



Storebæltsforbindelsens trafikale effekter

Sund ≅ Bælt
Sund ≅ Bælt



Indhold

Forord	3
Resumé	4
Indledning	7
Persontrafikken over Storebælt	8
Personbilerne på Storebæltsforbindelsen	10
Alternativerne til Storebæltsforbindelsen	12
De rejsende på Storebælt	13
Godstrafikken over Storebælt	17



FORORD

I 2008 er det ti år siden, at den faste vejforbindelse over Storebælt åbnede. Forbindelsen har fået trafikken over Storebælt til at stige med eksplosiv kraft og har medført, at Danmark i dag er et trafikalt forenet land.

Både i folkemunde og blandt eksperter er forbindelsen blevet kaldt århundredets største trafiksucces. Det er da også et faktum, at forbindelsen skaber daglig værdi for brugerne, dvs. bilisterne, togpassagererne og godstransportørerne.

I anledning af ti-året for åbningen af vejbroen har vi foretaget en nøjere undersøgelse af vejforbindelsens betydning for trafikken mellem Øst- og Vestdanmark.

Vi har sammenlignet oplysninger om trafikken i 2007 med tilsvarende oplysninger fra 1996, som var året inden åbningen af Storebæltsforbindelsens jernbane. På dette grundlag belyser vi væksten i trafikken mellem Øst- og Vestdanmark. Endvidere beskriver vi de betydelige ændringer i de rejsendes valg af rute og transportmiddel, som den faste forbindelse har medført.

Tallene dokumenterer med al ønskelig tydelighed, at den trafikale succes på Storebælt er en kendsgerning.

Som ejer og daglig forvalter af Storebæltsforbindelsen er vi både glade og stolte over denne udvikling. En udvikling som forpligter

os til også i de kommende år at sørge for tilfredse kunder til gavn for hele det danske samfund.

God læselyst – og velkommen på broen.

Leo Larsen
Administrerende direktør
Sund & Bælt Holding A/S
Juni 2008



RESUMÉ

Storebæltsforbindelsen fejrer 10-års fødselsdag som kombineret vej- og jernbaneforbindelse den 14. juni 2008. I den anledning har A/S Storebælt undersøgt vejforbindelsens betydning for trafikken mellem Øst- og Vestdanmark.

Stigning i trafikken

I dag krydser 28 mio. personer årligt Storebælt via den faste forbindelse. Det svarer til 87% af personrejserne mellem Øst- og Vestdanmark.

Årligt benytter 9,4 mio. personbiler og 1,3 mio. lastbiler Storebæltsforbindelsen, hvilket er en tredobling siden 1996. Godsmængden i ton på lastbil over Storebæltsforbindelsen er højst sandsynligt mere end tredoblet i perioden.

Storebæltsforbindelsen har i sig selv skabt et trafikspring – altså nye øst-vest rejser – som for personer er på 50% af det oprindelige

antal rejsende over Storebælt. For godtransport i lastbil er det tilsvarende tal 75%.

Årsager til væksten

De tre væsentligste årsager til den store vækst i persontrafikken og lastbiltrafikken er:

- Forbindelsen har skabt et trafikspring.
- Forbindelsen har tiltrukket rejsende fra andre ruter og transportmidler.
- Den økonomiske vækst har medført en stigning i alle typer rejser og i lastbilture generelt.



Men takstnedsættelsen i 2005 har også betydet øget trafik. Personbiltrafikken er faktisk steget med ca. 10% som følge af takstnedsættelsen. BroBizz-ordningen ser også ud til at være en succes. Knap halvdelen af køretøjerne benytter BroBizz.

De rejsende

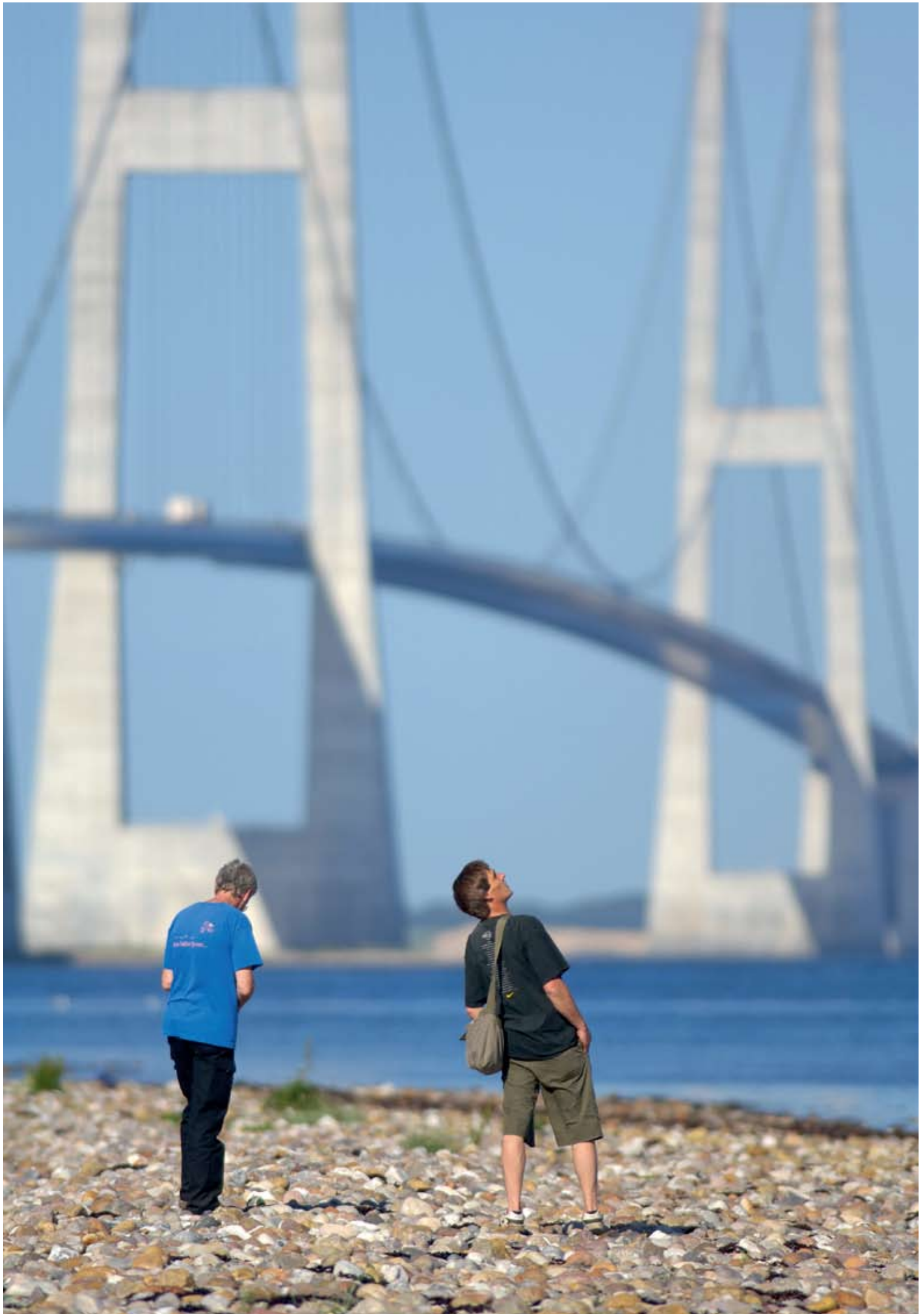
Fritidsrejsende og pendlere udgør 66% af det samlede antal rejsende i bil over Storebæltsforbindelsen. De fleste rejser foregår internt i Danmark, og ikke overraskende rejser flest til og fra Hovedstadsområdet. Ser man på den enkelte person, er det de personer, der bor tættest på Storebælt, som benytter forbindelsen mest.

Formål med rejserne

Antallet af fritidsrejser er næsten tredoblet, mens erhvervsrejserne er godt og vel fordoblet. Væksten i fritidsrejser skyldes bl.a. muligheden for at komme frem og tilbage mellem Øst- og Vestdanmark på en dag og deltage i arrangementer som eksempelvis Madonnas koncert i Horsens i 2006.

Alternativer til forbindelsen

I 2007 udgjorde fly- og færgetrafikken tilsammen 13% af persontrafikken mellem Øst- og Vestdanmark. Flytrafikken er halveret siden 1996, mens person- og lastbiltrafikken på konkurrerende færger er faldet med 25%.





INDLEDNING

Motorvejen på den faste forbindelse over Storebælt blev indviet i juni 1998 og er på 10 år blevet en integreret del af Danmarks infrastruktur. Storebæltsforbindelsen betyder i dag, at afstanden mellem Øst- og Vestdanmark målt i tid og omkostninger er blevet mindre, ligesom afstanden rent mentalt er formindsket.

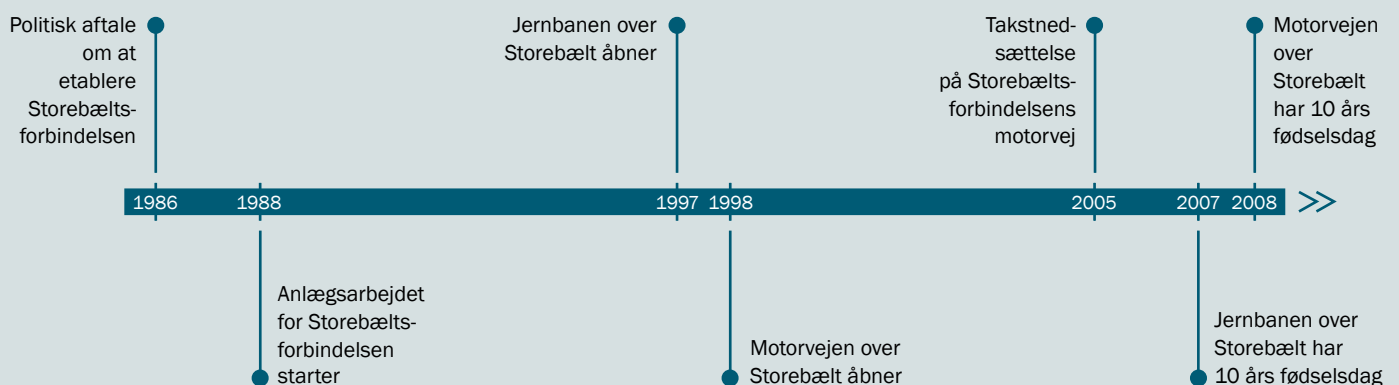
I denne publikation beskrives Storebæltsforbindelsens betydning for trafikken mellem Øst- og Vestdanmark. Publikationens fokus er på Storebæltsforbindelsens persontrafik generelt og transport af både personer og gods på motorvejen over Storebælt.

Oplysninger om trafikken i 2007 sammenlignes med tilsvarende oplysninger fra 1996,

som var året inden åbningen af Storebæltsforbindelsens jernbane. Væksten i trafikken mellem Øst- og Vestdanmark er belyst på det grundlag. Endvidere beskrives de betydelige ændringer i de rejsendes valg af rute og transportmiddel, som den faste forbindelse har medført.

Kilderne til publikationen er de enkelte trafikselskabers oplysninger til Danmarks Statistik om deres trafik, Vejdirektoratets trafiktællinger, Statens Lufthavnsvæsen, interview af bilister på Storebæltsforbindelsen gennemført af Sonar og A/S Storebælts egne data.

Figur 1 Tidsforløb fra politisk aftale til 10-års fødselsdag





PERSONTRAFIKKEN OVER STOREBÆLT

I 2007 passerede 27,9 mio. personer Storebæltsforbindelsen. Det er to en halv gang så mange personer, som rejste over Storebælt i 1996. Storebæltsforbindelsen har skabt et trafikspring på ca. 5,3 mio. rejsende årligt målt i 1996-trafikoniveau. Det svarer til et trafikspring på 50% af det oprindelige antal rejsende over Storebælt.

Samlet persontrafik over Storebælt

I 2007 passerede 27,9 mio. personer Storebæltsforbindelsen. I 1996 – året før åbningen af forbindelsens jernbane – var antallet af rejsende med Scandlinesfærgerne og den daværende Vognmandsrute 10,9 mio. personer. Det er langt mere end en fordobling.

Storebæltsforbindelsen har dermed oplevet en vækst i trafikken, der ligger væsentligt over den generelle vækst i samfundet.

Årsager til vækst i persontrafikken

De tre væsentligste årsager til den store vækst i persontrafikken er:

- Forbindelsen har skabt et trafikspring.
- Forbindelsen har tiltrukket rejsende fra

andre ruter og transportmidler.

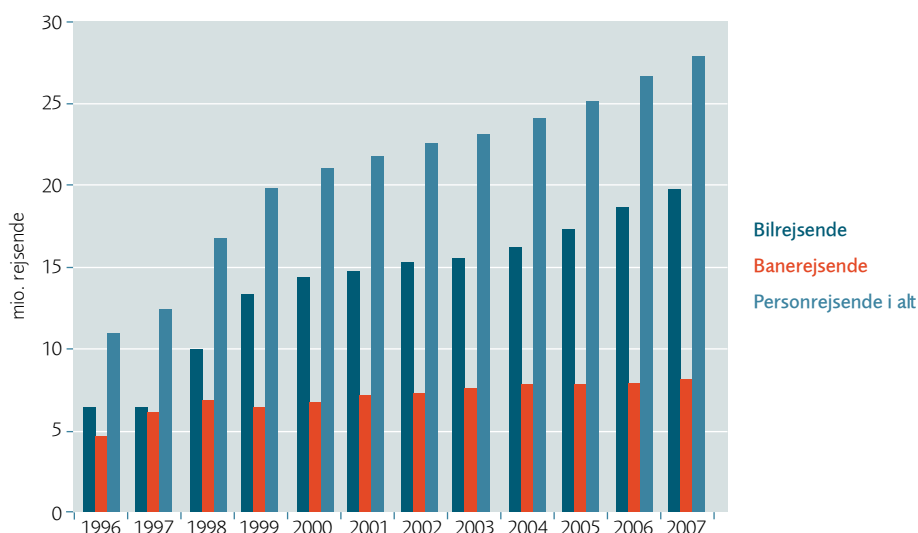
- Den økonomiske vækst har medført en stigning i alle typer rejser.

Dertil kommer, at taksten for at krydse Storebæltsforbindelsen i 2005 blev sat ned, hvilket ser ud til at have skabt øget trafik.

Trafikspring

Et trafikspring indtræffer ikke fra dag 1. Vores beregninger viser, at trafikspringet for personrejsende på Storebæltsforbindelsen overvejende var slået igennem i år 2000, dvs. ca. 2 år efter åbningen. Man kan således ikke registrere et eventuelt yderligere trafikspring efter år 2000, fordi det ikke kan isoleres fra andre faktorer.

Figur 2 Udviklingen i persontrafikken over Storebælt



Definition af trafikspring

Ny infrastruktur kan foranledige, at personer, der ellers ikke ville have rejst – heller ikke med andre transportmidler – rejser. Dette fænomen kalder man for trafikspring.

For Storebæltsforbindelsens vedkommende er trafikspringet defineret ved nye øst-vest rejser, som alene skyldes forbindelsens eksistens.



Det vurderes derfor, at trafikspringet som følge af Storebæltsforbindelsens åbning er ca. 5,3 mio. personer årligt målt i 1996-trafikoniveau. Det svarer til et trafikspring på 50% af det oprindelige antal rejsende over Storebælt.

Persontrafikkens sammensætning

Figur 3 viser, hvordan persontrafikken på Storebæltsforbindelsen i dag fordeler sig.

Målt i dagens trafikoniveau udgør trafikspringet 28% af det samlede antal rejsende svarende til 7,9 mio. personer. Det betyder, at 7,9 mio. personer af de rejsende over Storebæltsforbindelsen i 2007 ikke ville have rejst, hvis forbindelsen ikke havde eksisteret.

Ca. 59% af de rejsende i 2007 – svarende til 16,5 mio. personer – ville have været kunder på jernbane- og bilfærgerne over Storebælt, hvis Storebæltsforbindelsen ikke havde eksisteret.

Endelig ville 3,6 mio. rejsende have benyttet andre færge- og flyruter, hvis Storebælts-

forbindelsen ikke havde eksisteret. Det svarer til 13% af trafikken i 2007.

Forudsætninger for opgørelsen

For at opgøre, hvordan væksten i antal personer på Storebæltsforbindelsen fordeler sig på de forskellige årsager, er man nødt til at opstille visse forudsætninger.

Det er her forudsat, at:

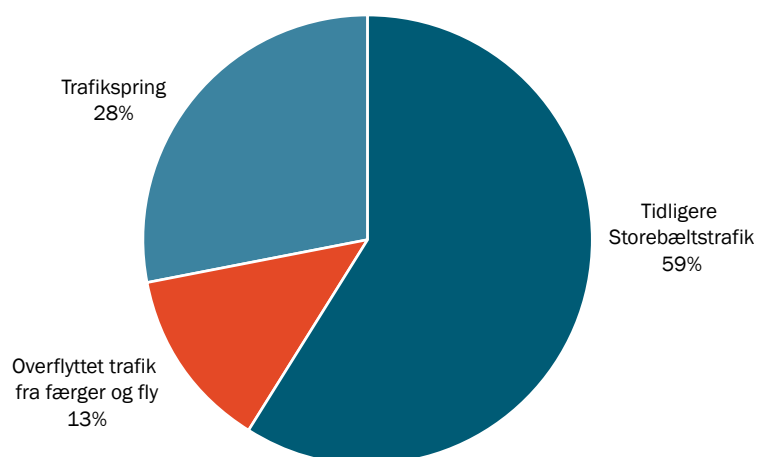
- Trafikspringet på Storebæltsforbindelsen er den faktiske trafik over den faste forbindelse fratrukket den forventede færgetrafik over Storebælt, hvis Storebæltsforbindelsen ikke havde eksisteret, og overflytningen fra de andre ruter og transportmidler.
- Overflytningen af trafik til Storebælt fra færger på andre ruter og fra indenrigsluftfarten er lig med faldet i antal

rejsende på disse ruter og transportmidler.

- Trafikvæksten uden Storebæltsforbindelsen ville have været 3% årligt. Dette skøn er baseret på en række kilder, som indikerer, at trafikvæksten mellem Øst- og Vestdanmark ville have været mellem 2% og 4% uden Storebæltsforbindelsen.

I præsentationen af resultaterne opgøres trafikken fra Storebæltsfærgerne, overflytningen fra andre ruter og transportmidler samt trafikspringet i dagens trafikoniveau. Det betyder, at trafikmængden som følge af økonomisk vækst er fordelt på disse typer trafik.

Figur 3 Fordelingen af personrejsende over Storebælt på årsager



Note: Den viste fordeling er stort set uændret fra 2000 og frem



PERSONBILERNE PÅ STOREBÆLTSTFORBINDELSEN

Den samlede personbiltrafik over Storebælt er steget fra 2,7 mio. personbiler i 1996 til 9,4 mio. personbiler i 2007. Det er mere end en tredobling. Takstnedsættelsen i 2005 har forøget personbiltrafikken med 10% i forhold til niveauet inden takstnedsættelsen. I dag betaler knap halvdelen af alle køretøjer med BroBizz.

Bilerne over Storebælt

Godt to tredjedele af persontrafikken over Storebælt forbindelsen foregår i personbiler. Den samlede personbiltrafik over Storebælt er steget fra 2,7 mio. personbiler i 1996 til 9,4 mio. personbiler i 2007. Det er mere end en tredobling.

For personbilerne tegner trafikspringet sig for ca. 44% målt i dagens trafikniveau.

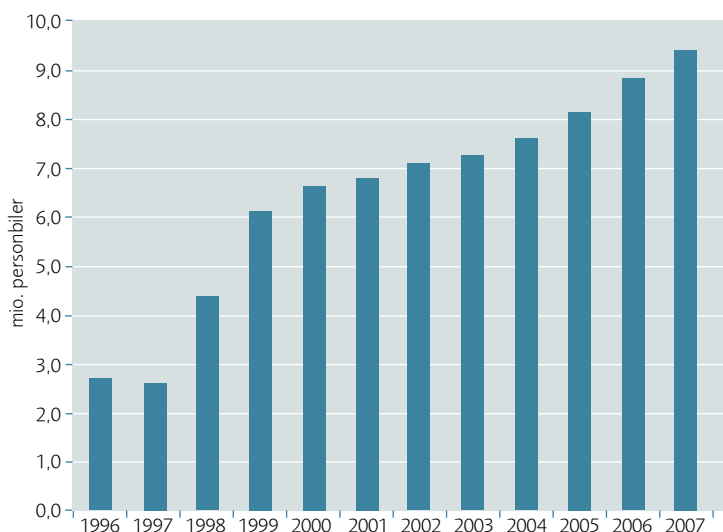
Takstnedsættelse i 2005

Taksterne for at benytte Storebælt forbindelsen blev nedsat med 20% den 14. juni 2005. Endvidere blev Weekendbilletten for personbiler lanceret i september 2005. Weekendbilletten giver rabat på 12% til

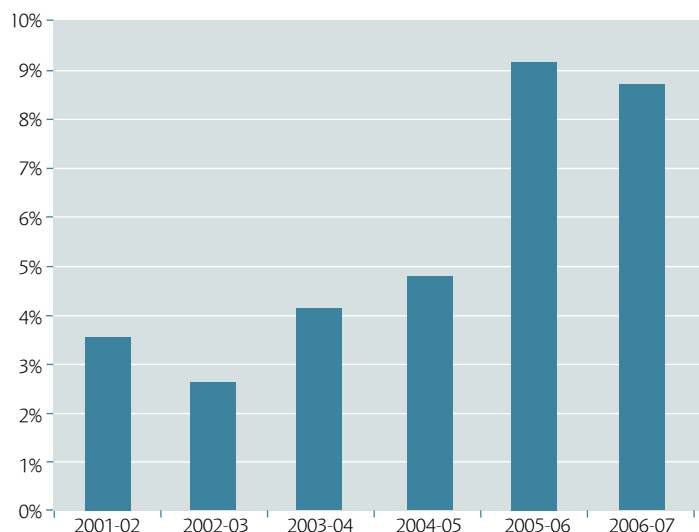
private, der rejser frem og tilbage over broen i tidsrummet mellem fredag kl. 14 og søndag kl. 24.

Takstnedsættelsen ser ud til at have betydet øget trafik. Personbiltrafikken er steget 9% årligt i 2005-06 og 2006-07, mens den før takstnedsættelsen steg med ca. 2%-4% årligt. Der er andre faktorer end taksten, som påvirker trafikmængden. Den generelle økonomiske udvikling og benzinprisen har også betydning. Derfor er der en vis usikkerhed forbundet med at opgøre effekten af takstnedsættelsen. Hvis man antager, at effekten er fuldt indtrådt to år efter takstnedsættelsen, er personbiltrafikken steget ca. 10% som følge af takstnedsættelsen.

Figur 4 Antallet af personbiler over Storebælt



Figur 5 Stigning i personbiler over Storebælt forbindelsen



Note: Juli-maj i forhold til året før



Betalingsmiddel

Inden Storebæltsforbindelsen åbnede benyttede ca. 2/3 af de rejsende på færgerne enkelt- eller returbilletter, som blev betalt kontant eller med kort i billetlugerne på færgehavnen. Resten rejste på 10-turskort, eksklusivkort eller kombinationsbilletter.

I dag kan man betale med kort og kontanter i de manuelle baner, med kort i selvbetjeningsbanerne samt med BroBizz i de fuldautomatiske baner. Med en BroBizz i bilen kan man køre direkte gennem betalingsbanen uden at stoppe op. Betalingen foregår ved at beløbet trækkes på det betalingsmiddel, som kunden har knyttet til BroBizz'en.

A/S Storebælt har udviklet BroBizz-produkter, der passer til de fleste behov og køretøjstyper. BroBizz Fritid er et produkt, som er lavet specielt til de fritidsrejsende, der fortrinsvis kører i weekenden. BroBizz Erhverv er særligt rettet mod de erhvervsrejsende, og der er produkter til både personbiler, lastbiler og busser. Der findes endvidere BroBizz Pendler og BroBizz Handicap.

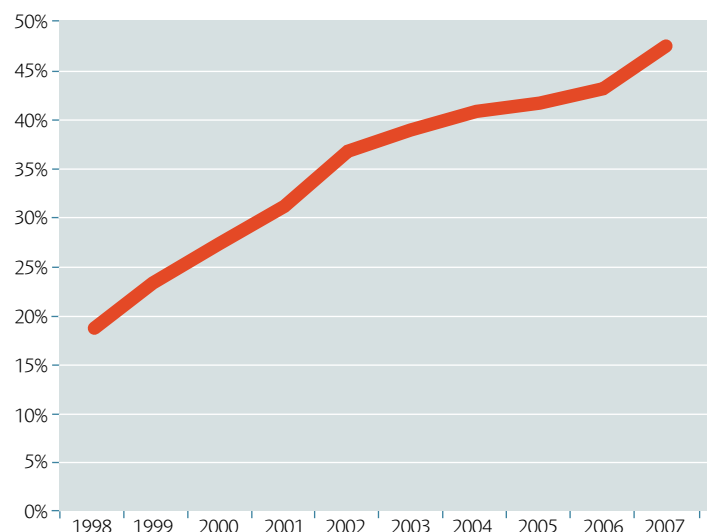
Med en BroBizz i forruden kører man hurtigt og nemt gennem anlægget til glæde for både kunden og A/S Storebælt. BroBizz er nemlig med til at optimere trafikken i betalingsanlægget og således nøglen til, at trafikken også i fremtiden kan afvikles uden kødan-

nelse og større ventetider for kunderne.

A/S Storebælt vil derfor i de kommende år øge udbredelsen af BroBizz, så kapaciteten i betalingsanlægget kan følge med den stigende trafikmængde, der må forventes i fremtiden.

I Figur 6 ses udviklingen i BroBizz-andelen siden åbningen af broen. Det fremgår, at BroBizz-andelen har været jævnt stigende frem til 2006, og at BroBizz-kampagnen i 2007 gav anledning til en markant stigning i BroBizz-andelen fra 2006 til 2007. BroBizz-andelen er nu oppe på 47%, og det forventes, at den stiger yderligere i takt med at BroBizz'en udbredes blandt kunderne.

Figur 6 Andel BroBizz-betalinger, alle køretøjer





ALTERNATIVERNE TIL STOREBÆLTSTFORBINDELSEN

Af de rejsende mellem Øst- og Vestdanmark benytter 87% sig af Storebæltsforbindelsen. Flytrafikken mellem Øst- og Vestdanmark er halveret siden 1996, mens persontrafikken på konkurrerende færger er faldet med 25%

Storebæltsforbindelsens markedsandel

Af den samlede persontrafik mellem Øst- og Vestdanmark benyttede 87% sig af Storebæltsforbindelsen i 2007. Fly- og færgetrafik udgjorde til sammen 13%.

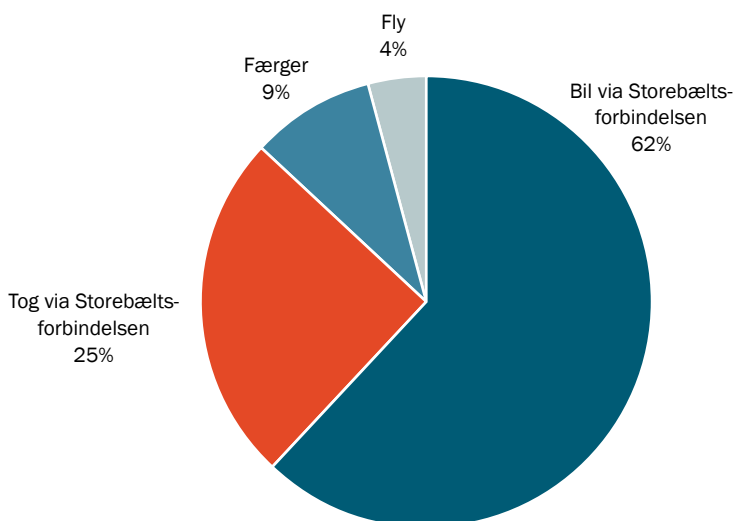
Rejsende fra andre ruter og transportmidler

Kun 13% af de nuværende rejsende over Storebælt er skiftet fra andre ruter og fly. For færge- og luftfartsselskaberne er der dog tale om en betydelig reduktion i kundegrundlaget.

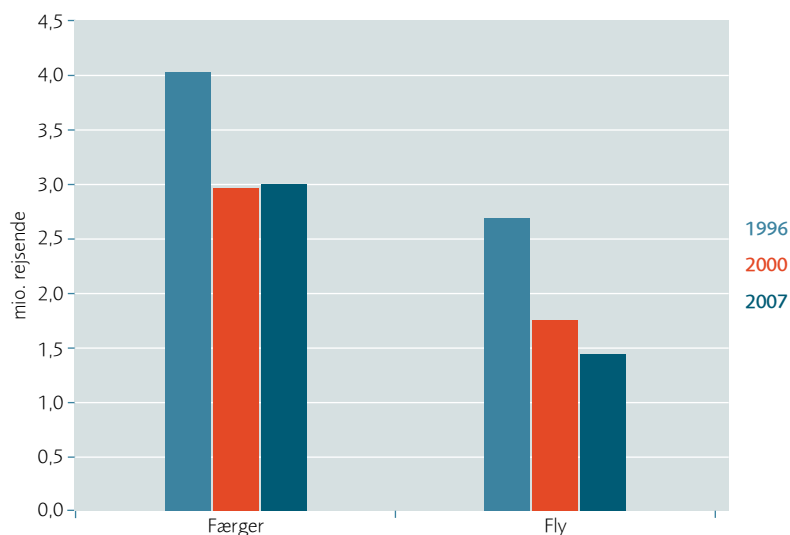
I perioden fra 1996 til 2007 er antallet af rejsende med indenlandske fly ca. halveret – fra 2,7 til 1,4 mio. personer.

Tilsvarende er antallet af rejsende på alternative færgeruter faldet fra 4 mio. personer til 3 mio. personer, et fald på 25%, som omfatter ruterne Kalundborg-Århus, Sjællands Odde-Ebeltoft, Grenå-Hundested, Kalundborg-Juelsminde og Spodsbjerg-Tårs. Figur 8 viser, at dette fald primært er sket i de første år efter Storebæltsforbindelsens åbning, og at færgeruterne de seneste år har haft fremgang på trods af, at taksterne på Storebælt blev sænket i 2005.

Figur 7 Markedsandele for øst-vest rejsende i Danmark i 2007



Figur 8 Rejsende med fly og færger mellem Øst- og Vestdanmark





DE REJSENDE PÅ STOREBÆLT

Fritidsrejsende og pendlere udgør 66% af det samlede antal rejsende i bil over Storebæltsforbindelsen. Fritidsrejser og pendling over Storebælt er steget mere end erhvervsrejser.

Langt den overvejende del af de rejsende over Storebæltsforbindelsen rejser internt i Danmark. Af de indenlandske rejsende fra Østdanmark kom 69% i 2006 fra Hovedstadsområdet. Af de rejsende fra Vestdanmark kom 27% fra det tidligere Fyns Amt, mens 18% rejste til eller fra det tidligere Århus Amt.

Formål med rejserne

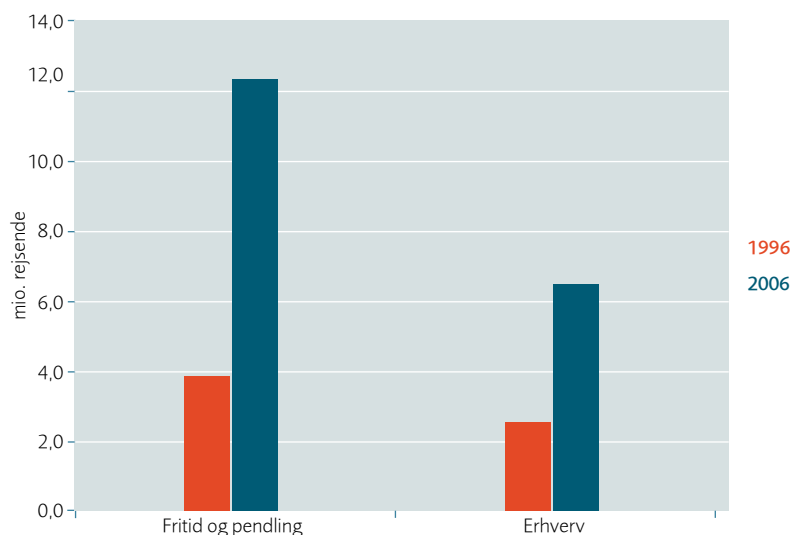
Antallet af fritidsrejser i bil over Storebælt og antallet af erhvervsrejser er steget kraftigt efter åbningen af broen. Fritidsrejser er steget mere end erhvervsrejser. Faktisk er fritidsrejser næsten tredoblet, mens erhvervsrejserne er godt og vel fordoblet.

Fritidsrejser udgjorde ca. 60% af rejserne før broens åbning og erhvervsrejserne 40%. Der blev ikke registreret pendlere. Efter Storebæltsforbindelsens åbning udgjorde fritidsrejsende og pendlere næsten to tredjedele af det samlede antal rejsende i bil.

Nogle af Storebæltsforbindelsens fordele i forhold til færgerne er fleksibilitet, kortere rejsetid og det praktiske i at kunne transportere sig i ét transportmiddel. Desuden er prisen for at passere Storebæltsforbindelsen væsentligt lavere end prisen var for at benytte færgerne over Storebælt.

Disse fordele er med til at skabe den store vækst i trafikken over forbindelsen. Det er nu nemmere at komme frem og tilbage mellem Øst- og Vestdanmark på en dag, og dermed kan store kulturarrangementer i den ene del af landet tiltrække gæster fra den anden del af landet. Madonna-koncerten i Horsens i sommeren 2006 er et godt eksempel.

Figur 9 Personrejser i bil over Storebælt fordelt på formål



Spørgeskemaundersøgelse af de rejsende

A/S Storebælt følger udviklingen i rejserne over Storebæltsforbindelsen. Mindst 3 gange om året uddeles spørgeskemaer ved betalingsanlægget til et udvalg af bilister. Spørgeskemaer sendes til BroBizz-bilisterne. Bilisterne oplyser udgangspunkt og mål for rejserne samt formålet med turen. Endvidere giver de baggrundsoplysninger som alder, køn og indkomst, og hvor mange personer der er i bilen.



Madonna-koncert i Horsens

Som en del af sin Confessions Tour gæstede Madonna Horsens torsdag den 24. august 2006. Her gik hun kl. 20 på scenen for 85.000 tilskuere. Tilskuerne kom fra hele Danmark, og en stor del af dem rejste med bil og bus fra Østdanmark via Storebæltsforbindelsen.

Hvis man sammenligner trafikken på Storebæltsforbindelsen på koncertdagen med de to torsdage hhv. før og efter koncerten, er det tydeligt, at mange rejsende benyttede sig af Storebæltsforbindelsen for at komme til og fra koncerten.

I perioden mellem kl. 13 og 19 på koncertdagen kørte ca. 5.000 flere personbiler end normalt på Storebæltsforbindelsen i vestgående retning. Samlet set kørte ca. 7.000 flere personbiler end normalt i vestgående retning på koncertdagen. Det svarer til en ekstra personbiltrafik på ca. 50%.

Desuden kørte omkring fire gange så mange busser som normalt i vestgående retning mellem kl. 13 og 19. Det svarer til 65 busser flere end normalt.

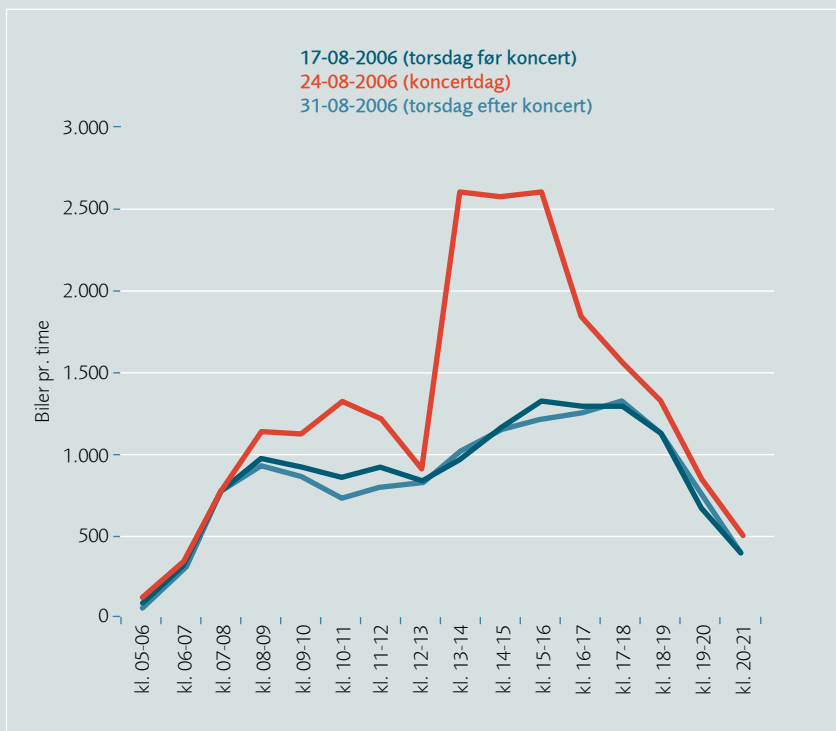
De rejsendes udgangspunkt og mål

Den geografiske fordeling af de indenlandske rejsende, der benytter Storebæltsforbindelsen, er vist i Figur 11. Figuren viser, at de rejsende fra Østdanmark, som krydser Storebæltsforbindelsen i bil, primært kommer fra Hovedstadsområdet. 69% af de rejsende kom fra Hovedstadsområdet i 2006, mens 24% kom fra det tidligere Vestsjællands Amt.

På vestsiden af Storebælt rejste flest til eller fra det tidligere Fyns Amt. Derefter følger det tidligere Århus Amt og de tidligere Vejle og Sønderjyllands Amter.

Den geografiske fordeling af udgangspunkt og mål for bilrejser over Storebæltsforbindel-

Figur 10 Personbiltrafik i vestgående retning på Storebæltsforbindelsen på dagen for Madonna-koncerten sammenlignet med normal trafik



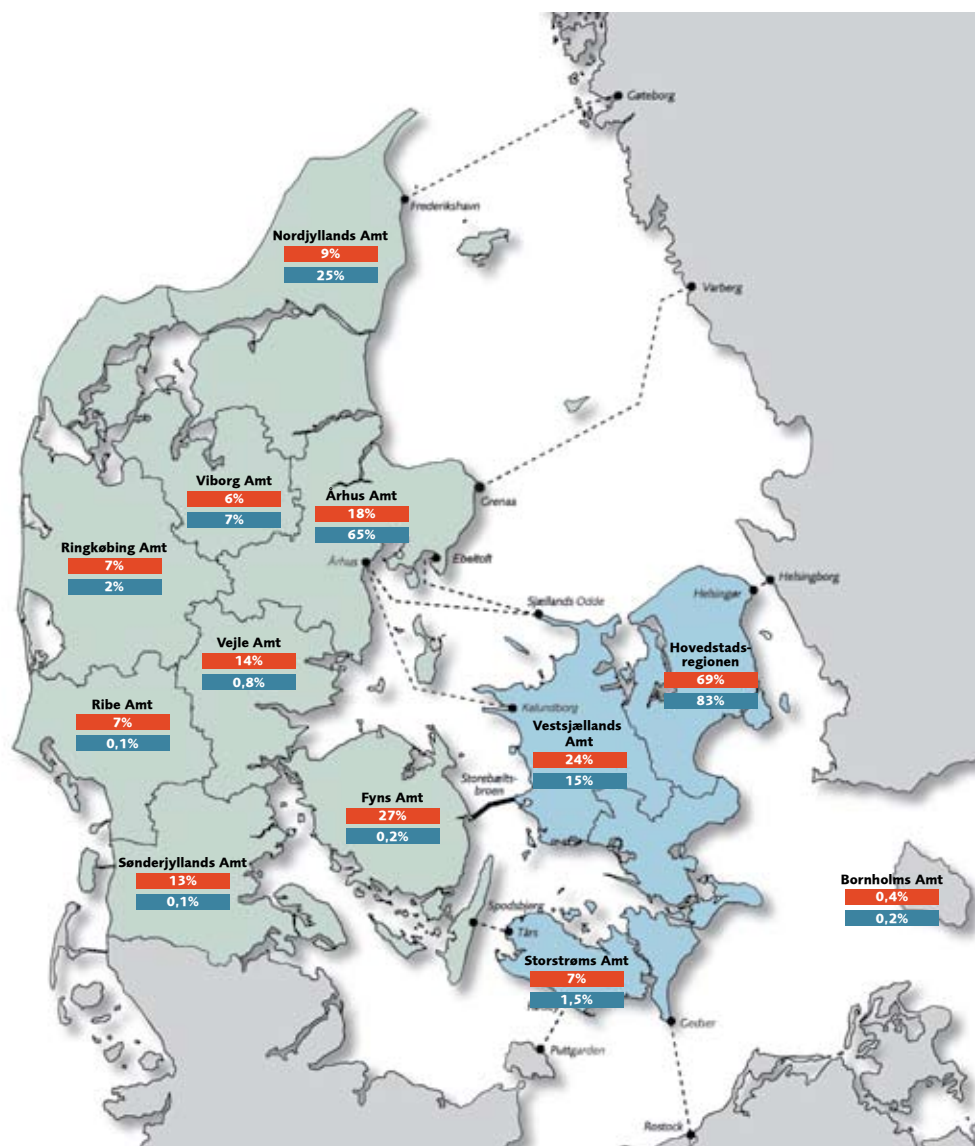


sen har været relativt stabil siden forbindelsen blev åbnet.

Der er en stor forskel i den geografiske fordeling af udgangspunkt og mål for rejserne over Storebæltsforbindelsen og rejserne med færger over Kattegat. Hvor oplandet for Storebæltsforbindelsen er spredt ud over hele Danmark, er oplandet for færgerne langt mere koncentreret.

Ser man på de rejsende i bil fra Østdanmark, der benytter færgerne, rejser 83% til og fra Hovedstadsområdet. Fra Vestdanmark rejser langt den overvejende del fra de tidligere Århus og Nordjyllands Amter. 66% rejser til og fra det tidligere Århus Amt, mens 25% rejser til og fra det tidligere Nordjyllands Amt.

Figur 11 Geografisk fordeling



Geografisk fordeling af udgangspunkt og mål for indenlandske personrejser

- Bil over Storebælt, 2006
- Færger over Kattegat, 2005



Det antal gange, som en person tager frem og tilbage over Storebælt om året (turraten), er ikke overraskende størst for personer, som bor tæt på Storebæltsforbindelsen. Turraten for personer fra det tidligere Vestsjællands Amt er mere end 3, mens den er ca. 2,5 for personer fra det tidligere Fyns Amt.

International persontrafik

Samlet set udgør 3% af bilturene over Storebæltsforbindelsen ture til eller fra udlandet. Dermed både starter og slutter langt den overvejende del af rejserne i Danmark.

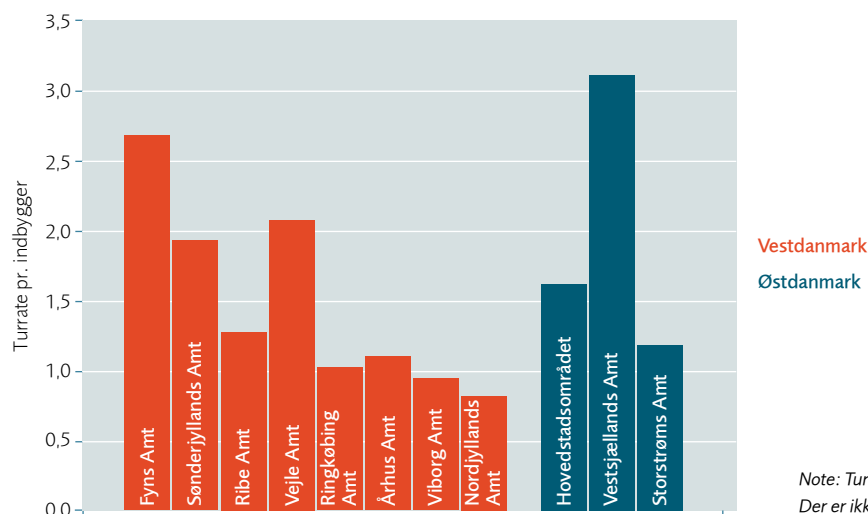
Personer per bil

Antallet af personer per bil er centralt for konkurrencesituationen mellem bil og tog.

På Storebæltsforbindelsen var der i gennemsnit 2,1 personer per bil i perioden 2005-2007. På erhvervsturene sad der gennemsnitligt 1,6 personer i hver bil, mens det for pendlings- og fritidsrejser var 2,3 personer per bil. Det er noget højere end andre vejstrækninger i Danmark. Ifølge Vejdirektoratet sad der i 2001 ca. 1,5 person i hver bil og belægningen har været faldende.

De længere ture, den større andel fritidsture og det, at man betaler for at krydse Storebæltsforbindelsen, er afgørende faktorer for den højere belægning.

Figur 12 Turrate for bilrejser over Storebæltsforbindelsen per indbygger, 2006



Note: Turraten er antallet af returture til og fra et amt per indbygger. Der er ikke korrigeret for bilrådighed.



GODSTRAFIKKEN OVER STOREBÆLT

I 2007 passerede 1,3 mio. lastbiler Storebæltsforbindelsen. Det er mere end en tredobling i forhold til 1996. Godsmængden i ton på lastbil over Storebæltsforbindelsen er højst sandsynligt steget endnu mere i perioden. Storebæltsforbindelsen har skabt et trafikspring på ca. 0,3 mio. lastbiler årligt målt i 1996-trafikkniveau. Det svarer til et trafikspring på 75% af det oprindelige antal lastbiler over Storebælt.

Samlet lastbiltrafik over Storebælt

I 2007 passerede 1,3 mio. lastbiler Storebæltsforbindelsen. I 1996, året før åbningen af forbindelsens jernbanedel, var antallet af lastbiler med Scandlinesfærgerne og den daværende Vognmandsrute 0,4 mio. Det svarer til mere end en tredobling.

Årsager til vækst i lastbiltrafikken

Der er de samme tre hovedårsager til den store vækst i lastbiltrafikken, som gjorde sig gældende for personbiltrafikken:

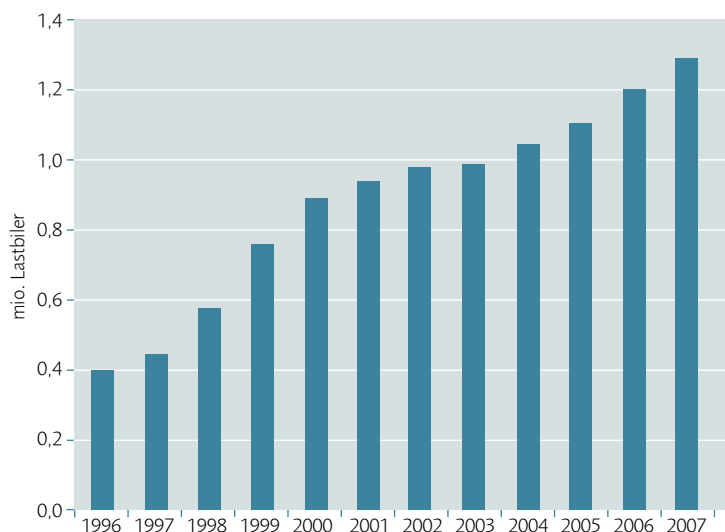
- Forbindelsen har skabt et trafikspring.
- Forbindelsen har tiltrukket trafik fra andre ruter.
- Den økonomiske vækst har medført en stigning i antal lastbilture generelt.

Dertil kommer, at taksten for at krydse forbindelsen blev sat ned i 2005, hvilket formentlig også har øget trafikken.

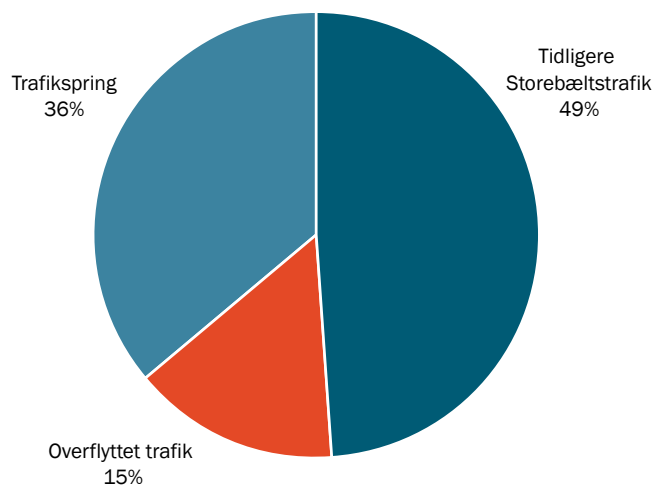
Trafikspring

Vores beregninger viser, at trafikspringet for lastbiler på Storebæltsforbindelsen overvejende er slået igennem i år 2001, det vil sige ca. 3 år efter åbningen. Man kan således ikke registrere et eventuelt yderligere trafikspring efter 2001, fordi det er så lille, at det ikke kan isoleres fra andre faktorer. Trafikspringet som følge af Storebæltsforbindelsens åbning er beregnet til 0,3 mio. lastbiler årligt målt i 1996-trafikkniveau. Det svarer til et trafikspring på 75% af det antal lastbiler, der krydsede Storebælt før broen blev åbnet.

Figur 13 Antallet af lastbiler over Storebælt



Figur 14 Fordeling af lastbiltrafikken over Storebælt på årsager



Note: Den viste fordeling er stort set uændret fra 2001 og frem.



Lastbiltrafikkens sammensætning

Figur 14 viser, hvordan lastbiltrafikken over Storebælt fordeler sig i dag.

Målt i dagens trafikniveau udgør trafikspringet 36% af det samlede antal lastbiler svarende til 0,46 mio. lastbiler. Det betyder, at 0,46 mio. lastbiler, som kørte over Storebæltsforbindelsen i 2007, ikke ville have rejst, hvis forbindelsen ikke havde eksisteret.

Halvdelen – eller ca. 0,6 mio. lastbiler – ville have været kunder på bilfærgerne over Storebælt, hvis Storebæltsforbindelsen ikke havde eksisteret.

Endelig ville 0,19 mio. lastbiler have benyttet andre færgeruter, hvis Storebæltsforbindelsen ikke havde eksisteret. Det svarer til ca. 15% af trafikken i 2007.

Godstrafikken på indenlandske banestrækninger er i perioden stærkt reduceret. Det betyder, at noget af den lastbiltrafik, der her

er betegnet som trafikspring, reelt kan være trafik, som tidligere blev transporteret på jernbane. Datamaterialet for jernbanetrafik er imidlertid så sparsomt, at det ikke er muligt at inddrage det i beregningerne.

Alternative ruter

Kun 15% af de nuværende lastbiler over Storebælt ville tidligere have anvendt andre ruter. For færgeselskaberne er der imidlertid tale om en betydelig reduktion i kundegrundlaget.

I perioden fra 1996 til 2007 er antallet af lastbiler inkl. løstrailere på alternative færgeruter faldet med 26%, hvilket svarer til ca. 71 tusinde lastbiler. Faldet er sket på ruterne Kalundborg-Århus, Sjællands Odde-Ebeltoft, Sjællands Odde-Århus og Spodsbjerg-Tårs.

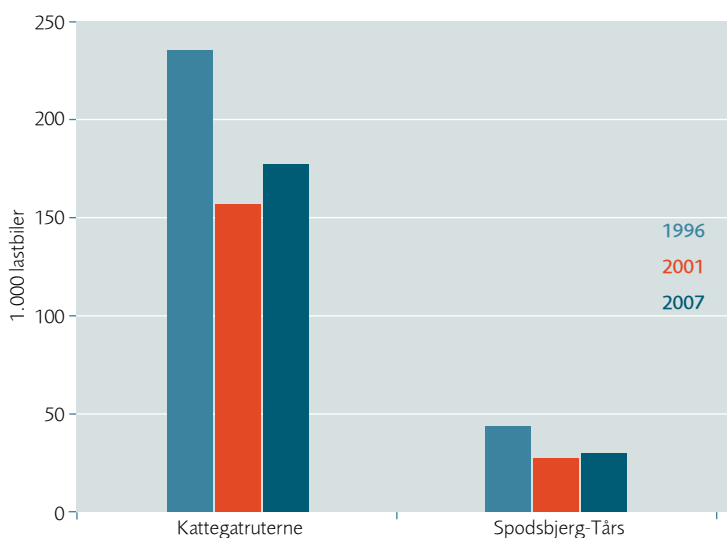
Figur 15 viser, at dette fald primært er sket i de første år efter Storebæltsforbindelsens åbning.

Udviklingen i lastbilstørrelser

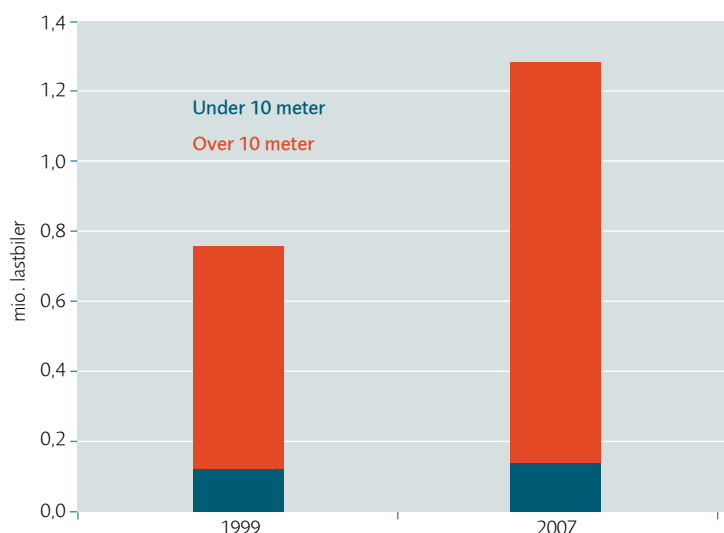
Samtidig med at antallet af lastbiler over Storebæltsforbindelsen er vokset, er størrelsen på lastbilerne vokset. Antallet af lastbiler over 10 meter er steget med 79% fra 1999 til 2007, mens antallet af lastbiler under 10 meter kun er vokset med 18%.

Der findes ingen sikre opgørelser over godsmængden per lastbil. Derfor kan man ikke med sikkerhed vurdere den transporterede mængde gods på lastbil over Storebælt. Den relativt større stigning i antallet af store lastbiler end stigningen i små lastbiler tyder dog på, at godsmængden transporteret på lastbil over Storebælt er steget endnu mere end antallet af lastbiler. Denne udvikling afspejler en generel markedstendens imod større lastbiler. Det betyder, at godsmængden formentlig er mere end tredoblet i perioden fra 1996 til 2007.

Figur 15 Antal lastbiler inkl. løstrailere på alternative færgeruter



Figur 16 Sammensætning af lastbilparken, over tid



Udgivet af Sund & Bælt
Juni 2008

ISBN 978-87-90917-15-9
Indhold og design COWI A/S
Foto *Storebæltsforbindelsen*: Egon Gade, Søren Madsen, Casper Tybjerg,
Scanpix: Mads Jensen, Lars Laursen, Johner
Tryk Kailow Graphic A/S

Sund & Bælt Holding A/S

Vester Søgade 10

Tlf. 33 93 52 00

www.sundogbaelt.dk

CVR-nr. 15694688

DK-1601 København V

Fax 33 93 10 25

www.storebaelt.dk