

NOTAT

Dato
J. nr. 2011 - 3652

Resumé af Optimering af stationsstrukturen

I Trafikstyrelsens analyse af mulighederne for at optimere stationsstrukturen er der anlagt et helhedsorienteret perspektiv på stationsstrukturen, hvor både nationale, regionale og lokale hensyn er afvejet. Analysen er gennemført for hele det statslige jernbanenet, herunder for S-banen.

Der er 284 stationer i Danmark, som tilsammen udgør den samlede stationsstruktur. I rapporten analyseres 166 potentielle nye stationer, og for langt de fleste er vurderingen, at der ikke er grundlag for en stationsåbning. Det skyldes primært, at fordelene for de passagerer, som forventes at benytte stationen, ved en stationsåbning er mindre end ulemperne for gennemrejsende passagerer, der forsinkes af et ekstra stop.

For 6 af de potentielle nye stationer er det Trafikstyrelsens vurdering, at der er potentiale for en stationsåbning:

- For Vinge, som ligger mellem Ølstykke og Frederikssund, og Priorparken, som ligger mellem Brøndbyøster og Glostrup, er det vurderingen, at der bør finde byudvikling sted i områderne omkring de potentielle nye stationer, inden der er grundlag for stationsåbninger.
- For Darup, Hastrup, Jerne og Erritsø anbefales det, at mulighederne for at etablere og betjene stationer undersøges nærmere. Darup ligger ca. 2 km syd for Roskilde station, Hastrup er placeret ca. 2 km syd for Køge station, Jerne ligger i den østlige del af Esbjerg og Erritsø er et byområde syd for Fredericia. Det anbefales, at der udarbejdes beslutningsgrundlag, hvor blandt andet anlægs- og driftsøkonomi samt de trafikale konsekvenser ved stationsåbninger undersøges nærmere.

I rapporten er der desuden set på mulighederne for at optimere stationsstrukturen ved at nedlægge eksisterende stationer. Det vurderes at være muligt at optimere trafikken på visse strækninger med hurtigere tog, højere frekvens og/eller anvendelse af færre togsæt, hvis stationer med relativt lave passagertal nedlægges. Disse strækningsoptimeringer vil have betydelige passagermæssige og samfundsøkonomiske fordele.



Det vurderes, at der på kortere eller længere sigt er mulighed for at optimere trafikken på følgende strækninger:

Side 2/2

- S-banestrækningen København-Frederikssund kan optimeres ved at nedlægge Kildedal station.
- S-banestrækningen København-Farum kan optimeres ved at nedlægge Skovbrynet og Dyssegård stationer.
- Strækningen Odense-Svendborg kan optimeres ved at nedlægge Fruens Bøge, Højby, Pederstrup, Rudme og Stenstrup Syd stationer.
- Strækningen Odense-Fredericia kan optimeres ved at nedlægge Holmstrup, Skalbjerger, Bred og Kauslunde stationer.
- Strækningen Struer-Esbjerg-Tønder kan optimeres i kombination med anlæg af en nærbane i Esbjerg.
- Strækningen Herning-Skjern kan optimeres ved at nedlægge Herning Messecenter station.
- Strækningen Struer-Thisted kan optimeres ved at nedlægge Humlum, Oddesund Nord, Uglev og Ydby stationer.
- Strækningen Aalborg-Frederikshavn kan optimeres ved at nedlægge Tolne og Kvissel stationer.

Med disse forslag til stationsåbninger og -nedlæggelser har Trafikstyrelsen peget på en række muligheder for at optimere stationsstrukturen i Danmark. Da Trafikstyrelsens rapport er en overordnet analyse af stationsstrukturen i Danmark, er det vurderingen, at der bør foretages mere detaljerede undersøgelser, inden der kan træffes endelige beslutninger om eventuelle åbninger eller nedlæggelser af stationer.

Det bemærkes, at åbningen af Erritsø station i Trekantsområdet blev drøftet ifm. Togfundsforhandlingerne efter ønske fra DF. Imidlertid indgik etableringen af stationen ikke i den endelige aftale.