



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. 982:

Ministeren bedes redegøre for de konkrete beregninger, som ligger til grund for Trafikstyrelsens resultater for Laurbjerg, som fremgår af stationsoptimeringsrapportens s. 55. Hvordan er Trafikstyrelsen kommet frem til, at passagertallet pr. hverdag er 100, at tidsfordelen udgør 1.110 minutter pr. hverdag, at tidsulempen udgør 5.180 minutter pr. hverdag, og at nettotidsgevinsten udgør - 4.070 minutter pr. hverdag?

Hvad er årsagen til, at et standsningssted i Laurbjerg på rapportens s. 25 vurderes til at have en "positiv eller omtrent neutral nettotidsgevinst" og derefter på rapportens s. 56 en "stor negativ tidsgevinst"?

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Trafikstyrelsen, som oplyser følgende:

"Stationsstrukturreportens beregninger bygger på, at Laurbjerg har 730 indbyggere og arbejdspladser inden for en radius på 2.000 meter fra den potentielle station. Dermed vurderes stationen at få ca. 85 passagerer pr. hverdag. Vurderingen er baseret på forholdene i Ulstrup, da Ulstrup station er anvendt som referencestation for Laurbjerg station. Dette skyldes, at Ulstrup ligger ca. 10 km mod nordvest på Langå-Viborg-banen, og de samme Arriva-tog, som ville skulle standse i Laurbjerg, standser i Ulstrup. Ulstrup har 2.740 indbyggere og arbejdspladser, som genererer 320 passagerer pr. hverdag. Hvis Laurbjergs borgere opfører sig som Ulstrups borgere, vil Laurbjerg station få ca. 85 passagerer pr. hverdag. På grund af den metodiske usikkerhed angives passagertal dog i mangefold af 50. De 85 passagerer er derfor afrundet til 100 passagerer pr. hverdag.

Et stop i Laurbjerg vil medføre en forlængelse af rejsetiden på ca. 2 minutter for de passagerer, der sidder i togene. I alt vil det forsinke 2.590 passagerer pr. hverdag, svarende til et samlet tidstab på 5.180 minutter. Heroverfor står en gevinst på 11,1 minutter, som de 100 passagerer i Laurbjerg i gennemsnit vil få



ved at kunne tage toget til og fra Laurbjerg, svarende til en samlet tidsgevinst på 1.110 minutter. Nettotidsgevinsten kan dermed beregnes til -4.070 minutter pr. hverdag (1.110–5.180) – altså et nettotidstab.

Side 2/2

På side 25 oplystes de stationer, som Trafikstyrelsen har valgt at undersøge nærmere i rapporten. Stationerne er udvalgt til nærmere analyse på baggrund af en indledende screening af nettotidsgevinster for alle potentielle nye stationer, som fremgår af rapportens bilag 2. Set i relation til de potentielle stationer, som ikke analyseres nærmere i rapporten, vurderes en station i Laurbjerg til at være tættere på at have en neutral nettotidsgevinst. Laurbjerg er derfor udvalgt til en nærmere analyse i rapporten, hvilket der redegøres for på side 25 i rapporten.

Den nærmere undersøgelse af Laurbjerg afrapporteres på side 56. Her fremgår det, at tidsfordelen for passagererne ved etablering af en station i Laurbjerg er væsentlig mindre end tidsulempen for de gennemrejsende passagerer, der sinkes af et ekstra stop, set i forhold til, om det kan anbefales at etablere en ny station.”

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke