



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 25. september 2014
J. nr. 2014 - 3596

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 1. september 2014 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kristian Pihl Lorentzen (V).

Spørgsmål nr. 979:

Har Trafikstyrelsen i rapporten fra marts 2014 "Optimering af stationsstrukturen" anvendt den samme beregningsmetode i forhold til beregningen af befolkningsgrundlag, som man har anvendt i de tidligere rapporter, dvs. rapporten "Stationsstruktur I Danmark" fra 2008 og screening af stationsstrukturen fra 2001? Hvis det ikke er tilfældet, bedes årsagen til ændringen af beregningsmetoden angivet. Har Trafikstyrelsen (tidl. Banestyrelsen) i de nævnte rapporter fra 2008 og 2001 også opereret med en 4 km luftlinje som grænsen for passageroverlap? Hvis dette ikke er tilfældet for de tidligere rapporter, bedes ministeren redegøre for principperne for passageroverlap i de tidligere rapporter.

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Trafikstyrelsen, som oplyser følgende:

"De anvendte beregningsmetoder i den nyeste stationsstrukturrapport er ikke identiske med beregningsmetoderne anvendt i tidligere stationsstrukturrapporter, idet der er sket en udvikling i og forbedring af beregningsmetoder og tilgængelige data.

I 2001-rapporten fra Banestyrelsen blev passagerpotentialen for potentielle nye stationer beregnet på baggrund af en vurdering af stationens opland, som omregnedes til faktiske rejser vha. en "togrejseprocent" (en procentsats der giver et bud på, hvor stor en del af et givet opland, der dagligt vil benytte toget). Ved beregning af oplandet blev der skelnet mellem stationer med et opland, der indgår som en del af større byområder (fx Kolding Nord), og stationer hvis opland udgør et selvstændigt byområde (fx Langeskov på Fyn).

Oplandet til *Stationer hvis opland udgør et selvstændigt byområde* blev defineret som alle indbyggere i det selvstændige byområde, hvori den potentielle station ligger. I tilfælde hvor flere bysamfund ligger meget tæt på hinanden, blev oplandet defineret som summen af bysamfundenes indbyggertal. *Statio-*



ner med et opland der indgår som en del af større byområder blev defineret som indbyggerne i samt indpendlere til et område inden for en radius af 1 km fra den potentielle station.

I 2008-rapporten anvendtes i store træk samme metode som i 2001-rapporten, men med mere præcise data for stationsoplande op til 1.500 meter fra en evt. station. Inden for dette opland blev passagergrundlaget ganget med et forventet antal togrejser pr. indbygger, arbejdsplads og uddannelsesplads – afhængig af afstanden til en evt. station. Overlap mellem stationer (især i større byområder) blev håndteret skønsmæssigt.

I 2014-rapporten anvendes 2.000 m oplande, fordi det repræsenterer stationsoplandene lidt bedre og samtidig er til at håndtere i forbindelse med overlap mellem stationer i byområder. 2.000 m i luftlinje svarer ca. til 10 minutter på cykel, hvilket skønnes at være en fornuftig grænse for et stationsopland. Overlap mellem oplande er blevet nemmere at håndtere automatisk, så det er muligt at definere oplande lidt større end tidligere.

I 2014-rapporten er beregningen af stationernes potentielle passagertal desuden forenklet på den måde, at der anvendes en lignende, eksisterende station som reference, i stedet for at lave detaljerede beregninger af antal togrejser pr. indbygger, arbejdsplads og uddannelsesplads. Den forenkede metode vurderes at være mindst lige så god som de tidligere anvendte metoder.

I praksis har det ikke den store betydning, om afgrænsningen af stationsoplandet sættes til 2.000 m eller 1.500 m, når vi befinder os på et overordnet screeningsniveau som dette. I de mindre byer (som fx Laurbjerg) vil byen sjældent strække sig mere end omkring 1-1½ km fra en evt. station.”

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke