



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 175 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 175:

"Finder ministeren, at brugen af den trafikmodel, der omtales i Trafikplan for jernbanen 2008-2018, er egnet til planlægning af jernbanetrafikken, når den begrænser sig til togtrafikken, når den ser bort fra dynamiske effekter i form af ændringer i togbetjeningen, der påvirker den regionale tilgængelighed og dermed også antallet af togrejsende, når den ser bort fra muligheden for, at tog kan køre sammenkoblede på dele af en given strækning, når der kun i begrænset omfang tages højde for, at togbetjeningen påvirker vejtrafikken, og de dermed relaterede samfundsøkonomiske effekter, når der ikke tages hensyn til, at trafikeringen af en given strækning indvirker på de tilstødende strækninger, når der hverken tages hensyn til miljøfordele og de kollektive trafikanters mindre arealforbrug, eller til de kollektive trafikanters tidsmæssige efterslæb i forhold til biltrafikken, når der ikke tages hensyn til den kollektive trafiks værdi for de, der ikke har bil, og når der ikke sker en afvejning af jernbanernes samfundsnytte i forhold til biltrafikken?"

Svar:

Til spørgsmålet om anvendelsen af den trafikmodel, der omtales i Trafikplan for jernbanen 2008-2018, som grundlag for planlægning af jernbanetrafikken skal jeg bemærke følgende:

Som nævnt i TRU alm.del – spm. 1089 er beregning af det optimale togtrafikomfang en vanskelig opgave. Modellen er det bedst foreliggende udgangspunkt for landsdækkende vurderinger, men den står ikke alene. Forud for eventuelle ændringer af trafikomfanget forudsættes der således lavet supplerende vurderinger af effekterne af de eventuelle ændringer.

Jeg kan oplyse, at Trafikstyrelsen forud for offentliggørelsen af den endelige trafikplan har arbejdet videre med en granskning af modellens resultater. Der er gennemført supplerende følsomhedsberegninger ved beregning af tærskelværdier, som det fremgår af mit svar på spørgsmål 173. Et resultat af denne granskning er, at der de fleste steder skal ske markante ændringer i passagertal for modellen peger på øget trafikering.



Et andet udkomme af granskningen er, at der er strækninger, hvor modellens resultater er udtaget i den endelige trafikplan, da modellen ikke er tilstrækkeligt udviklet til håndtering af disse strækninger. Det er strækninger, som munder ud i forgreninger med store rejsestrømme i flere retninger, der har vist sig særligt vanskelige at håndtere. I det midt- og vestjyske drejer det sig om strækningerne Århus-Langå, Århus-Skanderborg, Struer-Holstebro og Esbjerg-Bramming.

På de øvrige strækninger i det midt- og vestjyske område svarer trafikeringsmodellens bud på en optimeret betjening generelt til det nuværende niveau. Undtaget er strækningerne Langå-Viborg, Skive-Struer og Herning-Skjern, hvor der i visse perioder peges på en reduceret betjening, og Skanderborg-Silkeborg, hvor der peges på en øget betjening i weekenden.

I den forbindelse kan jeg oplyse, at Trafikstyrelsen allerede i 2009 vil arbejde med en videre udvikling af trafikeringsmodellen:

- Der vil i højere grad blive taget højde for sammenhængen i togsystemerne og der vil i den forbindelse være særligt fokus på strækninger, der forgrener sig i enderne.
- Præcisionen i beregningerne vil blive forbedret ud fra en forbedring af datagrundlag og metode til beregning af udvalgte effekter.
- Fremskrivningen af passagertal vil også blive forbedret bl.a. ved en mere direkte inddragelse af lokal viden om byudvikling, mulighed for samordning med andre trafiksystemer mv.
- Endelig vil grundlaget for beregninger af standsningsmønstre på de enkelte strækninger blive forbedret.

Samlet set er det min vurdering, at trafikeringsmodellen er et nyttigt redskab til indledende analyser af trafikomfang på jernbanen. Resultaterne vil imidlertid altid skulle suppleres med konkrete vurderinger af køreplaner, kapacitet, rejsestrømme mv. der også omfatter lokale forhold.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed