



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 25. august 2014
J. nr. 2014 - 2883

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 4. juli stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

Spørgsmål nr. 853:

I henvendelse fra Birgit Liin, jf. TRU alm. del - bilag 278 gøres der opmærksom på, at Trafikstyrelsen vedr. evt. genåbning af Laurbjerg St. i bl.a. Stationsoptimeringsrapporten fremsætter misvisende og/eller selvmodsigende udsagn, og ministeren bedes kommentere de i henvendelsen påviste udsagn:

- At beslutningen om at etablere et standsningssted sker på et veldokumenteret grundlag, og ikke på baggrund af et løst skøn.
- At tidstabet angives ud fra at det relevante tog har en hastighed på 150 km/t, hvilket ikke svarer til de faktiske 120 km/t, der Arriva-togets maksimale fart.
- At Trafikstyrelsen angiver at en stationsåbning i Laurbjerg vil koste 15 mio. kr., mens en COWI-rapport sætter beløbet til 10,8 mio. kr.
- Trafikstyrelsen amputerer et citat fra COWI-rapporten til at afvise en evt. stationsåbning, men da dette er taget ud af en større sammenhæng, giver det samlede citat en anden forståelse af emnet.
- Der er en forskel på ca. 50 pct. på det befolkningstal Trafikstyrelsen lægger til grund for at afvise en evt. stationsåbning set i forhold til COWI's og Danmarks Statistiks tal.
- Trafikstyrelsen udmåler afstanden fra Laurbjerg til Langå til ca. 4 km i luftlinje, mens Kraks rutevisning siger 7,3 km.
- Trafikstyrelsen angiver, at der er 2 buslinjer med 20 afgang på hverdage, men ikke, at der ingen busser er aften og weekend.

Ministeren bedes gøre rede for, hvor mange tog i timen i hver retning, der efter indførelsen af Timemodellen vil køre på strækningen Aarhus-Randers og hvorvidt antallet er så højt, at der ikke vil kunne være plads til et ekstra regionaltoogsstop hver halve time i Laurbjerg.

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Trafikstyrelsen, som angiver følgende:

"Trafikstyrelsen er enig i, at det er afgørende, at beslutninger om at etablere nye standsningssteder på hovedbanenettet træffes på et veldokumenteret grundlag og ikke på baggrund af et løst skøn. Etablering af et standsningssted ved Laurbjerg har været overvejet i mange forskellige sammenhænge - senest i



Trafikstyrelsens rapport ”Optimering af stationsstrukturen” fra 2014, som er bestilt af en bred forligskreds i Folketinget.

Side 2/4

- *At tidstabet angives ud fra at det relevante tog har en hastighed på 150 km/t, hvilket ikke svarer til de faktiske 120 km/t, der Arriva-togets maksimale fart.*

Arriva har tilkendegivet, at stop på Laurbjerg vil indebære et tidstab på 1½ minut og ikke de 2 min. som Trafikstyrelsen benytter i beregningerne, da Arriva-togets maksimale fart er 120 km/t. En vurdering af en mulig ny station bør imidlertid ikke udelukkende baseres på den aktuelle operatørs materiel, men hvilken hastighed, der er planlagt på strækningen i fremtiden.

Trafikstyrelsen bemærker derudover, at selvom der regnes med et tidstab på 1½ minut i stedet for 2 minutter, er regnestykket for en station i Laurbjerg langt fra at blive positivt.

- *At Trafikstyrelsen angiver at en stationsåbning i Laurbjerg vil koste 15 mio. kr., mens en COWI-rapport sætter beløbet til 10,8 mio. kr.*

Trafikstyrelsens anlægsskøn på ca. 15 mio. kr. er et relativt lavt skøn baseret på erfaringer med anlæg af nogenlunde tilsvarende stationer. Til sammenligning kan nævnes, at der er afsat 26 mio. kr. til etablering af en station i Jerne ved Esbjerg, at den kommende station ved regionsygehuset i Gødstrup forventes at koste 16 mio. kr. på en enkeltsporet strækning, samt at den genåbnede station i Langeskov – på en dobbeltsporet strækning - kommer til at koste ca. 75 mio. kr.

Der er naturligvis altid en vis usikkerhed forbundet med anlægsskøn, så længe der ikke er foretaget en egentlig projektering. Der er desuden statslige budgetteringsprincipper, herunder erfaringsbaserede korrektionstillæg, som skal følges i anlægsbudgetteringen på transportministeriets område i henhold til ny anlægsbudgettering.

- *Trafikstyrelsen amputerer et citat fra COWI-rapporten til at afvise en evt. stationsåbning, men da dette er taget ud af en større sammenhæng, giver det samlede citat en anden forståelse af emnet.*

Trafikstyrelsen har i vurdering af ansøgningen om tilskud (Yderpuljens 2. ansøgningsrunde, d. 31.03.2014) citeret dele af COWIs rapport om Laurbjerg. Det er værd at bemærke, at Trafikstyrelsen med sin indstilling om afslag til ansøgningen om puljemidler ikke har taget stilling til, om der skal være en station i Laurbjerg, men alene taget stilling til, om ansøgningen om puljemidler kunne tiltrædes. Forligskredsen bag aftaler om bedre og billigere kollektiv trafik har besluttet ikke at tiltræde Laurbjergs ansøgning om puljemidler.



Trafikstyrelsen noterer sig, at COWI i rapporten konkluderer følgende: "Selv ved anvendelse af de mest positive estimater vil rejsetallet i Laurbjerg ikke nå et niveau, hvor der kan opnås samfundsøkonomisk balance med den pt. forudsatte byudvikling i stationsoplandet". Det er Trafikstyrelsens vurdering, at COWIs rapport udmærket opsummerer problemstillingen i forhold til at lægge nye perroner ved Laurbjerg.

- *Der er en forskel på ca. 50 pct. på det befolkningstal Trafikstyrelsen lægger til grund for at afvise en evt. stationsåbning set i forhold til COWI's og Danmarks Statistiks tal.*

Det er korrekt, at Danmarks Statistik angiver befolkningstallet i Laurbjerg til ca. 1000 indbyggere. I Trafikstyrelsens analyse regnes der med et samlet tal for antallet af indbyggere og arbejdspladser på 730. Forskellen skyldes, at der i forbindelse med Trafikstyrelsens analyse er anvendt en metode til opgørelse af stationsoplande, som er forskellig fra Danmarks Statistiks metode til byopgørelse. Danmarks Statistiks byopgørelse kan ikke anvendes til opgørelse af oplande for supplerende stationer i større byområder, som fx Holstebro og Esbjerg. Dette skyldes, at stationens opland ikke er identisk med Danmarks Statistiks befolkningstal, når der er flere stationer inden for samme byområde. For at sikre en konsekvent og ensartet opgørelse af stationsoplande i stationsstrukturrapporten, er den samme metode til opgørelse af stationsoplande valgt for alle stationer i hele landet.

Regner man i stedet med et befolkningstal på 1000 vil det dog ikke ændre ved Trafikstyrelsens vurdering af stationens passagerpotentiale på omkring 100 passagerer om dagen. Dette skyldes, at de 100 passagerer i forvejen er et oprundet tal. I analysen anvendes generelt afrundede tal, hvilket skal ses som et udtryk for prognoseusikkerheden.

- *Trafikstyrelsen udmåler afstanden fra Laurbjerg til Langå til ca. 4 km i luftlinje, mens Kraks rutevisning siger 7,3 km.*

På cykel fra Laurbjerg til Langå er der ca. 4 km, hvilket svarer til luftlinjeafstanden som benyttes i stationsstrukturrapporten. Med bil øges afstanden til omkring 7 km, da Krak anbefaler en længere rute af større veje. Der benyttes dog kun i ringe grad bil som tilbringer-trafik i regionaltrafikken, idet billister typisk kører til den endelige destination. Men selv hvis der regnes med denne afstand mellem Laurbjerg og Langå, vil fordelene for passagerene på en station i Laurbjerg ikke opveje ulemperne for de eksisterende passagerer på strækningen.

- *Trafikstyrelsen angiver, at der er 2 buslinjer med 20 afgangene på hverdage, men ikke, at der ingen busser er aften og weekend.*

Det er korrekt, at Trafikstyrelsen i stationsstrukturrapporten kun har nævnt den nuværende busbetjening i dagtimerne af Laurbjerg. Trafikstyrelsen noterer



sig, at Favrskov Kommune og Midttrafik, der har ansvaret for busbetjening af Laurbjerg, har vurderet, at der ikke er grundlag for busbetjening om aftenen og i weekenden.

Side 4/4

- *Ministeren bedes gøre rede for, hvor mange tog i timen i hver retning, der efter indførelsen af Timemodellen vil køre på strækningen Aarhus-Randers og hvorvidt antallet er så højt, at der ikke vil kunne være plads til et ekstra regionaltoogsstop hver halve time i Laurbjerg.*

Jævnfør Trafikplan for 2012-27 forventes det, at der vil være op til 4 tog i timen i hver retning mellem Aarhus og Langå, som er den mest belastede delstrækning mellem Aarhus og Randers. Derudover vil der være behov for kapacitet til godstog til/fra Nordjylland. Der foreligger ikke på nuværende tidspunkt en endelig køreplan for Timemodellens Superlyn, samt en køreplan for regionaltoogene efter hastighedsopgraderingen på strækningerne.

Et ekstra stop på strækningen mellem Langå og Aarhus kan blive problematisk af kapacitetsmæssige årsager – også med tanke på at strækningen indgår i Timemodellen og Togfonden DK. Det er Trafikstyrelsens vurdering, at en station i Laurbjerg vil medføre, at kapaciteten mellem Aarhus og Langå vil blive presset.”

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke