



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 3. december 2014
J. nr. 2014-4788

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 12. november 2014 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr.90:

Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 5. november 2014 fra Rebild kommune vedrørende den fremtidige togbetjening af IC-tog i Rebild Kommune, jf. TRU alm. del - bilag 40.

Svar:

Spørgsmålet om ændring af togenes standsningsmønster i Rebild kommune aktualiserer sig på grund af overdragelsen af ansvaret for regionaltogtrafikken i Nordjylland til regionen.

Omlægningen medfører flere direkte regionaltogforbindelser til og fra Aalborg samt mere end 50 pct. udvidelse af togtrafikken i regionen, herunder på Aalborg nærbane.

Driftsansvaret planlægges overdraget i december 2016 kort efter ibrugtagning af det nye signalsystem på Banedanmarks strækning i Nordjylland, som gør det teknisk muligt at opfylde den oprindelige vision for Aalborg nærbane mellem Aalborg og Skørping om betjening med lokale nærbanetog i halvtimes drift.

Aalborg nærbane er - som navnet antyder - primært beregnet for lokale passagerer internt i Aalborg området. Nærbanen er i udgangspunktet tænkt at skulle betjenes med mindst 2 lokale tog i timen i hver retning mellem Skørping og Aalborg. På grund af begrænsningerne i det gamle signalsystem på strækningen var – og er - der dog kun mulighed for at køre 3 togaftog i timen pr retning, hvoraf lyntog og IC-tog mellem København og Aalborg beslaglægger de 2. Der har derfor kun været plads til ét lokalt nærbanetog i timen. For at sikre den forudsatte halvtimes drift har det været nødvendigt at lade IC-togene stoppe ved de små stationer, hvilket har medført et tidstab på 5-6 minutter for de IC rejsende mellem Hobro og Aalborg sammenlignet med før åbning af nærbanen i december 2003.

I aftalen mellem staten og regionen om overtagelse af trafikføreransvaret for regional togtrafik, vil IC togene efter 2016 fortsat at stoppe i Skørping, så der



bliver mulighed for at stige om mellem IC togene og Aalborg nærbane. Hvis man fra lokal side måtte have ønske om at foretrække et stop i Støvring frem for Skørping er der ikke noget til hinder for at IC togene *alternativt* stopper i Støvring. Denne valgmulighed er indeholdt i aftalen mellem staten og regionen om trafikføberansvaret.

Ved fastlæggelse af omstigningsstationen bemærkes, at Skørping - som kommunens tal viser - flere passagerer end Støvring, og er samtidigt, som den sydligst beliggende station på Aalborg nærbane, det naturlige omstigningspunkt for passagerer mellem stationerne på nærbanen og stationer syd for Skørping. Der er ikke noget samfundsøkonomisk argument for at lade IC togene stoppe i både Støvring og Skørping – tværtimod.

Beboerne i Støvring får med den nye køreplan ikke dårligere muligheder for at komme til og fra arbejde, men de får i sydgående retning et skifte og dermed en rejsetidsforlængelse på 4 minutter svarende til omstigningstiden til et sydgående tog i Skørping. I følge de af kommunen oplyste tal i henvendelse af 5. november til Transportudvalget, berører forringelserne i alt 758 rejser om ugen, som samlet set kommer til at bruge 51 timer ekstra.

IC togene befordrer imidlertid ca. 26.000 passagerer om ugen, som ved et stop i Støvring ville få forlænget rejsetiden med mindst 1,7 minut pr stop svarende til i alt 725 timer. Forbedringerne for passagererne i IC togene (på 725 timer) overstiger altså meget klart forringelserne for passagererne i Støvring (på 51 timer).

Man kan herudover tage i betragtning at et IC stop i Støvring også ville kunne give en rejsetidsforbedring for lokale rejsende mellem Støvring og Aalborg ved at Støvring rejsende så kan undgå et stop i Skalborg og Svenstrup. Hvis denne potentielle fordel inkluderes ville et stop i Støvring give en lokal fordel på i alt 129 timer, som stadigt er langt mindre end tabet på 725 timer for de gennemkørende passagerer.

Selv hvis man inkluderer et genetillæg for de omstigende Støvringpassagerer i Skørping i en samfundsøkonomisk opgørelse ville alle fordelene ved et IC stop i Støvring kun være 1/3 af tabet for de gennemkørende rejsende. Konklusionen om at det samlet set ikke er en fordel med et stop for IC-tog i Støvring er således ret klar.

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke