



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. 983:

I stationsoptimeringsrapporten s. 55-56 er angivet følgende: "Det forventede passagertal kan ikke dække omkostningerne ved at anlægge og drive en ny station." Ministeren bedes redegøre for regnestykket bag dette udsagn.

Det bedes nærmere oplyst, hvordan Trafikstyrelsen er kommet frem til, at passagertallet ikke er tilstrækkeligt til at kunne dække omkostningerne ved såvel anlæg af trinbrættet som driften heraf. Det bedes specifikt oplyst, om der i regnestykket er taget højde for, at Favrskov Kommune vil medfinansiere 5 mio. kr. i forhold til etablering af anlægget.

Ministeren bedes endvidere redegøre for, hvilken betydning det er tillagt, at Arriva Tog A/S har accepteret at standse i Laurbjerg og via sin nettokontrakt selv bærer et eventuelt underskud ved standsningen.

Det fremgår endelig af henvendelse fra Birgit Liin, jf. TRU alm. del - bilag 278, at Trafikstyrelsen har oplyst, at driftsomkostningerne ved et standsningssted vil være ca. 0,6 mio. kr. om året. Ministeren bedes redegøre for, hvordan dette beløb på 0,6 mio. kr. pr. år fremkommer.

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Trafikstyrelsen, som har oplyst følgende:

"Udsagnet om at et forventet passagertal på en ny station vil være for lavt til at dække omkostningerne til anlæg og drift, henviser til de billetindtægter, som anlæg af stationen forventes at kunne generere som følge af den bedre lokale tilgængelighed til den kollektive trafik.

Anlæg og drift af Laurbjerg Station vurderes at koste i størrelsesordenen 1,3 mio. kr. om året, og heraf vil omkring halvdelen skulle gå til drift, hvilket svarer til driftsomkostninger på ca. 0,6 mio. kr. om året. Vurderingen af anlægs- og



driftsomkostningerne er baseret på erfaringstal fra lignende stationer. Det forventede antal nye passagerer i den kollektive trafik som følge af etableringen af en station i Laurbjerg forventes at udgøre lidt under halvdelen af de ca. 100 af- og påstigere pr. hverdag, der forventes at benytte sig af den nye station. Dette svarer til nye billetindtægter i den kollektive trafik på i størrelsesordenen 0,4-0,5 mio. kr. om året, hvilket er mindre end driftsomkostningerne – og væsentlig mindre end de samlede anlægs- og driftsomkostninger.

Dertil kommer, at der må forventes et fald i antallet af gennemrejsende passagerer, som får en længere rejsetid som følge af det ekstra stop. Der er ikke foretaget nærmere beregninger af et eventuelt frafald, men da der samlet set vil ske et nettotidstab for de rejsende i den kollektive trafik ved anlæg af en ny station i Laurbjerg, kan det ikke udelukkes, at der også samlet set vil ske et fald i billetindtægterne.

I de økonomiske beregninger af effekterne ved anlæg af nye stationer i stationsstrukturanalysen er der anlagt et overordnet samfundsøkonomisk perspektiv. Der er således bl.a. taget højde for anlægsomkostningerne og rejsetidsforlængelserne for passagererne ved anlæg af en ny station i Laurbjerg. Trafikstyrelsen er bekendt med, at Favrskov Kommune gerne vil bidrage til finansieringen af anlægget. Det er dog ikke relevant for den samfundsøkonomiske analyse, om det er stat eller kommune, der afholder udgifterne, da det er de samlede effekter på samfundet, der her belyses. Favrskov Kommunes ønske om at bidrage til finansieringen af anlægget indgår derfor ikke i de samfundsøkonomiske beregninger. Det er desuden almindelig praksis, at finansiering af forpladser og adgangsveje i forbindelse med anlæg af nye stationer på det statslige jernbanenet er et kommunalt anliggende.

Det er ikke relevant for den samfundsøkonomiske beregning, om Arriva kan acceptere at stoppe i Laurbjerg. Det afgørende er, om der samlet set opnås rejsetidsgevinster for passagererne ved et stop i Laurbjerg, og om det er samfundsøkonomisk fornuftigt at stoppe i Laurbjerg. Det peger beregningerne på, at det ikke er.”

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke