

Notat



Fakta- og dialognotat – Møde med Transportudvalget 26. februar 2015.

Formålet med notatet er i kort form at præsentere sagens forskellige dokumenter og dermed give et godt overblik.

Notatet er bygget op i afsnit, der stiller spørgsmål til svarene:

- Ja, det er anlægsteknisk muligt at etablere et trinbræt i Laurbjerg.
- Ja, det er driftsmæssigt muligt at etablere et trinbræt i Laurbjerg.
- Ja, det er samfundsøkonomisk rentabelt at etablere trinbræt i Laurbjerg.

Er det anlægsteknisk muligt at etablere et trinbræt i Laurbjerg?

COWI har for Favrskov Kommune i 2012 lavet en rapport¹, der konkluderer, at der kan etableres trinbræt i Laurbjerg. Man anbefaler en løsning med forskudte sidelagte perroner under Hammelvej.

Denne løsning kan udføres uden ændringer i sporets forløb og uden væsentlige udgifter til andre anlæg end de, der direkte knytter sig til etablering af standsningsstedet. Adgangsforholdene er fornuftige for både gående, cykler og biler. Anlægsøkonomisk er det den billigste løsning af de undersøgte, og anlægsomkostningerne skønnes at være ca. 10,6 mio. kr. Favrskov Kommune er indstillet på at bidrage med op til 5 mio. kr. til finansieringen².

COWI har i rapporten³ udarbejdet for Favrskov Kommune vurderet, om standsningsstedet kan etableres, når timeplanen implementeres med højhastighedstog. En forøgelse af hastigheden kan nødvendiggøre, at sporets overhøjde i kurverne ligeledes øges, hvilket er problematisk i forhold til etablering af en perron i eller nær kurverne, da det ikke er ønskeligt at togene "holder skævt". Dette kan dog søges løst ved en tilpasning af standsningsstedets placering og udformning til de kommende forhold, hvorved opgradering af banen til en hastighed på 180 km/t igennem Laurbjerg ikke udelukker etablering af et standsningssted.

De komplicerede forhold kan dog nødvendiggøre anvendelsen af undtagelsesbestemmelser, særligt i forhold til normkrav for overhøjde ved perroner, og en tilladelse til løsningen er således betinget af, at der kan opnås dispensation hos Banedanmark.

Alternativ kan trinbrættet placeres længere mod øst ved Bidstrupvej, idet Trafikstyrelsen mener, at "det rent sporgeometrisk vil være mere hensigtsmæssigt at placere perroner ved overkørslen ved Bidstrupvej end inde i Laurbjerg, da sporene fra Bidstrup ikke ligger i en kurve, som de gør i Laurbjerg."⁴

Det er derved anlægsteknisk muligt at etablere et trinbræt i Laurbjerg.

Postadresse:

Favrskov Kommune

Trafik og Veje

Skovvej 20
8382 Hinnerup

Tlf. 8964 1010

favrskov@favrskov.dk

www.favrskov.dk

17. februar 2015

Sagsbehandler:

Allan Therkelsen

Tlf. 8964 5305

ath@favrskov.dk

Personlig henvendelse:

Favrskov Kommune

Trafik og Veje

Torvegade 7

8450 Hammel

Sagsnr.

710-2007-50379

Dokument nr.

710-2015-42975

Cpr./CVR-nr./Ejd.nr.

¹ Trinbræt i Laurbjerg, side 20, COWI rapport for Favrskov Kommune, oktober 2012.

² Vedtaget budget i Favrskov Kommune 2015-2018.

³ Trinbræt i Laurbjerg, tillæg, side 3, COWI rapport for Favrskov Kommune, oktober 2013.

⁴ TRU 2014-15, alm. del, spm. 11.

Er det driftsmæssigt muligt at etablere et trinbræt i Laurbjerg?

Der er i Trafikstyrelsens rapport, Optimering af Stationsstrukturen fra 2014⁵ (Optimeringsrapporten), lavet nogle estimerer vedrørende en nærbane mellem Aarhus og Langå med fem nye standsningssteder, herunder Laurbjerg. Det giver ifølge Trafikstyrelsen en kapacitetsudnyttelse på strækningen på 90 %, hvilket er over de anbefalede 70 %. Trafikstyrelsen mener sig imidlertid ikke i stand til at svare klart på, hvordan kapacitetsudnyttelsen vil være, såfremt der ikke åbnes fem nye stationer, men kun et enkelt trinbræt i Laurbjerg. Trafikstyrelsen har dog tilkendegivet, at det ikke er udelukket at der kan være plads til et regionaltoogsstop i Laurbjerg hver halve time⁶.

COWI har lavet en beregning⁷ baseret på den nuværende køreplan, som har vist, at der under nuværende forhold godt kan indarbejdes et standsningssted i Laurbjerg i køreplanen. Billedet kan se anderledes ud efter Timemodellen, men med den planlagte elektrificering af strækningen, og med gennemførelsen af signalprogrammet, vil kapaciteten på banen øges i kraft af hurtigere accelererende tog og tættere afgang, hvilket taler til fordel for muligheden for indførelse af et standsningssted i Laurbjerg⁸.

Er det samfundsøkonomisk rentabelt at etablere et trinbræt i Laurbjerg?

Det grundlæggende parameter, der lægges til grund for en samfundsøkonomisk beregning af et trafiktiltag, er tidstab eller -gevinst for de rejsende. Trafikstyrelsen kommer frem til, at tidstabet ved at passagerer skal vente i toget i Laurbjerg, er større end den gevinst, som passagerer fra Laurbjerg får⁹.

Det er imidlertid Favrskov Kommunes opfattelse, at det tidstab, som passagererne vil få ved standsning i Laurbjerg, bliver opvejet af tidsgevinsten ved den planlagte signal- og hastighedsopgradering. Der foreligger ikke dokumentation for, at der vil indtræde et passagertab, hvilket understøttes af, at Arriva Tog A/S har givet tilsagn om, at selskabet ønsker at standse i Laurbjerg. Arriva Tog A/S oppebærer ifølge den indgåede kontrakt billetindtægterne og bærer derved den økonomiske risiko ved en standsning¹⁰. Der er derfor en kraftig indikation af, at et standsningssted vil være en god investering. Arriva Tog A/S tilkendegiver således, at selskabet vurderer at en standsning i Laurbjerg vil medføre en passagergevinst.

Trafikstyrelsen har vurderet, at passagertallet i Laurbjerg vil være omkring 100 passagerer pr. årsdøgn¹¹. Grundlaget for denne beregning er, at rejsemønstret og anvendelsen i Laurbjerg forudsættes at blive den samme som i Ulstrup. Der er således lavet en forholdsmæssig beregning under hensyntagen til indbyggertal. I 2014 boede der ifølge befolkningsopgørelsen i Favrskov Kommune 1.016¹² mennesker i Laurbjerg og 2.030 i Ulstrup. Passagertallet i Ulstrup er 320. Det giver et forholdsmæssigt passagertal i

⁵ Optimering af Stationsstrukturen, side 61, Trafikstyrelsen, marts 2014.

⁶ TRU 2013-14, alm. del, spm. 978.

⁷ Trinbræt i Laurbjerg, side 20, COWI rapport for Favrskov Kommune, oktober 2012.

⁸ Trinbræt i Laurbjerg, tillæg, side 3, COWI rapport for Favrskov Kommune, oktober 2013

⁹ Optimering af Stationsstrukturen, side 55, Trafikstyrelsen, marts 2014.

¹⁰ TRU 2014-15, alm. del, spm. 172.

¹¹ Optimering af Stationsstrukturen, side 55, Trafikstyrelsen, marts 2014.

¹² Danmarks Statistik, 2014.

Laurbjerg på 160. Der er således en betydelig afvigelse i forhold til Trafikstyrelsens resultat.

