

Høringssvar til Masterplanen for infrastrukturen på Djursland.

Thorsager den 25. januar 2011.

Etablering af et trinbræt i Thorsager.

Trinbrætgruppen under Thorsager Distriktsråd noterer med glæde, at ønsket om et trinbræt i Thorsager er medtaget i Masterplanen for infrastrukturen på Djursland. Ligeledes at der er et ønske om at få udarbejdet en analyse af passagergrundlaget og de trafikmæssige konsekvenser for et sådant trinbræt.

Vi skal hermed fremsende vores kommentarer og forslag til det videre arbejde, med at få opfyldt borgerne i Thorsagers store ønske om at kunne benytte toget til og fra Thorsager.

Analyse af passagergrundlaget

Der er på nuværende tidspunkt allerede lavet 4 forskellige analyser af passagerpotentialt for et trinbræt i Thorsager, og 3 ud af 4 analyser viser et dagligt passagertal på mere end de 213 passagerer Trafikstyrelsen har sat som minimumskrav for lønsomheden – de 4 analyser skal kort beskrives:

Trafikstyrelsen 2001.

Analysen fremlægger 3 skøn for det daglige passagertal for Thorsager, det lave skøn på 100, et mellemskøn på 180 og et højt skøn på 270. Trafikstyrelsen vælger det lave skøn på 100 som det mest sandsynlige grundet afstanden mellem bycentrum og stationen.

Trafikstyrelsen 2008

Analysen giver kun et enkelt tal for potentialt for Thorsager trinbræt - nemlig 70 daglige passagerer. Dette skiller sig markant ud fra den forrige analyse, og viser et fald i passagertallet på 30 % - i samme periode som flere stationer på Grenaa Banen har oplevet en stigning på op mod 300 %.

Fælles for de 2 analyser fra Trafikstyrelsen er, at det er teoretiske beregningsmodeller, der ikke tager hensyn til lokale forhold og afvigelser – ingen af de 2 analyser fra Trafikstyrelsen har tillagt sommerhusområdet med ca. 350 huse og de dertil hørende indbyggere nogen værdi.

Kjær og Schmeltzer 2009

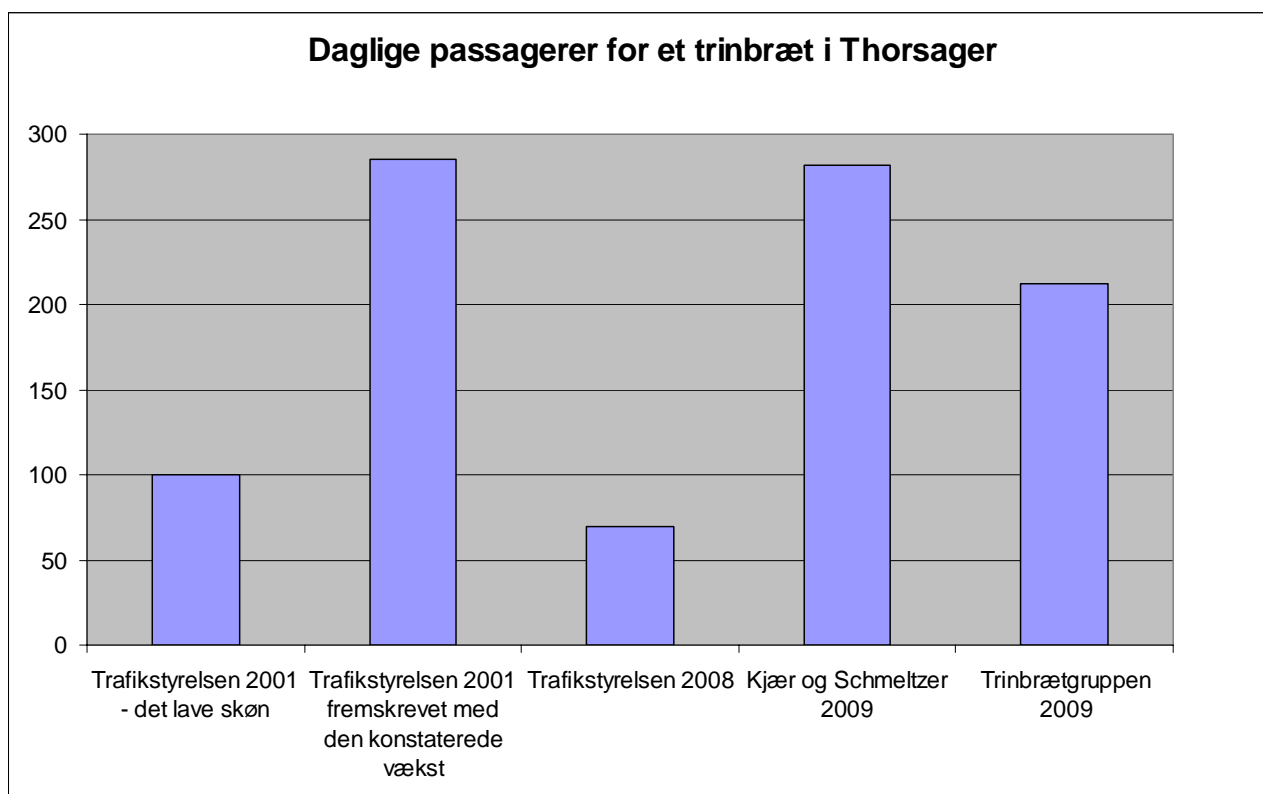
Analysen bygger på spørgeskemaer besvaret af byens borgere og andre, der har behov for at kunne rejse med toget, og har dermed fat i de potentielle brugere af et trinbræt. Resultatet viser et dagligt passagertal på 288, der hovedsageligt vil komme fra brugere af privatbiler. Langt størsteparten har rejser mod Århus, men det ses også tydeligt, at der vil være rejser til Thorsager fra de mennesker der bor i sommerhusene, men som har deres bopæl andet steds. Endvidere er der tale om nye passagerer til Grenaa Banen, idet

Thorsager næsten ikke leverer passagerer til de nærliggende stationer Mørke og Ryomgaard. Der er for langt til stationerne, og så kan man ligeså godt fortsætte i bilen.

Trinbræt gruppen 2009

Analysen bygger på de realiserede passagertal for Mørke, Ryomgaard, Kolind og Hornslet i forhold til indbyggertallet, kort sagt hvor mange procent af indbyggerne bruger toget hver dag. Talmaterialet kommer fra Danmarks Statistik og DSB's passagertællinger. Fælles for Mørke, Ryomgaard og Kolind er at stationen ligger i udkanten af byen, **og derfor kan sammenlignes direkte med Thorsager uden sommerhusområdet**. Resultatet af analysen viser et temmelig stabilt dagligt passagertal på ca. 15 – 16 % af indbyggertallet. Hvis dette tal overføres til Thorsager vil der være ca. 212 daglige togpassagerer. Hertil skal så lægges de passagerer, der vil komme fra sommerhusene, men hvor beboerne ikke er opført som indbyggere i Thorsager.

Sammenfattes de 4 analyser i skemaform, vil det vise følgende billede:



Vi har tilladt os at fremskrive Trafikstyrelsens tal fra 2001 med den konstaterede vækst for passagertallet for Grenaa Banen. Mørke Station havde i årene 1998 - 2000 i gennemsnit 76 daglige passagerer, men efter de mange forbedringer på Grenaa Banen der blev gennemført i 2005, er det daglige passagertal steget til et gennemsnit på 217, hvilket svarer til en stigning på ca. 285 %.

Det ses helt tydeligt, at den seneste analyse fra Trafikstyrelsen i 2008 falder uden for de øvrige resultater, og netop denne markante forskel var årsag til at Trinbrætgruppen valgte at få lavet en markedsanalyse blandt de borgere der bor i Thorsager, og som vil have glæde af at kunne benytte toget. Denne analyse gav et klart billede af borgernes behov for at kunne benytte Grenaa Banen.

3 ud af 4 analyser viser således et næsten sammenstemmende antal daglige passagerer i Thorsager, og de ligger alle over Trafikstyrelsens minimums krav på 213 daglige passagerer.

Etableringsomkostninger for et trinbræt

Ifølge Trafikstyrelsen vil etableringen af et trinbræt i Thorsager koste ca. 8 millioner kr. Dette når de sædvanlige – og meget høje – standarder fra Banestyrelsen lægges til grund for anlægget. I stærk kontrast hertil er prisen for et stoppested på Odderbanen oplyst til under 1 million kr. Trinbrætgruppen har estimeret de totale omkostninger til ca. 3,5 millioner kr. hvilket skulle være rigeligt til at etablere et pænt, men ikke prangende, anlæg med tilhørende P-plads og cykelstativer.

