



MINISTEREN

Dato 11. april 2006
J nr. 400-7

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 24. marts 2006 stillet mig følgende spørgsmål 19 (L 162), som jeg hermed skal besvare.

./. Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 19:

"Hvilken prognose for lokalisering af arbejdspladser i Københavnsområdet benyttes i ministeriet og hvor stor en andel af væksten i arbejdspladser vil afføde et øget transportarbejde i henholdsvis privatbil, kollektivtrafik, på cykel og gåben?"

Svar:

I forbindelse med behandlingen af Trafikudvalgets spørgsmål har jeg anmodet Vejdirektoratet om bemærkninger. Vejdirektoratet har oplyst følgende, hvortil jeg kan henholde mig:

"Prognosen for lokalisering af arbejdspladser i Københavnsområdet indgår som en af flere forudsætning i modelgrundlaget for de trafikmodelberegninger, som bl.a. beregner transportarbejdet på de forskellige trafikarter.

Til vurdering af infrastrukturprojekter benyttes de senest tilgængelige officielle prognoser for lokalisering og udvikling af arbejdspladser. I forbindelse med gennemførelse af trafikmodelberegninger for vejprojekter i hovedstadsområdet – herunder 1. etape af Frederikssundmotorvejen – er således benyttet Hovedstadens Udviklingsråds arbejdspladsprognoser på baggrund af oplysninger fra Hovedstadsregionens Statistikkontor.

Vækst i antal arbejdspladser vil i trafikmodelberegningerne altid medføre et øget antal rejser i hovedstadsområdet. Fordelingen af rejserne på bil, kollektiv trafik, cykel og gang afhænger af arbejdspladsernes lokalisering, men også af de øvrige forudsætninger, som indgår i modelgrundlaget ved trafikberegningerne.

Grundlaget for trafikmodelberegningerne omfatter de officielle prognoser for byudvikling herunder de anførte arbejdspladsprognoser samt prognoser for udvikling i befolkningstallet og byplanmæssige forudsætninger. Derudover indgår også en række andre forudsætninger som planer for infrastrukturen



(vejnettet og den kollektive trafik) og prognoser for bilejerskabet, der har indflydelse på fordelingen af rejser på de forskellige trafikformer.

Side 2/2

Modellen beregner først turproduktionen (hvor mange rejser og med hvilket formål) på baggrund af befolkningens størrelse og beskæftigelse samt biltætheden i de enkelte områder i hovedstadsregionen. Ved beregningen tages hensyn til de forskellige transportmidler.

Dernæst beregnes turfordelingen ved en såkaldt modal split beregning, dvs. hvor rejserne går hen. Ved beregningen fordeles turene på de transportmidler (cykel, gang, kollektiv trafik, personbil), der kan benyttes i de pågældende delområder. Fordelingen af ture på transportmidler bestemmes bl.a. af transportmidlets hastighed, pris og komfort i forhold til de øvrige tilgængelige transportmidler.

Som et sidste trin i trafikberegningen gennemføres en rutevalgsberegning, dvs. ad hvilke ruter foregår rejserne, hvor der i rejserne kan indgå brug af forskellige transportmidler.”

Med venlig hilsen

Flemming Hansen