

STATIONSSTRUKTUREN I DANMARK

- en undersøgelse

Andreas Røhl, Banestyrelsen og Peter Feilberg Schjødt, Trafikministeriet

Indledning

Banestyrelsen og Trafikministeriet gennemførte i 2. halvår af 2001 en undersøgelse af stationsstrukturen i Danmark. Årsagen til undersøgelsen var Trafikministeriets ønske om at få et bedre grundlag til at tage stilling til ofte forekommende ønsker om stationsåbninger. Trafikministeriet ønskede endvidere et bedre grundlag for at vurdere, om det kunne være relevant at lukke stationer med henblik på at opnå rejsetidsforbedringer for nuværende rejsende og eventuelt ledig banekapacitet til alternativ anvendelse.

Undersøgelsens resultater kan danne grundlag for en prioritering af, hvilke strækninger der bør analyseres nærmere, hvis det politisk ønskes at tilvejebringe et grundlag for konkrete beslutninger om at lukke eller åbne stationer. Undersøgelsens overordnede niveau indebærer dog, at den ikke alene kan udgøre grundlaget for beslutninger om at åbne og/eller lukke stationer. En styregruppe med deltagere fra DSB og Amtsrådsforeningen fulgte arbejdet.

Dette paper giver et resumé af undersøgelsesresultaterne: I første afsnit beskrives de benyttede metoder. Andet afsnit indeholder en gennemgang af resultaterne med fokus på de strækninger, hvor ændringer i stationsstrukturen forekommer mest perspektivrige. I tredje afsnit diskuteres undersøgelsens perspektiver.

1 Undersøgelsesmetode

I undersøgelsen af stationsstrukturen er benyttet en fremgangsmåde, der via 3 faser gradvist reducerer antallet af potentielle stationsåbninger/-lukninger:

Fase 1 består i en gennemgang af statsbanenettet eksklusiv hovedstadsområdet. På baggrund af en vurdering af passagertal er de byområder identificeret, hvor åbning/lukning af stationer bør undersøges nærmere. Som en konsekvens af det store antal undersøgte potentielle nye stationer (68 steder) er der benyttet en forholdsvis simpel metode til at beregne passagertallet. Af samme årsag bør resultaterne betragtes som grove skøn.

Første skridt i beregningen af passagerpotentialer er en vurdering af stationernes opland. Oplandet til stationer, hvis opland udgør et selvstændigt byområde (fx Langeskov på Fyn), er defineret som antallet af indbyggere i den by, hvori den potentielle station ligger. Oplandet til stationer, hvis opland indgår som en del af et større byområde (fx Kolding Nord), er defineret

som antallet af indbyggere + indpendlere inden for en radius af 1 km fra den potentielle station.

Derefter er oplandets størrelse omregnet til potentielle togpassagerer ved hjælp af en såkaldt ”togrejseprocent”. Togrejseprocenten er beregnet ved at sætte antallet af daglige passagerer ved en række eksisterende stationer i forhold til oplandet til de pågældende stationer. Togrejseprocenten giver således en grov indikation af, hvor mange daglige påstigere plus afstigere der kan forventes, hvis et opland består af et givent antal personer.

Der er beregnet to togrejseprocenter: Én på baggrund af data fra stationer i mindre byer og én på baggrund af data fra stationer i større allerede banebetjente byer. At der skelnes mellem de to typer af stationer skyldes, at togrejseprocenten generelt er lavere i større sammenhængende byområder, formentlig bl.a. fordi konkurrencen fra bus og cykel her er større. Fælles for de eksisterende stationer der er benyttet ved beregningen af togrejseprocenten, er en betjening på mindst 1 og højst 1½ togafgang i dagtimerne uden for myldretiden samt højst 2 afgang i timen i myldretiden.

For eksisterende stationer beliggende i mindre byer (indbyggertal 500-7000) er den gennemsnitlige togrejseprocent 15% med en standardafvigelse på 7%. På den baggrund er det valgt også at operere med et lavt og et højt passagerskøn svarende til gennemsnittet på 15% plus/minus standardafvigelsen (henholdsvis 8% og 22%). Som eksempel på en eksisterende station med en togrejseprocent nær gennemsnittet kan nævnes Børkop (mellem Vejle og Fredericia), der har ca. 3000 indbyggere og ca. 400 daglige passagerer - altså en togrejseprocent på knap 14%.

For eksisterende stationer med et opland der indgår som en del af større byområder, er den gennemsnitlige togrejseprocent 7,6%, det lave skøn 1,3% og det høje skøn 13,9%. På grund af et lavt antal referencestationer er denne togrejseprocent behæftet med endnu større usikkerhed end tallet for de selvstændige byområder. Bedømt ud fra referencestationerne er der en tendens til at jo større by, jo lavere togrejseprocent.

Fase 2 bestod i at udarbejde køreplanseksempler baseret på en åbning af de mest lovende potentielle stationer og en lukning af de mindst benyttede stationer. Udgangspunktet for køreplanseksemplerne er DSB's køreplansvision for 2006 ”Gode Tog til Alle” (GTA). Vurderingen af om det kan være relevant at overveje en åbning eller lukning, er udover passagertal baseret på, hvor mange gennemrejsende der vil få forkortet/forlænget rejsetid som en konsekvens af den pågældende ændring. Vurderingen af eventuelle ændringers betydning for eksisterende rejsende med hensyn til rejsetid betyder, at der stilles højere krav til passagertallet for en ny station på en strækning med mange rejsende end til en station på en strækning med få rejsende. Desuden er der taget højde for behovet for kapacitet til fjerntog og godstog på den pågældende strækning.

I *fase 3* er der foretaget en grov vurdering af indtægter og udgifter ved at realisere de udarbejdede køreplaner. At der er tale om køreplanseksempler indebærer, at de faktiske køreplaner i en eventuel driftssituation kan se væsentligt anderledes ud. Dette vil i givet fald kunne få stor indflydelse på omkostningerne ved at betjene de pågældende strækninger.

Figur 1: Stationsåbninger og -lukninger som på baggrund af (forventet) passagertal er undersøgt nærmere



2 Undersøgelsesresultater

68 potentielle nye stationer og 43 eksisterende mindre benyttede stationer blev undersøgt i den første fase af arbejdet. De tal blev efterfølgende på baggrund af passagervurderingerne reduceret til 41 potentielle nye stationer og 12 mindre benyttede stationer (jf. figur 1).

Undersøgelsen er baseret på analyser af konkrete strækninger, hvor det kunne overvejes at åbne eller lukke en eller flere stationer. De undersøgte ændringer spænder fra åbning eller lukning af blot en enkelt station til strækninger, hvor der er undersøgt indtil flere samtidige åbninger og lukninger. Som eksempel på undersøgelsens resultater gennemgås i det følgende strækningerne Skanderborg – Fredericia – Lunderskov samt Fredericia – Odense – Nyborg. Undersøgelsen peger på, at ændringer på disse strækninger er blandt de mest interessante og omfattende.

Skanderborg - Lunderskov

På strækningen Skanderborg – Lunderskov er der op til 7 lokaliteter, hvor det er relevant nærmere at undersøge potentialet. Af kapacitetsmæssige årsager bør der dog maksimalt åbne 4-5 nye stationer på strækningen. De 7 muligheder fremgår af tabel 1. På undersøgelsestidspunktet var der forudsat en genåbning af Hedensted station. Hedensted indgår derfor ikke i undersøgelsen. Som følge af finansloven for 2002 er der ikke aktuelt midler til en åbning af Hedensted station. Hedensted ville med metoden i denne undersøgelse få det største passagerskøn på denne strækning.

Passagervurderinger

Eventuelle nye stationer	Opland (personer)	Passagerskøn		
		Mellem	Lavt	Højt
Hovedgård	1600	240	130	350
Hatting	2000	300	150	440
Løsning	4000	590	310	880
Bredballe (Vejle N)	2400	180	30	330
Margrethehallen (Fredericia N)	3900	300	50	540
Strandhuse (Kolding N)	2900	220	40	400
Seest (Kolding V)	3800	290	50	530

Tabel 1 Passagerskøn (daglige påstigere plus afstigere) for eventuelle nye stationer på strækningen Skanderborg-Lunderskov

For Hovedgård, Hatting og Løsning er det lave passagerskøn formentlig mest realistisk i en opstartsfase med 1 tog i timen suppleret med myldretidstog. Det lave skøn for selvstændige byer er som nævnt baseret på en togrejseprocent på 7%, og til sammenligning kan det nævnes at den nu 4 år gamle station i Hinnerup lidt nord for Århus har en togrejseprocent på knap 6%.

Hvad de fire øvrige stationer angår – der alle er stationer i udkanten af allerede banebetjente byer – er det lave skøn nok for konservativt. Det sandsynlige passagerpotentiale i en opstartsfase og med en betjening med 1 tog i timen suppleret med myldretidstog ligger formentlig et sted mellem det lave skøn og mellemskønnet. Denne vurdering er bl.a. baseret på erfaringer fra eksisterende stationer i udkanten af Århus (Vestre Strandallé og Thorsøvej).

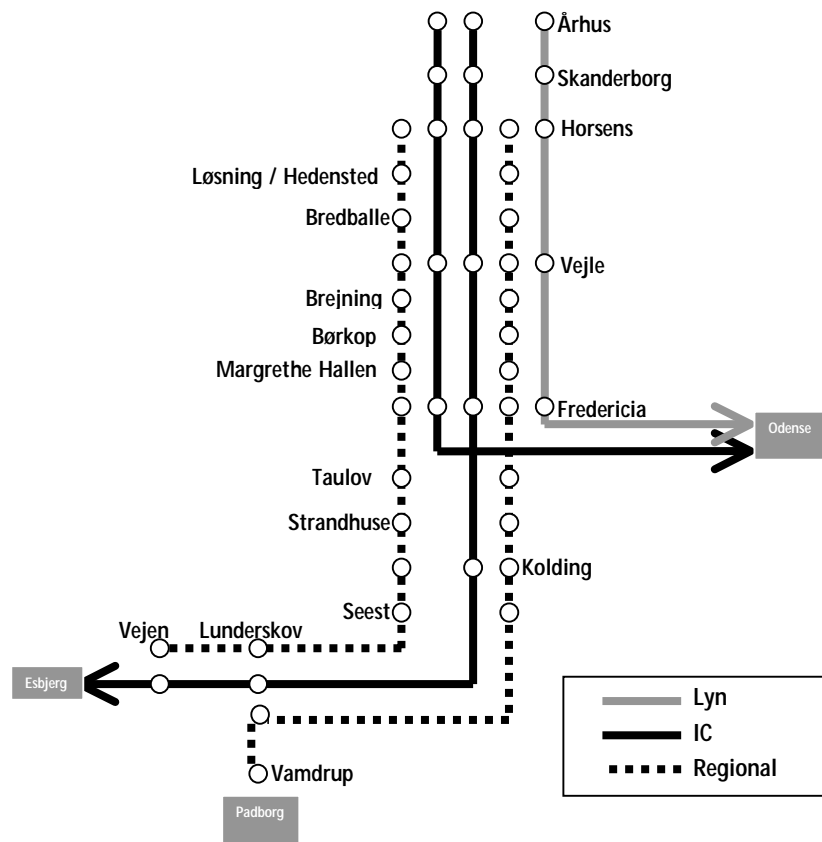
Disse to stationer har en togrejseprocent på 3-4%. Bredballe (Vejle N) må forventes at ligge nærmest mellemskønnet eftersom en station dette sted i højere grad end stationer i Fredericia N, Strandhuse og Seest vil betjene et selvstændigt byområde.

Mellemskønnet vurderes at være udtryk for passagerpotentialet på sigt (5-10 år), hvis der sikres en rimelig myldretidsbetjening (minimum 2 tog i timen), god koordinering med bustrafikken samt tilstedeværelsen/åbningen af andre stationer, der gør det relevant at foretage lokale rejser med tog. En anden faktor, der kan medvirke til en høj togrejseprocent er bolig- eller arbejdspladsintensiv bebyggelse nær stationen. Esbjerg Nord og Børkop er sammenlignelige eksisterende stationer med en togrejseprocent svarende til mellemskønnet.

Køreplanseksempler

Den enkleste måde at betjene de 5 nye stationer på er ved at lade det i GTA-køreplanen planlagte tog mellem Århus og Esbjerg stoppe de pågældende steder. Derved vil stationerne få timedrift.

Figur 2 viser et mere ambitiøst køreplanseksempel for betjening af 5 nye stationer på strækningen. Betjeningen er baseret på, at de nye stationer betjenes af et nyt togsystem, der kører på strækningen Vejen/Vamdrup - Horsens i ½-times drift med stop ved alle stationer. Det direkte tog mellem Århus og Esbjerg kan så som en konsekvens af det nye system undlade stop i Taulov, Børkop, Brejning (og Hedensted hvis etableret), hvilket indebærer 6-8 minutter kortere rejsetid mellem Århus og Esbjerg.



Figur 2 Køreplanseksempel for strækningen (Århus-) Skanderborg-Lunderskov (-Esbjerg)

Økonomi

Køreplanseksempel/ nøgletal	Driftsøkonomi, ændring i forhold til GTA (mio. kr. pr. år)	Materiel, ændring i forhold til GTA (årlig afskrivning. mio. kr.)	Anlæg af stationer (mio. kr.)	Øvrig infrastruk- tur (mio. kr.)	Værdi af reduceret/ forøget rejsetid (mio. kr. pr. år)
1) 5 nye stationer betjent af IC-tog Esbj-Årh, timedrift	4,4	0,0	60	0	-5,0
2) 5 nye stationer betjent af nyt togsystem Vamdrup/ Vejen - Horsens, ½-times drift. IC-tog Esbjerg - Århus ikke stop Taulov, Børkop, Brejning (og Hedensted)	-19,6	8,4	60	0	4,0

Tabel 2 Økonomiske nøgletal (groft skøn) for betjening af 5 nye stationer på strækningen (Århus-) Skanderborg-Lunderskov (-Esbjerg)

Betjening af de 5 nye stationer med det planlagte tog mellem Århus og Esbjerg, har en fornuftig driftsøkonomi, nemlig et årligt overskud på 3-6 mio. kr. alt efter om beregningen er baseret på lavt, mellem eller højt passagerskøn. Den største ulempe ved dette alternativ er en forøget rejsetid mellem Århus og Esbjerg på ca. 10 minutter. En rejsetidsforøgelse af denne størrelse vil skønsvist "koste" de eksisterende rejsende på strækningen 5 mio. kr. årligt i forøget rejsetid ved en tidsværdi på 41 kr./time (jf. tabel 2).

Som det fremgår af tabel 2 er driftsøkonomien dårlig for en betjening af de 5 nye stationer med et nyt togsystem i halvtimesdrift. Og det uanset hvilket passagerskøn der benyttes som udgangspunkt. I den pågældende beregning er der ikke taget hensyn til de ekstra passagerer, som vil følge af, at forbindelserne mellem Kolding, Fredericia, Vejle og Horsens vil blive væsentligt forbedret. Fordelen ved alternativ 2 er udover den højere frekvens, at der opnås en reduceret rejsetid mellem Århus og Esbjerg på 6-8 minutter. En sådan tidsgevinst vil omregnet til kroner indebære en samfundsøkonomisk gevinst på ca. 4 mio. årligt.

Fredericia – Odense - Nyborg

På strækningen Fredericia-Odense-Nyborg er der 5 steder, hvor det kan være relevant nærmere at undersøge potentialet i at åbne nye stationer. Dertil kommer to eksisterende stationer som bør overvejes lukket.

Passagervurderinger

Eventuelle nye stationer	Opland (personer)	Passagerskøn		
		Mellem	Lavt	Højt
Erritsø	7200	1060	550	1560
Bolbro (Odense V)	8200	620	110	1140
Korslække	8200	620	110	1140
Langeskov	3600	530	280	790
Ullerslev	2600	380	200	560
<i>Eventuelle lukninger</i>		Nuværende passagertal		
Kavslunde	400	45		
Holmstrup	200	61		

Tabel 3: Passagerskøn (daglige påstigere plus afstigere) for eventuelle nye stationer på strækningen Fredericia-Odense-Nyborg

Udgangspunktet for passagervurderingen af Erritsø er, at Erritsø er et selvstændigt byområde. Imidlertid er Erritsø nærmest vokset sammen med Fredericia. Eftersom supplerende stationer i større byer normalt har en lavere togrejseprocent end stationer i selvstændige byer, er det lave skøn for Erritsø formentlig det mest realistiske på sigt (5-10 år) under forudsætning af, at der sikres en rimelig myldretidsbetjening og god koordinering med bustrafikken.

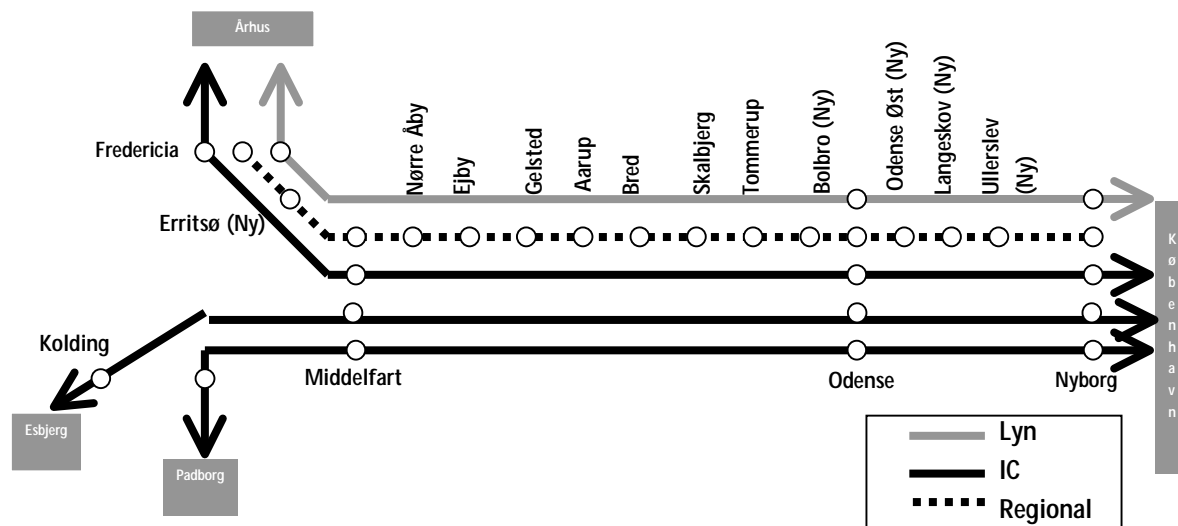
Hvad de to eventuelle nye stationer i udkanten af Odense angår, er det lave passagerskøn muligvis for konservativt. Det sandsynlige passagerpotentiale i en opstartsfasen ligger formentlig et sted mellem det lave skøn og mellemskønnet, dog nok tættest det lave skøn (jf. bemærkninger ovenfor vedrørende bystationer i udkanten af Vejle og Kolding).

Togrejseprocenten blandt de nuværende stationsbyer på Vestfyn er høj. Således er gennemsnittet (eksklusiv Holmstrup og Kavslunde) 19% med Nørre Åby som topscorer med 24% og Skalbjerghøj som bundskrabber med stadig respektable 16%. Sikres der en rimelig myldretidsbetjening (minimum 2 tog i timen) samt god koordinering med bustrafikken virker det på den baggrund sandsynligt, at Langeskov og Ullerslev inden for 5-10 år vil nå et passagertal, der svarer til mellemskønnet. Passagertal i nærheden af det høje skøn er muligvis opnåeligt på det lange sigt. Det gælder særligt, hvis togbetjeningen medfører en stigning i antallet af tilflyttere med arbejde i andre stationsbetjente områder og/eller en stigning i bolig-/arbejdspladsintensiv bebyggelse nær stationen.

Køreplanseksempler

Vestfyn, dvs. strækningen Odense-Fredericia er hårdt belastet. Forsinkelser på strækningen forplanter sig derfor let i køreplanen. På den baggrund kræver åbninger af nye stationer på denne strækning, at der som minimum lukkes et tilsvarende antal. Der er undersøgt en række muligheder på denne strækning. En løsning er at åbne Erritsø og samtidig lukke de to mindste stationer på strækningen Fredericia-Odense. Dette vil samlet set formentlig øge passagertallet på strækningen, reducere rejsetiden for mange rejsende og samtidig forbedre kapaciteten på en central hovedstrækning.

Ønskes også betjening af Østfyn – hvor flere potentielle stationer ser lovende ud passagermæssigt – er én mulighed at forlænge systemet fra Vestfyn, en anden at etablere et selvstændigt system, der udelukkende betjener Østfyn. Nedenfor er illustreret et køreplanseksempel der indebærer 5 nye samt to lukkede stationer på strækningen Fredericia-Odense-Nyborg.



Figur 3 Køreplanseksempel for strækningen Fredericia-Odense-Nyborg

Økonomi

Køreplanseksempel/ nøgletal	Driftsøkonomi, ændring i forhold til GTA (mio. kr. pr. år)	Materiel, ændring i forhold til GTA (årlig afskrivning, mio. kr.)	Anlæg af stationer (mio. kr.)	Øvrig infrastruk- tur (mio. kr.)	Værdi af reduceret/ forøget rejsetid (mio. kr. pr. år)
1) Kun ændringer på Vestfyn: Nyt stop i Erritsø. Kavslunde og Holmstrup nedlægges, timedrift	5,2	0,0	20	0	0,9
2) Togsystemet der betjener Vestfyn forlænges til Nyborg, 5 nye stop, 2 stop nedlægges, timedrift	7,9	3,8	60	0	0,0

Tabel 4 Økonomiske nøgletal (groft skøn) for betjening af strækningen Fredericia-Odense-Nyborg

Alternativ 1 (jf. tabel 4) omfatter udelukkende Vestfyn. Driftsøkonomien er baseret på mellemskønnet, hvad angår passagerantal, men også baseret på det lave passagerskøn er der tale om et positivt resultat, nemlig et årligt plus på 2-3 mio. kr. En væsentlig fordel ved alternativ 1 er, at det frigiver banekapacitet på Vestfyn.

Alternativ 2 er et mere ambitiøst oplæg, der indeholder 5 nye stationer, heraf tre på Østfyn, samt lukning af Kavslunde og Holmstrup. Det driftsøkonomiske resultat, der fremgår af tabel 4, er for optimistisk, eftersom det er baseret på mellemskønnet for passagertal, hvilket særligt på kort sigt er urealistisk, hvad angår stationer i Erritsø, Odense Ø og Odense V. Nedjusteres passagertallene til det lave skøn for Erritsø og til et par hundrede daglige rejsende for stationerne omkring Odense, er der dog stadig tale om et driftsøkonomisk plus på knap 1 mio. En fremtidsscenario er en udbygget betjening, kombineret med en byudvikling der understøtter de 5 nye stationer. Det forekommer optimistisk, men ikke umuligt at et sådant scenario vil resultere i passagertal ca. midt i mellem det lave og det mellemste skøn, hvad angår Erritsø, Odense Ø og Odense V samt passagertal mellem det mellemste og høje skøn for Ullerslev og Langeskov. Der kan således være et vist potentiale for ændringer i stationsstrukturen på strækningen Fredericia – Odense – Nyborg, som kan være interessante

at undersøge nærmere. Banekapaciteten på Fyn er imidlertid begrænset. Beslutes det politisk, at der skal arbejdes videre med at realisere tankerne om en ændring af stationsstrukturen på denne strækning, er en vigtig del af et sådant arbejde derfor en afvejning af fordelene ved at åbne nye stationer versus fordelene ved anvendelse af kapaciteten til fjern- eller godstrafik.

Øvrige strækninger

Herning-Skjern og Struer-Thisted er blandt de øvrige strækninger, hvor ændringer forekommer relevante at undersøge nærmere. Dels kan det være relevant mere grundigt at undersøge en åbning af en regelmæssigt betjent station ved Herning Messecenter, dels er der gode argumenter for nærmere at undersøge om et par af de mindste stationer på strækningen Struer-Thisted bør lukkes.

Potentialet for ændringer i stationsstrukturen på Sjælland forekommer begrænset, men et par muligheder er der dog. En mulighed er en ny station i Kalundborg Øst. Stationen bør i givet fald placeres ca. 2,5 kilometer øst for Kalundborg st. nær Novo Nordisk´ fabrik, der er placeret umiddelbart ved siden af banen. Der er planer om at øge antallet af medarbejdere ved den pågældende fabrik til 3000-4000. Med en sådan udvidelse i antallet af medarbejdere kan det eventuelt være relevant at etablere et standsningssted på dette sted. Det kan overvejes, om et sådant standsningssted i givet fald kun skal betjenes ved normal arbejdstids begyndelse og ophør.

3 Undersøgelsens perspektiver

Undersøgelsen har afdækket et antal standsningssteder, der kan være relevante at se på, hvis man ønsker at åbne nye stationer eller lukke eksisterende. En undersøgelse af denne art kan naturligvis ikke i sig selv danne grundlag for beslutninger om at åbne eller lukke stationer, som først og fremmest må være et politisk spørgsmål om den ønskede trafikpolitik og i det hele taget om prioriteringen af offentlige midler.

Dertil kommer, at en vurdering af nye stationers potentiale rent metodisk er ganske vanskeligt. Det har været et ønske med undersøgelsen at gennemføre en screening af hele landet uden for hovedstadsområdet. Derfor var det nødvendigt at anvende en relativt simpel metode til vurdering af passagerpotentialet ved de undersøgte muligheder. Det giver naturligvis den svaghed, at der må vurderes at være ganske stor usikkerhed ved de enkelte skøn. De væsentligste usikkerhedsfaktorer fremgår af boksen på næste side.

Undersøgelsen har taget udgangspunkt i, at betjeningen af enkelte standsningssteder skal ses i sammenhæng med den eksisterende betjening på den strækning, hvor standsningsstedet ligger. Det indebærer, at nye standsningssteder med samme passagerpotentiale bliver vurderet vidt forskelligt, alt afhængig af beliggenheden. Omkostningerne ved betjening af nyt et standsningssted på en strækning med mange passagerer er typisk langt højere end på en strækning med få passagerer. På en strækning med mange passagerer vil det enten være nødvendigt at påføre de eksisterende passagerer betydelige tidstab, eller der skal indføres et

helt nyt og dermed både dyrt og kapacitetskrævende togsystem. De mindst problematiske stationsåbninger vil derfor typisk være på steder, hvor der enten kun er få eksisterende passagerer, eller hvor et nyt standsningssted kan betjenes blot ved at forlænge et eksisterende togsystem. Der er dog også på visse strækninger mulighed for at gennemføre mere ambitiøse ændringer, der indebærer åbning af en række nye standsningssteder.

Undersøgelsen har endvidere vist, at det på visse strækninger kan overvejes at lukke stationer. Lukning af helt små stationer kan faktisk føre til en stigning i passagertallet, fordi øvrige passagerer på strækningen får en hurtigere togdrift.

Undersøgelsens udgangspunkt i form af analyser af strækninger giver et godt indtryk af de økonomiske og

betjeningsmæssige vilkår for åbning af bestemte standsningssteder. Metoden rummer imidlertid den svaghed, at man er ganske afhængig af eksisterende køreplaner. Ændringer i køreplaner og betjeningsomfang på enkelte strækninger kan betyde, at konklusioner vedrørende et enkelt standsningssted ændres væsentligt.

Selvom der således er visse forbehold og usikkerheder knyttet til undersøgelsen, er det vores vurdering, at undersøgelsen giver et godt udgangspunkt for eventuelle videre overvejelser om stationsåbninger eller -lukninger. Udover mere detaljerede vurderinger af potentielle standsningssteder vil der også på visse strækninger være behov for at overveje den samlede anvendelse af banekapaciteten. Etablering af nye standsningssteder kan give en uheldig påvirkning af trafikafviklingen, også selvom kapaciteten ikke er helt ombrugt. Ledig kapacitet giver mere robusthed overfor driftsforstyrrelser og større frihed til at forbedre den eksisterende trafik.

Det skal bemærkes, at undersøgelsen fokuserer på den statslige del af jernbanenettet. Investeringer i nye standsningssteder og nye togsystemer er derfor normalt først og fremmest et statsligt anliggende. Imidlertid har den lokale og regionale holdning også ganske stor betydning. Ved etablering af nye standsningssteder vil det normalt forventes, at de lokale instanser finansierer adgangsveje mv. For at et nyt standsningssted kan blive en succes, vil det endvidere være nødvendigt, at man fra lokal side omlægges og tilpasser busruter og tilpasser bystrukturen, så fremtidig byudvikling kan understøtte nye stationer.

Problemer ved vurdering af passagerpotentialet ved nye standsningssteder:

- Metoden vurderer ikke hensigtsmæssigheden af stationens placering i lokalområdet i relation til opland og i relation til andre transportformer.
- Metoden vurderer ikke fremtidige planer for byudvikling med videre.
- Metoden vurderer ikke præcist attraktiviteten ved togbetjeningen med hensyn til karakteren af nærliggende rejsemål med tog, togbetjeningens frekvens og rejsehastighed mv.
- Der kan være usikkerhed ved kategorisering som enten selvstændig by eller bydel.
- ”Togrejseprocenten” ved eksisterende stationer er stærkt svingende.
- Metoden vurderer ikke relevant opland uden for oplandszonen.
- Der er usikkerhed omkring, på hvor kort sigt nye standsningssteder kan nå op på samme togrejseprocent som eksisterende.
- Alternative metoder giver i visse tilfælde afvigende resultater.