Omkostningerne til etablering af et trinbræt har stor indflydelse på den endelige beslutning om at etablere et trinbræt – jo mindre anlægsudgift det større er muligheden for at få et trinbræt. Vi mener derfor, at en kommende analyse også bør indeholde en ny vurdering af de anlægsomkostninger, der er forbundet med etablering af et trinbræt i Thorsager.

Thorsager er en by i udvikling

Indbyggertallet i Thorsager vokser stabilt, men der er snart ikke flere ledige byggegrunde til rådighed.

Nord for banestrækningen og området, hvor vi ønsker et trinbræt, ligger et stort sommerhus/helårshusområde med 350 huse, hvoraf en del er beboet hele året.

Endvidere har Syddjurs kommune planer om at foretage en større udstykning ud mod banestrækningen, hvor der i fremtiden skal etableres ca. 200 byggegrunde til helårsbeboelse. Disse byggegrunde vil blive særdeles attraktive, hvis der etableres et trinbræt i nærheden, således at man kan benytte Grenå Banen og ikke kun kigge passivt på at toget drøner forbi. En meget stor fordel, for såvel de nye tilflyttere som de nuværende beboere, er muligheden for at kunne spare bil nr. 2, når der er mulighed for at benytte toget. Det vil gøre byen meget attraktiv som tilflytter by.

Thorsager by er også attraktiv rent turistmæssigt, idet den bl.a. rummer den eneste rundkirke i Jylland, som er smukt beliggende højt hævet over byen.

Et trinbræt vil have stor betydning for Thorsager by, idet en stor del af beboerne arbejder udenfor byområdet og bruger lang tid på transport til og fra arbejde/indkøbsmuligheder enten med bil eller bus.

Betydning for transporttiden på Grenaa Banen at toget skal stoppe i Thorsager

Thorsager Station er tænkt som et trinbræt, dvs. at toget kun stopper, hvis der er passagerer, der skal af eller på toget. Med de nye dieseltog på Grenaa Banen, som specielt er hurtige til at accelerere og standse, vil det ikke have nogen nævneværdig betydning, hvis disse tog skal stoppe ved Thorsager Trinbræt for at betjene passagererne herfra. Togene er konstrueret således, at de er hurtige at bestige både for passagerer, medbragte barnevogne, cykler og for kørestolsbrugere, idet indstigningen foretages i højde med perronen. Dette letter ind og udstigning væsentligt, og gør det muligt at reducere det samlede tidsforbrug for et stop ved Thorsager trinbræt til ca. 1,2 minut. Når de rigtige letbanetog kommer til at køre på strækningen, bliver tidsforbruget på et stop endda endnu mindre, formodentlig under 1 minut, idet disse tog er meget effektive til at bremse og accelerere ved stationerne. Selve grundtanken med en letbane er jo netop at der skal være tilpas mange stoppesteder, så befolkningen, i såvel de store byer som i landsbyerne, kan bruge den kollektive transport.

Samarbejde med trinbrætgruppen

Trinbrætgruppen under Thorsager Distriktsråd har nu arbejdet i 3 år for at få etableret et stoppested i Thorsager. Gruppen har således indsamlet megen viden om denne sag, ligesom de personer der sidder i trinbrætgruppen, har mange års erfaring og kompetence med passagertrafik, markedsanalyser, økonomiske analyser og drift af kollektiv trafik i almindelighed. Vi skal derfor opfordre til at Trinbrætgruppen bliver involveret i det kommende arbejde med Masterplanen for infrastrukturen på Djursland, og er naturligvis parate til at bistå i en enhver henseende.

Carsten Kruse er i dag adm. direktør for Stena Line Danmark og sidder i bestyrelsen for Abildskou Busser. Carsten har tidligere været ansat hos DSB Rederi, Cat-Link og Mols-Linien.

Peter Schrøder Jeppesen er i dag adm. direktør i Danish Airlease og løser sideløbende en række trafikmæssige opgaver for Trafikstyrelsen, Indenrigsministeriet samt flere danske kommuner, havne og skandinaviske rederier. Peter har tidligere været ansat i Mols-Linien, Cat-Link og Scandlines.

Thøger Pauli sidder i bestyrelsen for Thorsager Distriktsråd og Kolindsunds Venner og har tidligere arbejdet i Trafikgruppen i Sjællandsgadekvarterets Beboerforening i Århus.