



Til Knud Holt Nielsen (Ø)

Politikersvar til Knud Holt Nielsen (Ø) - Kapacitet på Øresundsbroen

Knud Holt Nielsen har den 4. oktober 2024 stillet følgende spørgsmål:

"Spørgsmål vedrørende kapaciteten på Øresundsbroen
På side 16 i forslaget til Kommuneplan fremgår det, at åbningen af Femernforbindelsen vil udfordre kapaciteten til persontog på jernbanerne til lufthavnen og videre over Øresundsbroen. Hvilke beregninger ligger til grund for denne passus?"

Økonomiforvaltningens svar

Økonomiforvaltningen bemærker indledningsvis, at Københavns Lufthavn, Øresundsbroen og den kommende Femernforbindelse bindes sammen af og alle ligger på den europæiske ScanMed Trans-European Transport Network (TEN-T) korridor. Formålet med Femernforbindelsen er at fjerne en trafikal flaskehals i korridoren og fremme transport af gods og personer mellem Skandinavien og Centraleuropa.

Kapacitet i forhold til Øresundsbroen og Femernforbindelsen indgår i forskellige analyser, der er brugt som grundlag for formuleringen i forslag til Kommuneplan 2024. Herunder nævnes en række af disse.

Trafik- Bygge- og Boligstyrelsens Trafikplan 2017-2032

Det fremgår i Trafik- Bygge- og Boligstyrelsens Trafikplan 2017-2032 (2017), at selv med den nye bane København-Ringsted, som er en del af forberedelserne til den kommende Femernforbindelse, vil der fortsat være trafikale flaskehalse. I hovedstadsområdet nævnes blandt andet kapacitetsudfordringer i forhold til Hovedbanegården, Øresundsbanens spor og perronkapacitet og Københavns Lufthavn. Det fremgår videre, at fjerntogenes punktlighed på Øresundsbanen i myldretiden i 2016 var 65%-70%. Det betyder, at 30-35% af togene er forsinkede eller bliver aflyst. Det fremgår videre, at kapacitetsudnyttelsen er høj. Trafik- Bygge- og Boligstyrelsens peger derfor på behov for infrastrukturinvesteringer.

Økonomiforvaltningen bemærker, at det efterfølgende i Infrastrukturplan 2035 blandt andet er besluttet at udvide stationen ved lufthavnen og etablere overhalingsspor ved Kalvebod. Hertil har Banedanmark, med inddragelse af DSB og Trafikstyrelsen, udarbejdet et ideoplæg om

20-10-2024

Sagsnummer i F2

Dokumentnummer i F2
6404398

Sagsnummer eDoc

Sagsbehandler

forenkling af Hovedbanegården, hvor det er besluttet, at der skal udarbejdes en miljøkonsekvensvurdering af en principløsning, som forventes at ligge klar i 2026.

Trafik- Bygge- og Boligstyrelsens Trafikplan 2017-2032 kan læses her: [Trafikplan 201732 endelig inkl tabel.pdf \(trafikstyrelsen.dk\)](#)

Rambøll analyse

Konsulenthuset Rambøll gennemførte for Hamborg, Malmø og København i 2018 analysen "Unlocking the potential in the Fehmarn Belt Region". I analysen fremgår det blandt andet, at Femernforbindelsen mellem Tyskland og Danmark bliver en af de mest betydningsfulde udviklinger i ScanMed korridoren. Femernforbindelsen kan dog føre til kapacitetsudfordringer i andre dele af ScanMed korridoren i takt med, at trafikstrømmen øges via Øresunds- og Femernforbindelserne. Der kan således opstå flaskehalse mellem København og Malmø. Det fremgår videre, at selvom afstanden mellem København og Hamborg mindskes fra 4,5 timer til ca. 2,5 timer, vil Femernforbindelsen, uden anlæg af lokale og regionale anlæg, ikke operere effektivt. Trafikale flaskehalse ses allerede på strækningen, og kapacitetsforbruget ved Københavns Lufthavn er allerede tæt på sit maksimum for passagertog. Endelig fremgår det, at selvom der foretages nye investeringer i infrastruktur til og fra Københavns Lufthavn, samt de tilstødende arealer på begge sider af Øresundsbroen, vil der fortsat være et maksimalt kapacitetsforbrug og dermed sårbarhed, hvor selv små forsinkelser kan have direkte indflydelse på regulariteten.

Rambøll analysen kan læses her: [Unlocking the transnational potential in the Fehmern Belt Region.pdf \(oresundsmetro.com\)](#)

AFRY analyse

Konsulenthuset AFRY gennemførte i 2023 en analyse for Malmø stad om kapacitet og redundans over Øresund. I AFRY-analysen fremgår blandt andet, at jernbanesystemet nærmer sig kapacitetsgrænsen ved Øresundsbroens tilslutninger på både den svenske og danske side, hvilket medfører forsinkelser, forstyrrelser og øgede omkostninger for både passagerer og godstransport. Systemet er sårbart, da regional-, fjern- og godstog deler de samme spor mellem Malmø (Svågertorp) og København (Kalvebod). For at udnytte potentialet fra den nye Femern Bælt-forbindelse mellem Tyskland og Danmark er der behov for investeringer i infrastrukturen for at sikre tilstrækkelig kapacitet over Øresund.

AFRY-analysen kan læses her: [Rapport-Oresundsmetro- Kapacitet och redundans i jarnvagssystemet 230505.pdf](#)

Trafikverkets analyse

På opdrag fra den svenske regering har Trafikverket i perioden 2022-2024 gennemført en analyse af kapacitet og redundans for transporter over Øresund. Analysen fokuserer på person- og godstrafik på vej og bane i tidshorisonterne 2030, 2040 og efter 2050. Analysen bygger blandt andet på prognoser for persontogtrafik, togoperatørers fremtidsplaner, den svenske nationale trafikplan 2022-2033, den danske Infrastrukturplan 2035 (hvor blandt andet udvidelse af stationen ved lufthavnen og etablering af overhalingsspor ved Kalvebod indgår), samt Femernforbindelsen med dobbeltspor mellem København og Hamborg.

Analysen peger blandt andet på, at kapacitetsudfordringer i vej- og baneinfrastrukturen på land påvirker trafikken over Øresund. Ifølge analysen har Øresundsbroen i sig selv kapacitet til nuværende trafik frem til 2050, men vil derefter opleve udfordringer. I dag kører der syv persontog og to godstog per time i hver retning på Øresundsbroen, og der er kapacitet til yderligere fem persontog. Forudsætningerne i transportsystemet i Danmark og Sverige begrænser imidlertid muligheden for at øge trafikken, blandt andet på grund af konkrete kapacitetsproblemer på forskellige strækninger som fx Södra stambanan (jernbanestrækning der forbinder Malmø og Skåne med Stockholmsområdet). Tilsvarende i forhold til Danmark peges på konkrete kapacitetsudfordringer i form af for eksempel Københavns Hovedbanegård, hvor der har begrænset plads til at håndtere en øget trafik.

Trafikverkets analyse kan læses her: [Kapacitet och redundans för transporter över Öresund \(diva-portal.org\)](https://diva-portal.org/)