



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

31. august 2023
2023-2803

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 22. juni 2023 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Nick Zimmermann (DF).

Spørgsmål nr. 286:

Vil ministeren oplyse, hvordan kapacitetsudnyttelsen er på strækningen Aarhus-Langå i dag?

Vil regionaltoget kunne standse i Laurbjerg hver halve time i hver retning, uden at køreplanerne for IC-togene (DSB's tog) skal ændres?

Hvordan ser kapaciteten på strækningen Aarhus-Langå ud, når Signalprogrammet og de igangværende anlægsarbejder er afsluttet, herunder elektrificeringen?

Er det korrekt forstået, at flertallet bag Togfonden er væk, og at flertallet bag timemodellen som følge heraf også er væk? I bekræftende fald, hvordan påvirkes kapaciteten på strækningen af, at Timemodellen ikke længere skal implementeres?

Vil ministerens knytte bemærkninger til forslaget fra IDA Rail, Ingeniørforeningens fagselskab for jernbanetrafik, om en slags nærbane på strækningen Aarhus-Langå samt enkelte eksprestog, sådan at kapaciteten vil blive udnyttet langt bedre end i dag?

Svar:

På strækningen Aarhus-Langå kører der i dagtimerne fire tog i timen i hver retning, hvilket ifølge Banedanmark medfører en kapacitetsudnyttelse på 42 pct. Den internationale anbefaling er, at kapacitetsudnyttelsen ikke overstiger 65 pct.

Når Signalprogrammet er udrullet, vil den teoretiske kapacitet øges, da togene vil kunne køre tættere efter hinanden. Elektrificeringen vil kun have en effekt på kapaciteten, hvis de kommende batteritog bliver hurtigere end de nuværende dieseltog, som betjener de langsommere stoptog.



Med aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021 (Socialdemokratiet, Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Liberal Alliance og Alternativet) er det bl.a. besluttet at anlægge en station i Brabrand og en ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg.

Der er endvidere overvejelser i Nordjylland om at forlænge regionaltogene fra Skørping til Hobro, hvilket kan ændre placeringen af landsdelstogene nord for Aarhus.

Banedanmark tidligere vurderet, at det samme togsystem ikke vil kunne stoppe i både Brabrand og Laurbjerg uden komplikationer for landdelstrafikken. Det vil kræve en nærmere analyse af konsekvenserne for køreplanen af disse projekter, inklusive fastlæggelsen af en række forudsætninger, såfremt det skal vurderes, hvorvidt det er sandsynligt, at et regionaltog kan standse i Laurbjerg hver halve time i hver retning, uden at køreplanerne for landdelstogene skal ændres.

I forhold til IDA Rails forslag til betjening af strækningen Aarhus H-Langå vil det - ligesom vurderingen af betydningen af Laurbjerg Station - kræve et større køreplans- og analysearbejde for fuldt ud at kunne klarlægge muligheder og konsekvenser af forslaget.

Det kan dog bemærkes, at IDA Rails forslag indeholder 8 tog i timen og 10 tog i myldretiden, og hertil skal lægges togene, der skal køre til Silkeborg ad den nye bane, da disse tog vil skulle køre den første del af turen til Silkeborg på den eksisterende jernbane fra Aarhus H og ud mod Brabrand. Kapaciteten på strækningen vil derfor være fuldt udnyttet, hvilket vil erfaringsmæssigt øger risikoen for at forsinkelser mellem togene spreder sig og dermed giver en lavere punktlighed.

Det er korrekt, at der efter Folketingsvalget i 2022 ikke længere er et flertal for Togfonden.

Med venlig hilsen

Thomas Danielsen