



Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Dato : 31. januar 2006  
J.nr. : 004-000371

Trafikudvalget har i brev af 12. januar 2006 stillet mig følgende spørgsmål 232 (Alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

**Spørgsmål 232:**

"Ministeren bedes oplyse, hvor meget det skønsmæssigt vil koste at forsyne de nedlagte stationer i Gadbjerg, Farre og Grejsdal med perronanlæg lange nok til ét IC3-togsæt, læskur, billetautomat samt skilte og belysning med henblik på en evt. genåbning."

**Svar:**

Prisen for åbning af nye stationer afhænger meget af behovet for nye perronanlæg, forpladser, adgangsveje, perrontunneller, gangbroer, elevatorer og sikringsanlæg, der regulerer togenes standsning på stationerne.

Ses der på erfaringerne fra de senere års etablering af nye stationer andrager omkostningerne typisk 10-30 mio. kr, men der findes også enkelte eksempler på mindre standsningssteder, der er genåbnet for i størrelsesordenen 5-10 mio. kr. Den statslige udgift til stationerne afhænger naturligvis også af omfanget af evt. kommunal medfinansiering, idet det i nogen af projekterne har været praksis, at det er kommunerne, som afholder udgifterne til etablering af forpladsanlæg.

Ifølge Trafikstyrelsens vurderinger – som ikke er baseret på konkrete analyser af de nævnte lokaliteter i Gadbjerg, Farre og Grejsdal - vil en evt. genåbning af stationerne forudsætte etablering af nye perroner, idet de nuværende anlæg hverken er høje eller lange nok til den aktuelle togdrift. Det vil således næppe være tilstrækkeligt at etablere perroner, der kun kan betjenes af ét IC3-togsæt, idet strækningen allerede i dag befares af længere tog.

Gadbjerg, Farre og Grejsdal ligger på en enkeltsporet bane. Ved Grejsdal krydser togene hinanden ved en såkaldt krydsningsstation. Såfremt togene skal standse på de 3 stationer kan det ikke udelukkes at der skal etableres

krydsningsmulighed andet sted på banen mellem Vejle og Herning for at få køreplanen til at gå op.

Alt i alt vil overvejelser om evt. genåbning af de nævnte stationer kræve nøje vurderinger af en lang række forhold udover anlægsomkostningerne, og især konsekvenserne for togtrafikbetjeningen på strækningen. Det vil være af afgørende betydning, at der er en hensigtsmæssig balance mellem de fordele, som lokalbefolkningen opnår og ulemperne i form af længere rejsetid for de gennemkørende rejsende.

I år 2001 gennemførte Banestyrelsen analysen ”Stationsstrukturen i Danmark”, hvor der blev udpeget strækninger med potentiale for genåbning eller lukning af stationer ud fra ovennævnte kriterier. Stationerne i Gadbjerg, Farre og Grejsdal blev ikke prioriteret i den sammenhæng,

Med venlig hilsen

Flemming Hansen