



MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 12. januar 2009
Dok.id 768593
J. nr. 004-U18-763

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 1. december 2008 stillet mig følgende spørgsmål 173 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 173:

"Ministeren bedes gøre rede for på hvilke af de strækninger, der indgår i det nuværende genudbud af togtrafikken i Midt- og Vestjylland, hvor der er tale om undervurderinger af trafikeringsbehovet, jf. svar på (2007-08, 2. samling) TRU alm. del - spm. 1089."

Svar:

I TRU alm. del – spm. 1089, som der henvises til i spørgsmålet, har jeg anført, at passagergrundlaget på strækningen mellem Århus og Viborg kan være undervurderet i dagtimer på hverdage, fordi modellens bagvedliggende passagerdata stammer fra 2005, før udvidelsen fra timedrift til halvtimesdrift.

I forbindelse med høringen af trafikplan for jernbanen har Arriva oplyst, at der er sket en markant passagerfremgang på strækningen. En nærmere analyse af grundlaget for denne fremgang viser imidlertid, at den dækker solgte billetter til rejser mellem Århus H og Viborg – og kun disse stationer. Den samlede udvikling på strækningen, som Trafikstyrelsen vil følge nøje, må afvente udgivelsen af Vesttællinger for 2007 og 2008.

Uanset den lokale passagerudvikling kan det dog konkluderes, at der ikke er nogle principielle fejl i trafikeringsmodellens regnemetode. Modellen tager udgangspunkt i data om såvel køreplan som passagertal fra 2005. Desuden foretages en fremskrivning til 2018, som skal tage højde for betydningen af den generelle samfundsudvikling. Modellen optimerer betjeningen trinvist ved hjælp af elasticiteter, som beskriver sammenhængen mellem udbud og efterspørgsel. Flere tog betyder således flere passagerer, hvilket også indgår i modellens beregninger. Der er således ikke noget principielt forkert i de anvendte baggrundsdata, så længe der er sammenhæng mellem den indlagte betjening og det konstaterede passagerunderlag.

For at vurdere betydningen af ekstraordinær lokal fremgang i passagertallet har Trafikstyrelsen forud for offentliggørelsen af den endelige trafikplan beregnet såkaldte tærskelværdier, der angiver, hvor mange ekstra passagerer, der skal benytte banen, før modellen peger på flere tog. På strækningen mellem Langå



og Viborg viser beregningerne, at der skal ske en vækst på 27 % i passagertallet på hverdage udover den allerede forudsatte vækst i modellen, før optimeringen peger på halvtimesdrift på strækningen.

Tærskelværdien betyder, at trafikken på strækningen Langå-Viborg skal (i 2018) være 27% højere end forudsat, før den centrale beregning peger på en betjening med 2 tog i timen i hverdagsdagtimer. Den forudsatte baggrundsvækst fra 2005 til 2018 er 16%. Så enten skulle trafikken i udgangspunktet 2005 have været 27% højere, eller baggrundsvæksten være forudsat til 47%.

Baggrundsprognosen har ikke noget at gøre med passagervækst som følge af ændret betjening. Dette beregner trafikeringsmodellen grundlæggende vha. en tidselasticitet. Det er dog afgørende, at der er overensstemmelse mellem de forudsatte passagerdata og den forudsatte betjening i modellens udgangspunkt (2005), hvilket der var rejst tvivl om, hvorvidt det var tilfældet, fordi trafikeringen her er udvidet for nylig.

I forbindelse med udarbejdelse af høringsnotatet er det derfor kontrolleret, at dette er i orden. Derudover kan man selvfølgelig rejse tvivl om den benyttede elasticitet, dvs. om den reelle vækst som følge af en trafikforbedring svarer til den beregnede. Hvad væksten reelt har været siden 2005 på den pågældende delstrækning foreligger der ikke umiddelbart sikre data om endnu.

Generelt vil trafikudviklingen så vidt muligt blive fulgt - særligt på strækninger med ændret trafikering. Ved fremtidige beregninger vil således blive taget udgangspunkt i opdaterede realiserede passagertal og trafikbetjening.

Til spørgsmålet, om der er andre strækninger, hvor lignende forhold gør sig gældende, kan jeg oplyse, at der er sket en intensivering af betjeningen mellem Herning og Silkeborg siden 2005, mens betjeningen mellem Skive og Struer er reduceret.

Samme forhold gør sig gældende på andre strækninger, herunder de to nævnte strækninger Skive-Struer og Herning-Silkeborg. De to strækninger er kontrolleret, og der er overensstemmelse mellem passagertal og betjeningen i 2005, som er modellens udgangspunkt. Der er benyttet samme tidselasticitet på alle strækninger, og også her vil udviklingen blive fulgt.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed