

Folketingets Transportudvalg
Christiansborg
1240 København K

Laurbjerg, den 20. maj 2014

Vedrørende et standsningssted i Laurbjerg

Trafikstyrelsen har udgivet sin rapport om optimering af stationsstrukturen.

Jeg beder høfligst Folketingets Transportudvalg om at forholde sig til følgende spørgsmål:

1. Udelukker Timemodellen et standsningssted i Laurbjerg?

Trafikstyrelsen skriver i stationsoptimeringsrapporten s. 56 følgende: "Ekstra stop på strækningen øger banens kapacitetsudnyttelse, og det kan være problematisk, da den indgår i Timemodellen."

Trafikstyrelsen har imidlertid over for mig bekræftet, at der slet ikke er foretaget beregninger, der dokumenterer, at et standsningssted er uforeneligt med Timemodellen, jf. bilag 1.

Da Trafikstyrelsens vurderinger af, at det *kan være* "problematisk" eller "vanskeligt" at forene et standsningssted med Timemodellen, ikke er underbyggede af nogen form for beregninger, vil jeg foreslå, at der foretages en egentlig analyse. Det er vigtigt, at beslutningen om et standsningssted foretages på et ordentligt og veldokumenteret grundlag og ikke på baggrund af et løst skøn.

2. Vil tidstabet ved en standsning i Laurbjerg være acceptabel for gennemkørende passagerer?

Arriva Tog A/S har skriftligt givet tilsagn om at standse i Laurbjerg og har meddelt, at der kun vil være et beskedent tidstab forbundet med det, jf. bilag 2. Arriva Tog A/S har indgået en "nettokontrakt" med staten, hvorved selskabet selv bærer den økonomiske risiko, såfremt en standsning giver underskud.

Trafikstyrelsen angiver tidstabet til 2,1 min. pr. standsning ud fra en hastighed på 150 km/t, jf. bilag 1, uanset at de Lint 41-tog, der anvendes på strækningen i dag, har en maksimalhastighed på 120 km/t. Tidstabet ved 120 km/t er betydeligt mindre end ved 150 km/t. Trafikstyrelsens beregning er således foretaget ud fra den fremtidige forventning, at materiellet på et tidspunkt udskiftes. Hvis materiellet fremtidigt udskiftes, må det formodes, at der vælges tog med højere accelerationsevne og deraf følgende begrænset tidstab.

Forudsætningerne for Trafikstyrelsens tidstabsberegning er derfor yderst usikre, og resultatet står i modsætning til Arrivas egen bedømmelse af tidstabet og den deraf afledte rentabilitet.

Samtidig er det direkte selvmodsigende, at Trafikstyrelsen i stationsoptimeringsrapporten s. 20 skriver: "*Hvis en potentiel stations nettotidsgevinst er negativ, er stationen ikke genstand for nærmere analyse i denne rapport*". Videre s. 25 udpeger Trafikstyrelsen 21 potentielle stationer, som har en "*positiv eller omtrent neutral nettotidsgevinst*" og derfor er udtaget til nærmere analyse. Laurbjerg er blandt disse 21 potentielle stationer, der altså har en *positiv eller omtrent neutral nettotidsgevinst*. I åbenbar modstrid med

dette skriver Trafikstyrelsen s. 56, at et standsningssted i Laurbjerg vil have en "stor negativ netto tidsgevinst."

Hvordan kan et standsningssted i Laurbjerg på rapportens s. 25 have en "positiv eller omtrent neutral nettotidsgevinst" og derefter på rapportens s. 56 en "stor negativ nettotidsgevinst"?

3. Hvad koster det at etablere et standsningssted i Laurbjerg?

Favrskov Kommune har ladet COWI foretage en beregning af anlægsudgiften ved etablering af et standsningssted.¹ Denne viser, at anlægsudgiften beløber sig til 10,8 mio. kr., og der er heri taget højde for, at anlægget skal placeres på et sted, hvor det kan forenes med en hastighedsopgradering af banen. Favrskov Kommune har besluttet at tilbyde at betale 5 mio. kr., hvorfor staten alene skal finansiere godt 5 mio. kr. Dette må betegnes som et beskedent beløb.

Trafikstyrelsen anvender ikke disse konkrete beløb, men fastsætter anlægsudgiften til et skønsmæssigt højere beløb, jf. bilag 1, hvilket influerer på bedømmelsen af den samfundsmæssige rentabilitet.

Der er ingen forklaring på, hvorfor Trafikstyrelsen ikke anvender de konkrete beregninger, som Favrskov Kommune via COWI har ladet udføre, men i stedet anvender et højere beløb, der er baseret på "erfaringer" og ikke på beregninger, jf. bilag 1.

4. Kan et standsningssted i Laurbjerg etableres på en måde, der er teknisk acceptabel i alle henseender?

Som angivet under afsnit 3 er Favrskov Kommune indstillet på at betale 5 mio. kr. af den samlede anlægssum. Kommunen har – med undertegnede initiativgruppe som medansøger – ansøgt om at komme i betragtning til puljen vedrørende forbedring af den kollektive trafik i yderområderne med henblik på at etablere et trinbræt. Trafikstyrelsen har ved skrivelse af 31. marts 2014 meddelt afslag på ansøgningen, jf. bilag 3.

Det anføres af Trafikstyrelsen i afslaget, at *"projektet ikke vil bidrage til at forbedre den kollektive trafik"*, og Trafikstyrelsen begrundet dette med følgende citat fra den nævnte COWI-rapport: *"De banetekniske undersøgelser har vist det problemfyldt at placere nye perroner i Laurbjerg, grundet sporets kurvede forløb og ønsket om en fremtidig strækningshastighed på 180 km/t."*

Citatet, som Trafikstyrelsen gengiver, giver anledning til at tro, at projektet er så teknisk problemfyldt, at det er umuligt at udføre.

Imidlertid er citatet taget ud af konteksten. Læses citatet i konteksten, er billedet et andet. Jeg citerer her også det afsnit, der følger lige efter det af Trafikstyrelsen citerede, jf. COWI-rapporten, s. 25:

"De banetekniske undersøgelser har vist det problemfyldt at placere nye perroner i Laurbjerg, grundet sporets kurvede forløb og ønsket om en fremtidig strækningshastighed på 180 km/t. Det anbefales at udforme anlægget i forbindelse med et eventuelt standsningssted i Laurbjerg som forslag 3 med forskudte sidelagte perroner under Hammelvej. Det giver den bedste geometri for spor og perroner, og løsningen er

¹ COWI-rapporten fra oktober 2012 og en tillægsrapport fra oktober 2013 kan findes på dette link (bilag til ansøgningen): http://www.favrskov.dk/dokumenter/Ansoegning_Laurbjerg.pdf

acceptabel både i forhold til spor, perroner, komfort og adgangsveje. Desuden har forslaget den mest fordelagtige anlægsøkonomi."

I tillægsrapporten, som COWI har udarbejdet i oktober 2013, tilføjes s. 3 om betydningen af en kommende hastighedsopgradering: *"Det kan dog konkluderes, at en opgradering af banen til en hastighed på 180 km/t igennem Laurbjerg med sporets nuværende layout ikke udelukker etableringen af et standsningssted."*

Det er meget vigtigt at bemærke, at COWIs løsning er *"acceptabel både i forhold til spor, perroner, komfort og adgangsveje"* og samtidig er teknisk forenelig med en hastighedsopgradering af banen.

5. Hvor stort er passagergrundlaget i Laurbjerg – og hvordan er den kollektive trafik i dag?

Det er i stationsoptimeringsrapporten s. 55 angivet, at Laurbjergs befolkningsgrundlag er 730 indbyggere (Befolkning og arbejdspladser inden for 2 km). I Trafikstyrelsens stationsstrukturanalyse fra 2008 er befolkningsgrundlaget imidlertid angivet til 1.035 indbyggere, jf. analysens s. 44. COWI har i den af Favrskov Kommune rekvirerede rapport fremskrevet Trafikstyrelsens tal fra 2008-analysen ud fra kommunens befolkningsprognose, og COWI lægger således til grund, at indbyggertallet i 2014 er 1.045.² Pr. 1. januar 2014 er der ifølge Danmarks Statistik registreret 1.016 borgere i Laurbjerg.³

Uanset om man anvender Trafikstyrelsens egne tal fra 2008, COWIs beregning fra 2012, kommunens befolkningsprognose eller Danmarks Statistiks tal fra 2014, vil man komme frem til et indbyggertal, som er *knap 50 % højere* end det indbyggertal, som Trafikstyrelsen nu lægger til grund i stationsoptimeringsrapporten. Hertil kommer rejsende til en række institutioner og virksomheder i Laurbjerg.

På stationsoptimeringsrapportens s. 72 angives følgende: *"Er der mindre end 4.000 meter til nærmeste station, deles oplandet ligeligt mellem de to stationer."* Det bliver derfor af afgørende betydning for Trafikstyrelsens beregning, at man i rapporten s. 55 angiver, at Langå Station er beliggende *"ca. 4 km"* fra Laurbjerg. Derved skal oplandet ifølge det af Trafikstyrelsen anførte deles ligeligt mellem Laurbjerg og Langå, hvilket også ud fra illustrationen s. 55 er sket. Hertil bemærker jeg følgende:

Det er korrekt, at afstanden til Langå er ca. 4 km i luftlinje. Imidlertid kan luftlinjeafstande ifølge Trafikstyrelsen *ikke* anvendes ukritisk, hvis vejstrækningen pga. naturgivne barrierer er betydeligt længere.⁴ Der er fra centrum af Laurbjerg til Langå Station 7,3 km, hvilket er næsten dobbelt så langt som i luftlinje. Som dokumentation for afstanden vedlægges som bilag 4 rutevisning fra Krak.

COWI anfører da også følgende i deres rapport, bilag 1, s. 4: *"Laurbjerg ligger dog så langt fra nabostationerne (Hadsten og Langå), at overlapning ikke vil forekomme."* Dette er helt overensstemmende med, at Trafikstyrelsen i sine beregninger fra 2008 ikke har foretaget korrektion for "overlapsfaktor", idet Trafikstyrelsen har fastslået, at Langå ligger for langt væk fra Laurbjerg til, at der kunne være et overlap.⁵

² Se COWI-rapportens bilag 1, side 8. Link til rapporten angivet i note 1.

³ Det bemærkes, at Danmarks Statistiks tal er baseret på begrebet "sammenhængende bebyggelse", mens kommunens befolkningsprognose er baseret på lokalplanområder.

⁴ Jf. Stationsstrukturen i Danmark, 2008, s. 18.

⁵ Jf. Stationsstrukturen i Danmark, 2008, bilag 1, s. 44, kolonne 25-27.

Der skal derfor *ikke* foretages en reduktion af passagergrundlaget på grund af afstanden til Langå. Dette er som nævnt heller ikke sket i de tidligere beregninger, som Trafikstyrelsen har foretaget i forbindelse med stationsstrukturrapporten fra 2008.

Laurbjerg ligger i pendlingsoplandet til Aarhus, hvorfor op til 20 % af borgerne og virksomhedsansatte vil tage toget, jf. Trafikstyrelsens oplysninger s. 72 i rapporten.

Passagergrundlaget må konkluderende være højere end det af Trafikstyrelsen beregnede.

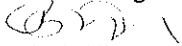
Det er endvidere angivet i rapporten s. 55, at der i Laurbjerg er 2 buslinjer med 20 afgang på hverdage. Mod Aarhus er der imidlertid kun 8 afgang pr. dag. Der er ingen afgang om aftenen eller i weekenden. Også denne oplysning i stationsoptimeringsrapporten forekommer derfor upræcis.

oo0oo

Som det ses, mener jeg ikke, at Trafikstyrelsens manglende anbefaling af et standsningssted i Laurbjerg hviler på et retvisende og veldokumenteret grundlag. Måtte der være behov for uddybning af de forhold, som jeg har påpeget i dette brev, står jeg til enhver tid til rådighed.

