

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon 7221 8800
Fax 7262 6790
info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Notat
Dato 09-12-2024
Sagsnr.: 2021-023461
Dokumentnr. [Dokumentnr.]
Sagsbehandler: [Adressatkode]

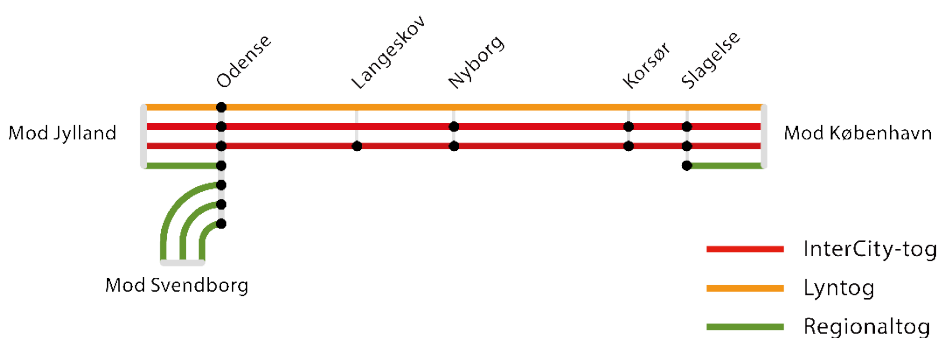
Projektopfølgning for Langeskov Station

Dette notat beskriver grundlaget for og anlæggelsen af Langeskov Station samt trafikale effekter.

Den fynske hovedbanelinje var oprindeligt udstyret med fire mindre stationer øst for Odense, herunder Langeskov Station, som blev nedlagt i 1977.

Stationen genåbnede i 2015 og betjenes i dag af et Intercity-tog en gang i timen. Der er i køreplanen afsat tre minutter til standsning på Langeskov Station.

Figur 1. Linjediagram med Langeskov Station



Til grund for beslutningen om at genåbne Langeskov Station havde der været gennemført flere analyser vedr. stationsstrukturen i Danmark, som pegede på, at det ville være samfundsøkonomisk ulønsomt at åbne en mindre station som Langeskov på hovedstrækningen.

Langeskov har ikke et stort passagerpotentiale. Indbyggertallet i det nære oplandsområde Langeskov by er på 4.000, og der er en daglig pendling med bolig-arbejdsstedstrafik på ca. 600 personer, hvortil der

kommer uddannelsessøgende, der går på skole i først og fremmest Odense.

Vurderingen i bl.a. Trafikstyrelsens stationsstruktursrapport fra 2008 var, at der ville komme nye passagerer, hvis man åbnede stationen, men slet ikke nok til, at genåbningen ville være samfundsøkonomisk rentabelt. Også senere analyser viser, at den ulempe, der tids- og driftsmæssigt påføres et tog og dets passagerer ved at stoppe i Langeskov, er større end den gevinst, som brugere af Langeskov Station opnår.

Med et politisk ønske om at etablere jernbanestationer i flere mindre byer i Danmark blev det i forbindelse med den politiske aftale om Bedre Mobilitet i 2010 besluttet at bygge en ny station i Langeskov. Intentionen var, at stationen skulle tages i brug med køreplanen for 2013. Efter knap fem års forberedelses- og anlægsarbejder åbnede stationen for trafik i 2015.

Den korte rejsetid på otte minutter for togturen Langeskov-Odense udgør i sig selv et attraktivt alternativ til busforbindelsen, hvor f.eks. busrute 195 kører samme afstand på 31 minutter.

Overordnede projektmål

Projektgrundlag	Umiddelbare effekter	Målbare effekter
Genetablering af Langeskov Station med to sideliggende perroner og underføring af gang- og cykelsti.	Genoptage togbetjeningen af Langeskov by samt opland. Stationen skal lette pendlingen med kollektiv trafik og skal bidrage til at skabe vækst i lokalområdet.	Etablere regelmæssig togbetjening. Skabe en forbindelse med kort rejsetid til omkringliggende byer, herunder til Odense (forudsætning: 8 minutter).

Anlægsfase:

Til anlægget blev der i den oprindelige aftale reserveret 53,1 mio. kr. (2011-prisniveau) inkl. reserver. Hertil etablerede Kerteminde Kommune særskilt parkeringspladser, forplads mm.

På tidspunktet for vedtagelse af anlæg af stationen i 2010 foreligger kun skitser og indledende undersøgelser for økonomi og tekniske løsninger. Beløbet, der er afsat i den første aftale, viste sig ikke at række ved den efterfølgende projektering. Der blev med Trafikaftale 2014 af juni 2014 afsat en ekstrabevilling på 10,4 mio. kr. (2014-prisniveau).

Projektforløb

Aftalegrundlaget	Endelig beslutning	Ibrugtagning
Aftale om 'Bedre Mobilitet', 26. november 2010.	Bekræftet i Trafikaftale 2014 om udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden, 24. juni 2014.	Indvielse af stationen 4. oktober 2015. Togbetjening med regionaltog i timedrift og et par lyntog mod København.

Fra udbud af opgaven til igangsætning sker der yderligere fordyrelse, hvortil kommer, at anlægsarbejdet sidenhen løber ind i særlige problemer med ekstra rådgivnings- og projekteringsomkostninger til følge.

Dette dækker blandt andet over, at stitunnelen under jernbanen måtte omprojekteres grundet forsinkelse, ny løsning for støbningen af denne tunnel, samt ekstrakrav fra entreprenøren som følge af mangler i detailprojekteringen.

Ved åbningen af stationen i 2015 er en række anlægsarbejder ikke endeligt færdige, og der blev etableret midlertidige adgangsveje.

Projektøkonomien

Anlægsperiode	Afsat bevilling	Endelige projektomkostninger
Detailprojektering og efterfølgende udbud 2011-2014. Anlægget vurderes ikke VVM-pligtig og gennemføres uden anlægslov. Anlægsproces gennemført fra ultimo 2014 til ultimo 2015.	Der blev med lov om tillægsbevilling for 2011 og finansloven for 2012 afsat en totaludgift på 53,1 mio. kr. (2011-pl) i regi af Aftale om Bedre Mobilitet af 26. november 2010. Denne totaludgift blev med Trafikaftale 2014 af juni 2014 og på finansloven for 2016 forhøjet med 10,4 mio. kr. (2014-pl).	Projektet blev fordyret, og totaludgiften blev forhøjet med både Trafikaftale 2014 og med aktstykke 59 (tidligere fortroligt aktstykke H af 4. februar 2016). Projektets sidste godkendte totaludgift var 97,8 mio. kr. (2016-pl).

Driftsfasen:

Genåbningen af stationen skete officielt den 4. oktober 2015. Fra december 2015 udnyttede man i starten strækningens kapacitet ved at forlænge tog fra Svendborgbanen til Nyborg.

Projektet gav mulighed for:

- Rejsetiden mellem Odense og Langeskov reduceres til otte minutter, og rejsetidsreduktioner på 18-21 minutter fra Langeskov til Odense hhv. Nyborg i forhold til buskørsel.
- senere opstår et lokalt ønske om at lade landsdelstog standse, så der bliver direkte tog til København (og Jylland).

Den jernbanetrafikale løsning ændres i 2017 til fast timedrift med et IC-tog København-Esbjerg. Rejsetidsmæssigt lever selve betjeningen op til forudsætningerne for beslutningen med relativt korte rejsetider.

Stop på Langeskov Station er lagt ind i køreplanen med rimelig standsningstid på stationen og giver samlet tre min. forlænget rejsetid. Der er ikke konstateret signifikante punktlighedseffekter i forbindelse med stop i Langeskov.

I årene frem til pandemiens begyndelse synes antallet af brugere af Langeskov Station at stabilisere sig. I Trafikstyrelsens Stationsstrukturanalyse fra 2008 estimeres en årsdøgnstrafik på 532 rejser. Det registrerede passagertal ligger på 362 rejser pr. årsdøgn i 2023, dvs. 32 pct. under det forventede.

