



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

24. oktober 2024

2024-4257

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 2. oktober stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Karina Lorentzen Dehnhardt (SF).

Spørgsmål nr. 2:

Vil ministeren redegøre for, om han vil tage initiativ til en opdatering af analysen fra 2014, hvori der også indregnes betydning for klima og miljø ved konvertering til tog fra bil og bus, idet der henvises til ministerens besvarelse af spørgsmål 447 (folketingsåret 2023-24)?

Svar:

Udvalgsspørgsmålet synes at indeholde en indirekte antagelse om, at fordi Trafikstyrelsens analyse fra 2014 ikke indeholder beregninger af klima- og miljøeffekten, så undervurderer analysen potentialitet af nye stationer. Som det fremgår af nedenstående, er det ikke givet, at der samlet set vil være en positiv effekt på klimaet og miljøet af en ny station.

For det første indeholder Trafikstyrelsens analyse en estimering af nettotidseffekten af en given åbning af en ny station. Med udgangspunkt i en ny station i Gadbjerg, er denne effekt samlet set negativ med et nettotidstab på 650 min. pr. hverdag. Det betyder, at en ny station i Gadbjerg vil forringe togets samlede konkurrenceevne og attraktivitet i forhold til blandt andet bilen.

For det andet vil anlæg af en ny station medføre en CO₂-udledning fra projektet. Hertil vil en ekstra standsning med toget betyde, at toget skal bremse ned og accelerere op en ekstra gang, hvilket medføre øget CO₂-udledning. Tidligere undersøgelser af jernbaneprojekter viser, at der skal en meget stor tilvækst af passagerer til gennem overflytning fra bil til tog, før at denne CO₂-besparelse står mål med CO₂-udledningen fra anlægsfasen. I takt med indfasningen af elektriske biler skal tilvæksten blot blive endnu større. Med en ny station i Gadbjerg estimerede Trafikstyrelsen i 2014, at der pr. hverdag vil komme omkring 100 af- og påstigere på stationen.



For det tredje er der en omstilling af biltransport undervejs fra benzin- og dieslbiler til elektriske biler. Den tilsvarende omstilling for den statslige regionaltogstrafik forventes at ske i perioden 2030-2035 gennem en omstilling fra de nuværende dieseltog til batteritog. Og jf. tidligere besvarelse på transportudvalgsspørgsmål nr. 193 af 8. marts 2024 om CO₂-udledningen fra tog og bil, så udleder en gennemsnitsfyldt elektrisk bil eller en fyldt fossilbil markant mindre end et regionaltog i Midt- og Vestjylland. Det afhænger således i høj grad af belægningsgraden, dvs. hvor mennesker der sidder i toget eller bilen samt hvilket drivmiddel der er tale om.

En opdatering af analysen af stationsstrukturen i Danmark vil forventeligt ikke føre til grundlæggende andre resultater end analysen fra 2014. Således vil det ud fra et samfundsøkonomisk og klima- og miljømæssigt perspektiv formentligt være mere rationelt at optimere trafikbetjeningen ved at nedlægge mindre stationer, med henblik på at togets konkurrencefordel ved at kunne transportere mange mennesker hurtigt mellem større byer kan blive styrket. Analysen fra Trafikstyrelsen indeholdt således også sådanne forslag samtidig med, at det blev anført, at udenlandske erfaringer indikerer, at der kan opnås betydelig passagervækst ved at nedlægge meget små stationer i kombination med en hastighedsopgradering af strækningen.

Med venlig hilsen

Thomas Danielsen