Borgerne i Laurbjerg og omegn ser frem til et fortsat godt samarbejde med de politiske beslutningstagere om vort projekt, og vi vil meget gerne invitere Folketingets Transportudvalg – eller enkelte medlemmer heraf – på besøg i Laurbjerg, hvor vi sammen kan drøfte etableringen af et standsningssted. Jeg hører gerne, om der kunne være interesse for et sådant besøg.

Med venlig hilsen



Birgit Liin

Borgergruppen "Trinbrættet tilbage til Laurbjerg"

Hvidtjørnevej 3, Laurbjerg

8870 Langå

E-mail: birgitliin@hotmail.com – telefon 41 40 15 42

Bilag 1: Svar fra Trafikstyrelsen af 9. maj 2014 om baggrundsoplysninger til stationsoptimeringsrapporten

Bilag 2: Brev af 31. oktober 2013 fra Arriva Tog A/S

Bilag 3: Trafikstyrelsens afslag af 31. marts 2014 på ansøgning vedrørende "Forbedring af kollektiv trafik i yderområderne"

Bilag 4: Udskrift fra Krak til dokumentation af distancen mellem Laurbjerg og Langå Station

BILAG 1UdskrivLuk

Fra: **Jan Jørgensen** (jjg@trafikstyrelsen.dk)
Sendt: 9. maj 2014 15:52:39
Til: Birgit Liin (birgitliin@hotmail.com)
Cc: Jan Albrecht (jaa@trafikstyrelsen.dk); Thomas B. Hummelshøj (tbh@trafikstyrelsen.dk)

Kære Birgit Liin

Du har tidligere modtaget udkast til baggrundsrapport for banerne vest for Storebælt. Her følger svar på dine øvrige spørgsmål vedr. Laurbjerg – med rød tekst:

1. Hvilken hastighed er et tidstab ved standsning i Laurbjerg beregnet ud fra?
150 km/t.
Hvor lang tid er der i beregningen afsat til ophold på stationen?
Ca. ¾ minut inkl. afgangsprocedurer mv.
2. Hvilket tidstab pr. standsning har man konkret lagt til grund for Laurbjerg?
2,1 min.
3. Er der ved beregningen af tidstab taget højde for, at Arriva Tog A/S foreslår behovsstandsning i Laurbjerg?
Nej, men behovsstandsning kræver også plads i køreplanen.
4. Hvilke tal er lagt til grund i forhold til anlægsudgiften ved etablering af et standsningssted, og hvilke tal er lagt til grund i forhold til den årlige driftsudgift?
Erfaringsmæssigt koster en station – som man ville kunne forestille sig i Laurbjerg – ca. 15 mio. kr. i anlæg, og driftsomkostningerne vil være ca. 0,6 mio. kr. om året.
5. Det nævnes s. 56, at "det kan være problematisk" for kapaciteten på strækningen at lade regionaltogene standse i Laurbjerg. Er der udarbejdet beregninger, der viser, at en standsning af kapacitetsmæssige årsager er udelukket?
Trafikstyrelsens vurdering er, at den fremtidige trafikering af strækningen med en blanding af regionaltog og Timemodellens hurtige tog kan gøre det vanskeligt at indpasse et stop i Laurbjerg. Det skyldes togenes meget forskellige hastigheder og standsningsmønstre. Men der er ikke foretaget en mere detaljeret vurdering, da tidsulemperne for de gennemkørende passagerer er så meget større end tidsfordelene for stationspassagererne.
6. Det anføres s. 61 i rapporten om casen "Nærbane Aarhus-Langå", at en nærbane ville medføre en udnyttelse af kapaciteten på strækningen på 90 %. Jeg vil meget gerne have udliveret de præcise beregninger, der dokumenterer denne høje udnyttelsesgrad. Jeg går ud fra, at beregningen også er foretaget for Laurbjerg som isoleret standsningssted, og jeg vil til sammenligning gerne have oplyst udnyttelsesgraden (med behørig dokumentation), hvis det forudsættes, at Laurbjerg bliver et standsningssted, uden at der samtidig etableres en nærbane. Udnyttelsesgraden på 90% er vurderet på baggrund af det opstillede køreplaneksempel på side 61 i rapporten. Mht. til kun at etablere Laurbjerg som standsningssted – uden at der samtidig etableres en nærbane – henvises til svaret ovenfor.