COWI vurderer, at befolkningsgrundlaget i Laurbjerg bør være 3.000 mennesker, og at passagertallet bør være 238 i gennemsnit. COWI vurderer, at der vil være 82-126 passagerer i Laurbjerg¹³.

Favrskov Kommune har lavet en opdateret beregning baseret på forudsætninger, som er beskrevet i Trafikstyrelsens optimeringsrapport. I beregningen anvender Favrskov Kommune de faktiske og opdaterede befolkningstal og anvender Trafikstyrelsens tal for benyttelse af kollektiv togtransport i pendlingsområdet til Aarhus.

Favrskov Kommunes tal viser¹⁴, at der bor 1.163 mennesker i en radius på 2 km fra det potentielle standsningssted. Indenfor en radius af 4 km bor der 1.846 mennesker. Hvis man tager udgangspunkt i de 3 gamle sogne omkring Laurbjerg, hvor der er en kulturel (skoledistriktsmæssig) og historisk sammenhæng, vil det samlede opland være på 2.152 mennesker. Trafikstyrelsen har til forskel herfra anvendt et befolkningstal for Laurbjerg på 730 inkl. arbejdspladser inden for 2 km¹⁵.

Laurbjerg ligger ifølge Trafikstyrelsen i pendlingsområdet til Aarhus¹⁶, hvorfor mellem 15 og 20 % af beboerne vil anvende kollektiv togtrafik¹⁷. Passagertallet i Laurbjerg vil således kunne skønnes til mellem 174–233 inden for en 2 km radius. Medtages sogneområdet med en anvendelse på 1-2 %, vil der være mellem 185 og 252 eller i gennemsnit 219 af- og påstigninger i Laurbjerg pr. dag.

Der er dagligt 602 pendlerrejser til og fra Laurbjerg¹⁸, hvilket støtter, at det beregnede passagertal er realistisk.

Trafikstyrelsen skriver i Optimeringsrapporten, at det kan være forbundet med en vis usikkerhed at estimere passagergrundlaget for et nyt standsningssted. Standsningsstedet i Hinnerup har f.eks. flere passagerer end forventet ved genindvielsen 29. maj 1994. I Hinnerup havde man prognosticeret til 200 passagerer pr. dag, og man har i dag ifølge Trafikstyrelsen over 600 passagerer pr. dag¹⁹. Ifølge DSB²⁰ var der faktisk 951 daglige passagerer på Hinnerup station (471 påstigende og 480 afstigende passagerer). Samlet set er der således en afvigelse på 475,5 % på Trafikstyrelsens prognose og den faktiske anvendelse ca. 10 år efter indvielsen. Til Trafikstyrelsens forsvar skal det bemærkes, at der umiddelbart efter indvielsen i 1996 kun var 260 daglige passagerer i Hinnerup.

¹³ Trinbræt i Laurbjerg, side 11, COWI rapport for Favrskov Kommune, oktober 2012.

¹⁴ Udræk fra GIS (Geografisk Informations system), februar 2015.

¹⁵ Optimering af Stationsstrukturen, side 55, Trafikstyrelsen, marts 2014 og TRU, alm. del, 2014-15, s. 376.

¹⁶ TRU 2014-15, alm. del, s. 10.

¹⁷ Optimering af Stationsstrukturen, side 72, Trafikstyrelsen, marts 2014. Et andet sted i samme rapport, s. 60, anfører Trafikstyrelsen, at stationer i selvstændige bysamfund normalt har en højere andel af indbyggere og arbejdstagere, der benytter kollektiv togtrafik, typisk omkring 10 procent på en hverdag.

¹⁸ Notat om pendlermønstre, Favrskov Kommune, januar 2015, s. 20 ff.

¹⁹ Optimering af Stationsstrukturen, side 23, Trafikstyrelsen, marts 2014.

²⁰ Vesttælling 2012, tabel 3.1, side 23, DSB, august 2013.

Det er samlet set Favrskov Kommunes opfattelse, at der med rette kan argumenteres for, at et standsningssted er rentabelt.