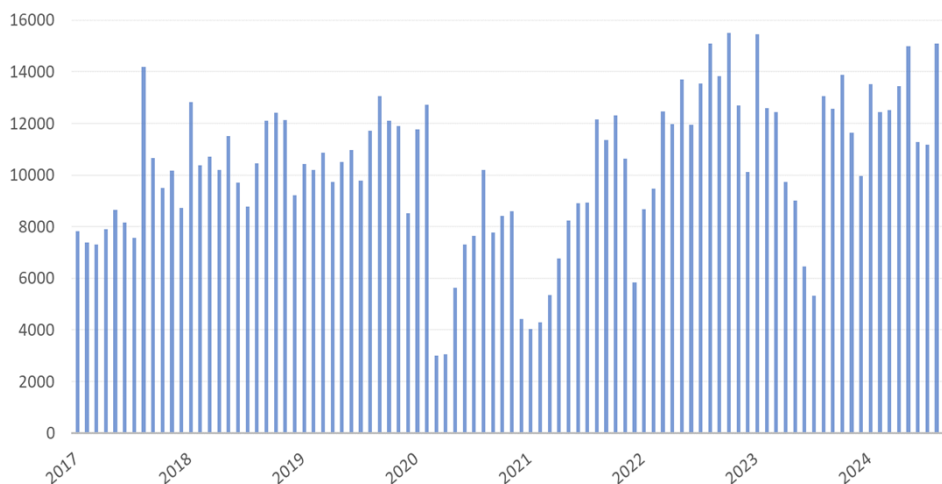
I den nævnte beregning anførte Trafikstyrelsen i øvrigt, at Langeskov skulle have 738 rejser pr. årsdøgn for at skabe 'break-even', dvs. for at nå over tærsklen for at investeringen i projektet er samfundsøkonomisk lønsomt. I Stationsstrukturanalysen fremgår, at dette ikke var opnåeligt.

Effekter som følge af investering

Forventede samfundseffekter	Forventede passagereffekter	Endelige passagereffekter
Samfundsøkonomi: Ikke specifikt undersøgt i projektet. I stationsstrukturanalysen (2008) vurderes en genåbning af Langeskov Station at give et samfundsøkonomisk tab	Estimat for antal passagerer blev ikke sat. Af tidligere analyser fremgår en beregning på 532 rejser per døgn inklusive en positiv	Der kan konstateres en efterspørgsel på 362 på- og afstigende passagerer pr. døgn, jf. statistik for hele året 2023.

Forventede samfundseffekter	Forventede passagereffekter	Endelige passagereffekter
på mellem -29,0 mio. kr. og -116,0 mio. kr. (NNV).	korrektion, der tager hensyn til oplandet.	

Figur 2: Udvikling i afrejser og ankomster til Langeskov (data fra passagertal.dk) opgjort månedsvis 2017-2024.



Efter perioden med pandemi er passagererne kommet tilbage igen på Langeskov Station og ligger som gennemsnit af 2023-2024 ca. 15% over før-niveau (perioden frem til primo 2020).

Det kan konstateres, at der i dag er knap ti passagerer for hver togafgang, der står på eller af toget. Heraf er der én person i gennemsnit, der kommer fra/skal til København. Omkring 2/3 af passagererne skal mod Odense og vest herfor.




	Rejser, årligt	Antal tog, der standser	På- og afstigere pr. tog
2019	129.752	15.320	8,5
2023	132.110	14.960	8,8

Der er i Transportministeriets regi i 2018 gennemført en ex-post analyse af Langeskov Station. Denne konkluderer, at trods bidraget fra nye passagerer på Langeskov Station, vil der samlet være færre passagerer og mindre transportarbejde opgjort i personkm som følge af åbningen af stationen, end hvis man havde ladet være med at åbne stationen. Dette skyldes, at standsningen af IC-toget ved Langeskov medfører større ulemper samlet set for den kollektive trafik i form af længere rejsetid og højere driftsomkostninger end den nytte, som rejsende til/fra Langeskov har af åbningen af stationen.

Over en 50 års periode vil det samfundsøkonomiske tab ifølge ex-post analysen løbe op i 336 mio. kr. Årsagen er dels de driftsmæssige forhold som nævnt ovenfor, dels at stationen endte med at koste mere end oprindeligt planlagt.

I den nævnte ex-post analyse er der foretaget en kontroltælling af passagerer, som over to dages optælling viste, at rejsetallet kan være højere end det tal, som DSBs billetsalgsstatistik opgør. Selv korrigeret for dette til et højere årsdøgntal, er der en negativ tidseffekt for den samlede kollektive trafik svarende til netto 2.000 ekstra rejsetimer samt ekstra drifts- og kapitalomkostninger, som stationen medfører.

Sammenfatning:

Gennemførelse	Budget	Nytte
		

Projektforløbet viser, at den politiske beslutning i aftalen fra 2010 kom før projektgrundlaget var på plads. Estimatet for anlæg af stationen var langt fra det endelige omkostningsbudget.

Vurderingen i tidligere analyser af stationens samlede negative samfundseffekt kan således fastholdes.