Venlig hilsen Jan

Jan Jørgensen, trafikplanlægger

Kollektiv trafik/Public Transport

Trafikstyrelsen/Danish Transport Authority

Edvard Thomsens Vej 14

2300 København S

Direkte telefon: 4178 0112

Trafikstyrelsens hovednummer: 7221 8800

e-mail: jjg@trafikstyrelsen.dk



Arriva Tog A/S
Drewnsvej 1
DK-8600 Silkeborg

CVR: 18 42 91 01

Mobil: 2551 8458
Email: kent.nielsen@arriva.dk

www.arriva.dk

31. oktober 2013

Til: Kim Petersen
Ahornvej 4
Laurbjerg
8870 Langå

Birgit Liin
Hvidtjørnevej 3
Laurbjerg
8870 Langå

Svar vedrørende Arrivas fremtidige standsning i Laurbjerg.

Arriva har igen set på ønsket om standsning på Laurbjerg trinbræt, i forbindelse med køreplanslægningen til K14.

Vi ser på nuværende tidspunkt ingen hindring for standsning ved trinbrættet, såfremt de fornødne tilladelser og kanaler fra Banedanmark bliver givet.

1. Tidstabet i forbindelse med standsning på Laurbjerg trinbræt, er beregnet til 1 ½ minut pr. stop.
Det er ikke muligt at indhente den tabte stop tid, på strækningen Aarhus – Langå, da der køres med maximal hastighed for vores tog her. (120 km/t.)
Derudover er køreplanen revurderet til K14 som træder i kraft d.15.12.2013.
Derfor vil togene ankomme 1 ½ minut senere til Aarhus og afgang 1 ½ minut før fra Aarhus.
Dette vil derfor forøge den samlede køretid mellem Aarhus og Langå med 1 ½ minut.
2. Det er korrekt at Arriva vil være indstillet på behovsstandsning på Laurbjerg trinbrættet.

Med venlig hilsen

Arriva Tog A/S

Kent Nielsen

Planlægningsleder
Arriva Tog A/S

BILAG 3

Favrskov Kommune
Skovvej 20
8382 Hinnerup

Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon 72218800
Direkte 41780303
stm@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Meddelelse om afslag – Yderpuljens 2. ansøgningsrunde

Dato: 31.03.2014
Journal: TS5060003
-00046
Sag: Y2014-2-15

Trinbræt i Laurbjerg har ved ansøgning af d. 15. februar 2014 ansøgt om 5.434.000 kr. til projektet "Trinbræt i Laurbjerg" fra Pulje til forbedring af kollektiv trafik i yderområder.

Transportministeren har nu truffet beslutning om, hvilke ansøgninger til pulje til forbedring af den kollektive trafik i yderområder, der tildeles støtte.

Trafikstyrelsen kan herved meddele, at det på baggrund af ovennævnte ansøgning, herunder projektbeskrivelse og budget, er besluttet ikke at tildele projektet støtte.

Afslaget begrundes med, at projektet ikke vil bidrage til at forbedre den kollektive trafik, hvilket understreges af den indsendte rapport fra Cowi:

"De banetekniske undersøgelser har vist det problemfyldt at placere nye perroner i Laurbjerg, grundet sporets kurvede forløb og ønsket om en fremtidig strækningshastighed på 180km/t."

Samtidig må det forventes, at trinbrættet vil have negative konsekvenser for Timemodellen.

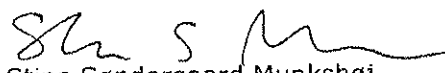
Afslaget gives med hjemmel i Bekendtgørelse nr. 52 vedr. tilskud til forbedring af kollektiv trafik i yderområder.

Vi takker for Jeres interesse, og opfordrer Jer til at søge igen en anden gang.

