%
Cykel	1.152	1.313	+14,0%
Kollektiv trafik	3.864	4.083	+5,7%
I alt	17.581	19.045	8,3%
Procentuel fordeling	2010	2030	Ændring
Personbil	71%	72%	+0,2%
Cykel	7%	7%	+0,3%
Kollektiv trafik	22%	21%	-0,5%
I alt	100%	100%	-

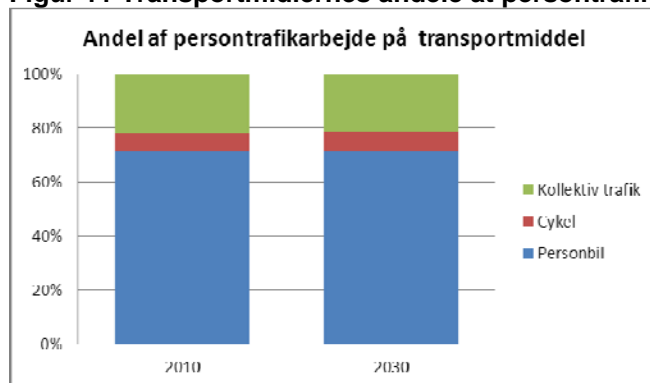
I perioden 2010-2030 stiger det samlede årlige persontrafkarbejde med 8%, fra 17,6 til 19 mia. Det er personbilen der udfører langt størstedelen af persontrafkarbejdet og samtidigt står for hovedparten af væksten, med en vækst på over 1 mia. ture, men cykel og kollektiv har en samlet vækst på 380 mio. ture.

Figur 10 Persontrafkarbejde i Region Hovedstaden fordelt på transportmiddel (mio. personkilometer)



Der er ingen nævneværdig forandring i modalsplittet mellem transportmidlerne mellem 2010 og 2030. Modalsplit er fordelingen mellem de forskellige transportmåder.

Figur 11 Transportmidlernes andele af persontrafkarbejde i Region Hovedstaden



4.1.1 Tures relation til Region Hovedstaden

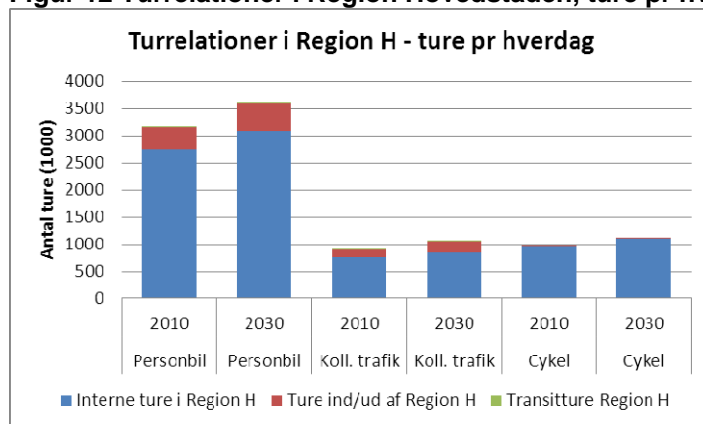
For at kunne vurdere omfanget af den interne persontrafik i regionen i forhold til den trafik, der krydser regionsgrænsen (herunder transittrafikken) er fordelingen af antallet af ture opgjort på basis af trafikmodelberegningen med OTM. Den opgjorte geografiske fordeling af personturene med henholdsvis bil, kollektive trafik og cykel, i relation til Region Hovedstaden fremgår af Tabel 10, Figur 12 og Figur 13

Tabel 10 Turenes relation til Region Hovedstaden - antal pr hverdag (1000)

Turrelation	Antal tusind ture per hverdag								
	Personbil			Koll. trafik			Cykel		
	2010	2030	Ændring	2010	2030	Ændring	2010	2030	Ændring
Interne ture i Region H	2.742	3.098	13%	755	854	13%	971	1.113	15%
Ture ind/ud af Region H	426	496	16%	145	197	36%	10	9	-10%
Transitture Region H	6	8	33%	1	13	1200%	0	0	
I alt	3.174	3.602	13%	901	1.064	18%	981	1.122	14%
	Personbil			Koll. trafik			Cykel		
	2010	2030	Ændring	2010	2030	Ændring	2010	2030	Ændring
Interne ture i Region H	86%	86%	-0,4%	84%	80%	-3,5%	99%	99%	0,2%
Ture ind/ud af Region H	13%	14%	0,3%	16%	19%	2,4%	1%	1%	-0,2%
Transitture Region H	0%	0%	0,0%	0%	1%	1,1%	0%	0%	0,0%
I alt	100%	100%		100%	100%		100%	100%	

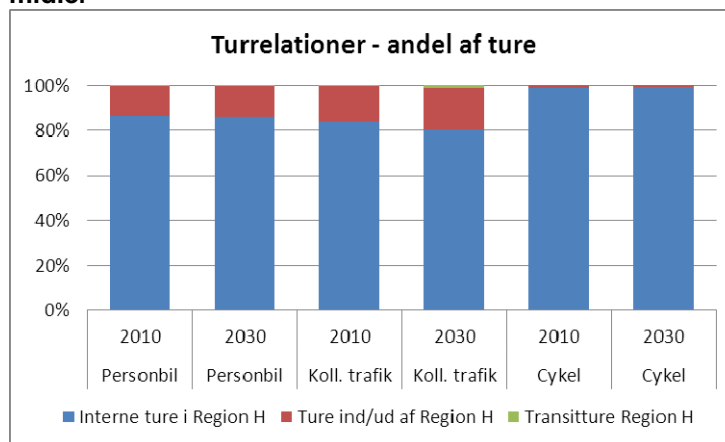
Antallet af ture stiger i perioden 2010-2030 fra ca. 5,1 mio. til 5,8 mio., svarende til en stigning på 14%. På tværs af transportmidlerne ligger over 80% af væksten (730.000 ture) i interne ture, mod 17% i ture ind og ud af Region Hovedstaden og godt 2% i transitture.

Figur 12 Turrelationer i Region Hovedstaden, ture pr hverdag (1000)



Personturene med bil stiger i perioden med 13%, svarende til 425.000 ture og for kollektive personture er væksten på 18%, svarende til 150.000 ture. For begge er det i de interne ture i Region Hovedstaden den største vækst sker. Væksten i personture på cykel er på 14%, svarende til 140.000 ture og der er kun vækst i de interne ture i Region H.

Figur 13 Turrelationer i Region Hovedstaden, andele af ture fordelt på transportmidler



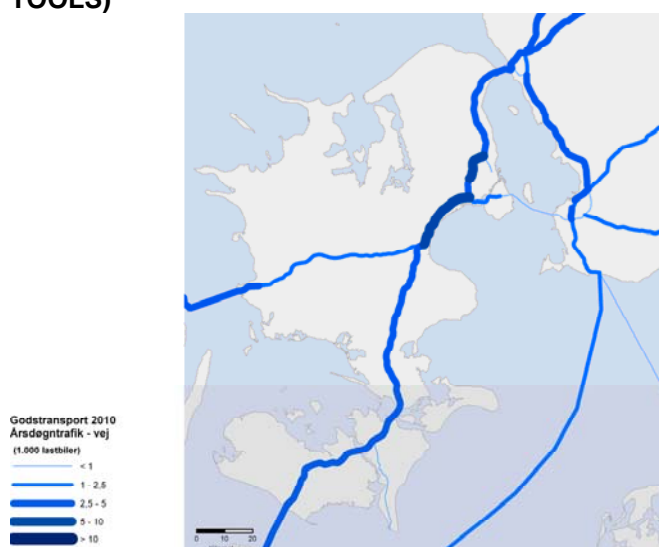
De tre typer tures andele er generelt stabil i perioden, dog er der i de kollektive ture et mindre fald i de interne tures andel, som primært overflyttes til ture ind og ud af Region H. For både bil og kollektiv trafik er andelen af interne ture omkring 80-85%, mens den for cykel er 99%. Turene ind og ud af Region Hovedstaden udgør lige under 15% for biler og op mod 20% for kollektiv trafik. Desuden udgør transitturene under 1 procent af det samlede antal ture for de enkelte transportmidler.