Med venlig hilsen



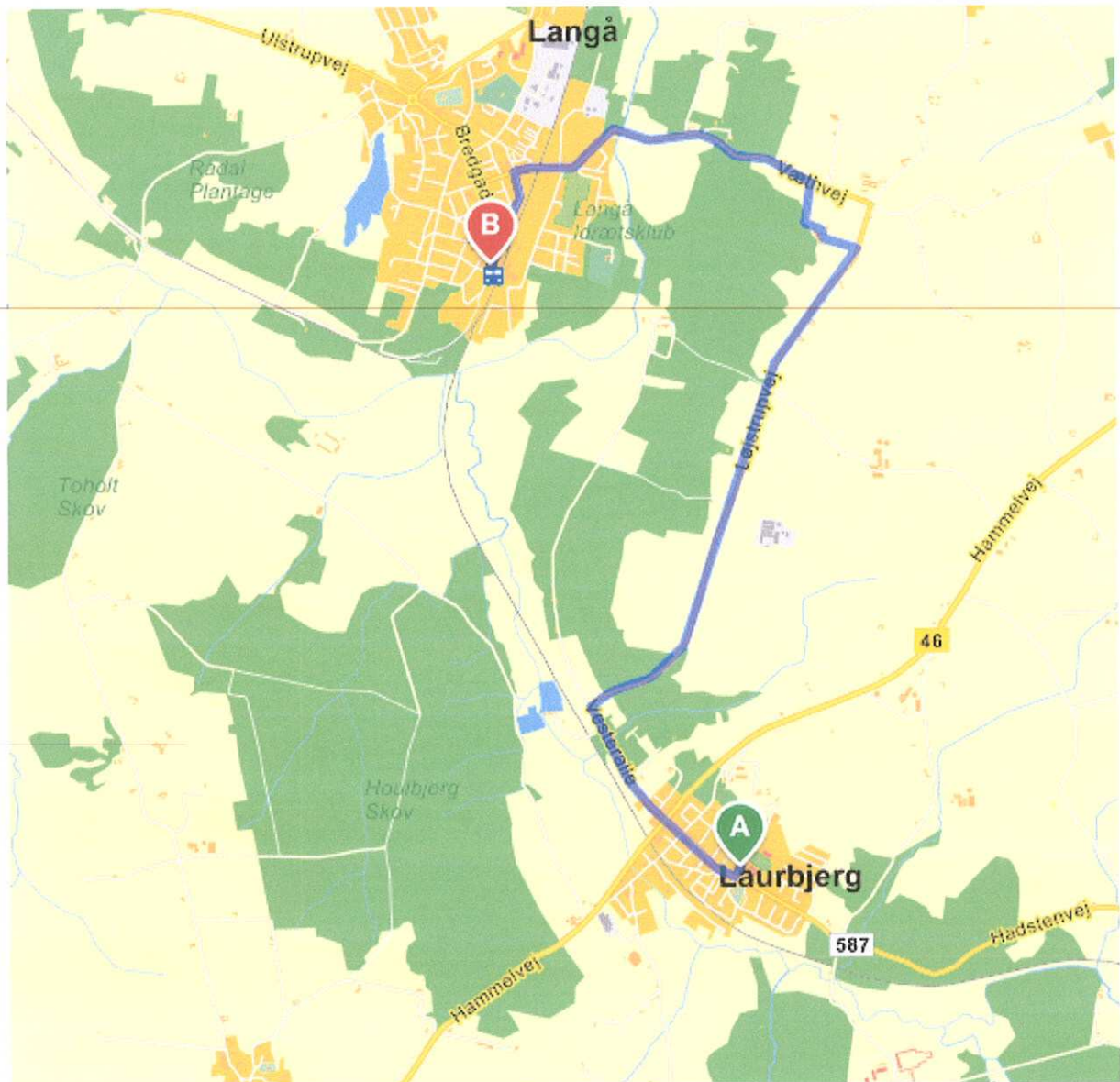
Jan Albrecht
Kontorchef



Stine Søndergaard Munkshøj
Fuldmægtig

Bilag 4

Kraks rutebeskrivelse



Start **Skolevej 4, 8870 Langå, Favrskov** slut **Langå Station 8870 Langå**

Afstand: 7.3 km Køretid ca: 8 min.