5 Godstransport

5.1 Godstransport på vej

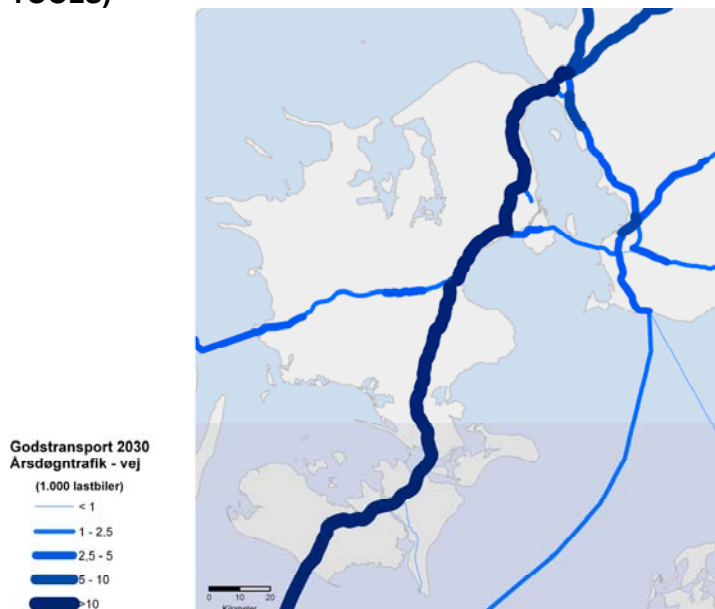
Godstransporten på vej gennem Region Hovedstaden i hhv. 2010 og 2030 er vist i Figur 14 og Figur 15.

Figur 14 Godstransport på vej gennem Region Hovedstaden 2010 (Kilde: TRANS-TOOLS)



Godstransporten med lastbil går i 2010 primært over HH-forbindelsen og via Motorring 3 og Køge Bugt Motorvejen mod Rødby Havn og vejgodsandelen på Øresundsbroen er meget lille relativt. De største mængder vejgods transporteres i motorvejskorridorerne Motorring 3 og Køge Bugt motorvejen.

Figur 15 Godstransport på vej gennem Region Hovedstaden 2030 (Kilde: TRANS-TOOLS)



I 2030 er billedet overordnet det samme, hovedkorridoren for vejgods er mellem HH-forbindelsen og Rødby Havn. Derudover er godsmængderene vokset generelt, men der er særlig storvækst i HH-Rødby korridoren.

5.2 Godstransport på bane

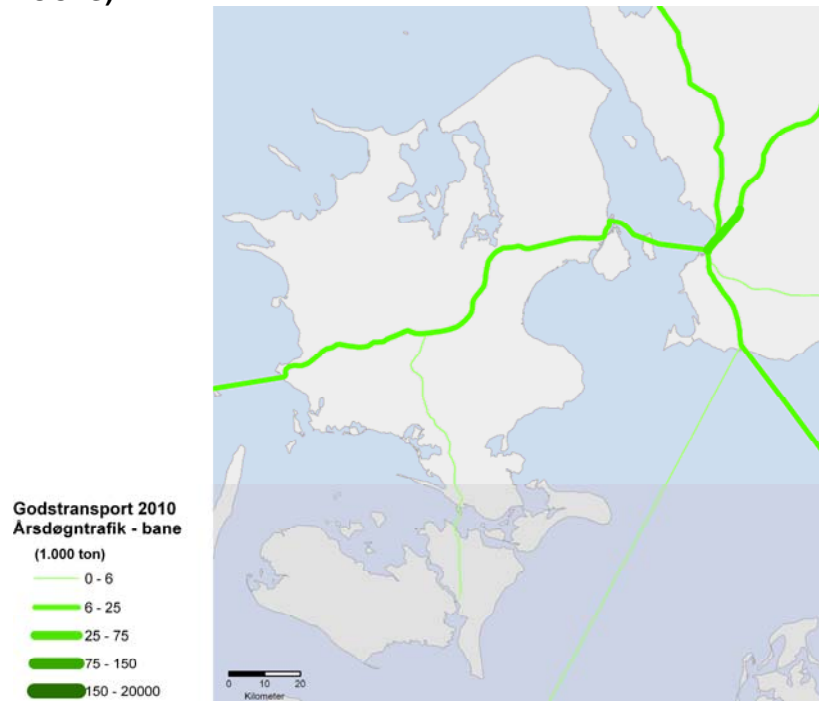
Hvis de nuværende udviklingstendenser fortsætter, kan banegodsvolumen stige med over 80% i perioden fra 2010 til 2027.¹

For transittrafikken, som står for den dominerende del, forventes 5,2% årlig vækst i årene frem til Femer forbindelsens åbning. Derefter forventes en samlet vækst på 31% fra åbningen og til 2027, hvor dobbeltsporet er udbygget i Tyskland.

Godstransporten på bane gennem Region Hovedstaden i hhv. 2010 og 2030 er vist i Figur 16 og Figur 17.

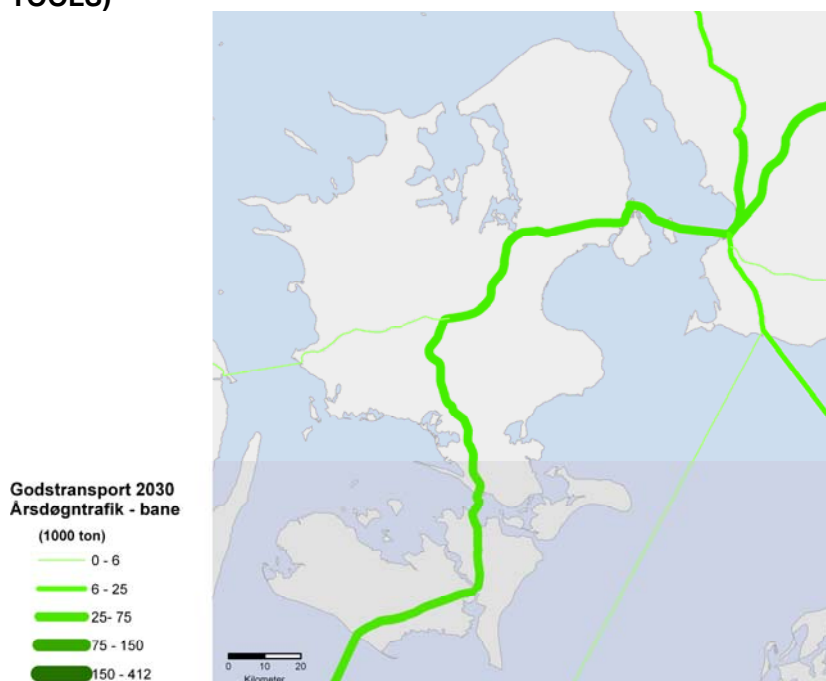
¹ Trafikplan for den statslige jernbane 2012-2027

Figur 16 Godstransport på bane gennem Region Hovedstaden 2010 (Kilde: TRANS-TOOLS)



I 2010 går næsten alt gods på bane via Storebælt til grænsen ved Padborg. I 2030 forventes det at størstedelen af banegodset skifter til Femern Bælt. Samtidig er der en væsentlig vækst i godsmængderne på bane gennem Region Hovedstaden, mellem 2010 og 2030.

Figur 17 Godstransport på bane gennem Region Hovedstaden 2030 (Kilde: TRANS-TOOLS)



Kapacitet godstog

Kystbanen har maks. 1 dagligt godstog fra nu og frem til 2027.

Øresundsbroen kapacitet øger fra 38 godstog daglig i 2011 (total for begge retninger) til 84 godstog i 2027, en vækst på 121%.

I tons ville dette betyde en øgning fra ca. 7 mio. tons til 18 mio. tons og den allerstørste del er transittrafik via Femern.

Transittrafikken var 5,985 mio. tons i 2010 og steg til 6,956 tons i 2011, svarende til en vækst på 16%. Det resterende er international kørsel til og fra Danmark.

Transportarbejdet i transittrafikken var 1,9 milliarder tonkm i 2011 og 2,2 i 2012 (+18%), hvilket betyder at togene havde mere gods.