

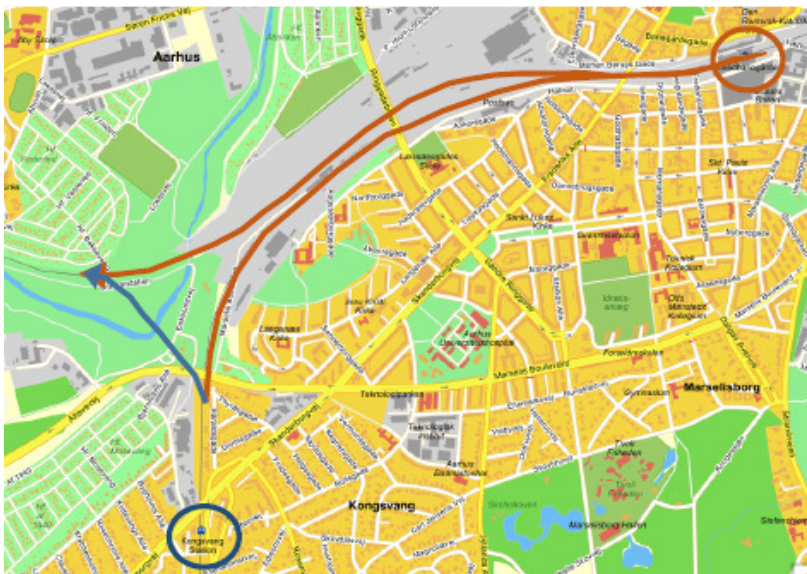


Screening af ideforslag vedrørende udflytning af Aarhus H

Banedanmark har i forbindelse med idéfasehøringen for Elektrificering og Hastighedsopgradering af Aarhus-Lindholm modtaget et høringssvar, hvori det foreslås, at Aarhus H udflyttes til en ny placering ved Eskelund. Derved afkortes køretiden, især for gennemkørende tog, der skal skifte køreretning på den nuværende Aarhus H.

I høringssvaret er der foreslået en placering af en ny station ved Eskelund. Imidlertid har de indledende undersøgelser vist, at det anlægsteknisk vil være mere realistisk, at placere en station, hvor den nuværende Kongsvang Station er placeret, end den foreslåede placering i Eskelund. Det er således placeringen i Kongsvang, der er gøres rede for i dette notat.

Banedanmark har gennemført en indledende undersøgelse af anlægskonsekvenser, driftskonsekvenser og konsekvenser for de rejsende ved etablering af en sådan ny hovedbanegård ved Kongsvang, der også omfatter anlæg af en shunt over Aarhus Å til den eksisterende bane mod Aalborg samt en udbygning af letbanens anlæg.



Screeningen peger på, at det nye stationsanlæg samt shunt m.v. vil koste ca. 3 mia. kr., hvilket er 5-6 gange mere end det forventes, at en ombygning af Aarhus H vil koste.

For de rejsende til og fra Aarhus vil flytningen af stationen til Kongsvang samlet set medføre forlænget rejsetid. Nogle rejsende vil opnå kortere rejsetid af en flytning, f.eks. dem til Viby eller Brabrand. Men der er væsentlige flere stationsnære rejsemål ved Aarhus H end ved Kongsvang. Derfor har flere rejsende med toget til Aarhus fordel af den nuværende placering centralt i byen. Det vurderes, at med en placering i Kongsvang vil de i gennemsnit få en ulempe på 1½-2½ minutter.

Passagerer, der rejser igennem Aarhus (f.eks. fra Odense til Aalborg), vil opnå en rejsetidsbesparelse på 3-6 minutter sammenlignet med rejsen via Aarhus H. De gennemrejsende passagerer udgør ca. 20 pct. af de rejsende til og fra Aarhus. Dermed bliver de samlede fordele for de gennemrejsende mindre end de samlede ulemper for de rejsende til og fra Aarhus.

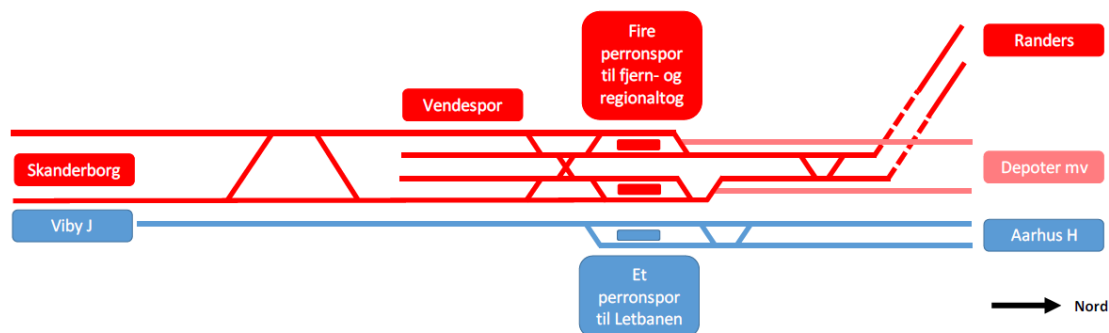
Udflytningen af Aarhus H vil principielt medføre lavere driftsomkostninger for DSB og Arriva som følge af den afkortede køretid samt færre kørte kilometer. Den mindre attraktivitet for passagererne vil dog betyde at færre vil tage toget, og dermed vil billetindtægterne reduceres. Denne konsekvens er ikke medtaget i vurderingen af de økonomiske konsekvenser for jernbaneselskaberne.

Samlet set er det Banedanmarks vurdering, at en placering af Aarhus H ved Kongsvang Station, langt fra kan generere gevinster, der kan stå mål med en anlægsinvestering på ca. 3 mia. kr. En simpel samfundsøkonomisk opgørelse af fordele og ulemper viser, at de rejsende må forventes at få et samlet tab på mellem 65 og 260 mio. kr. (nettonutidsværdi), togselskaberne kan derimod forventes at opnå en driftsbesparelse, der kan opgøres til samfundsøkonomisk nettonutidsværdi på ca. 350 mio. kr. Herfra skal trækkes tabet på grund af mistede passagerer. Således viser screeningen, at flytningen af Aarhus H forventes at medføre samfundsøkonomiske gevinster på maksimalt 285 mio. kr. (nettonutidsværdi).

Banedanmark indstiller derfor at videre undersøgelser af en ny Aarhus H placeret ved Eskelund/Kongsvang indstilles.

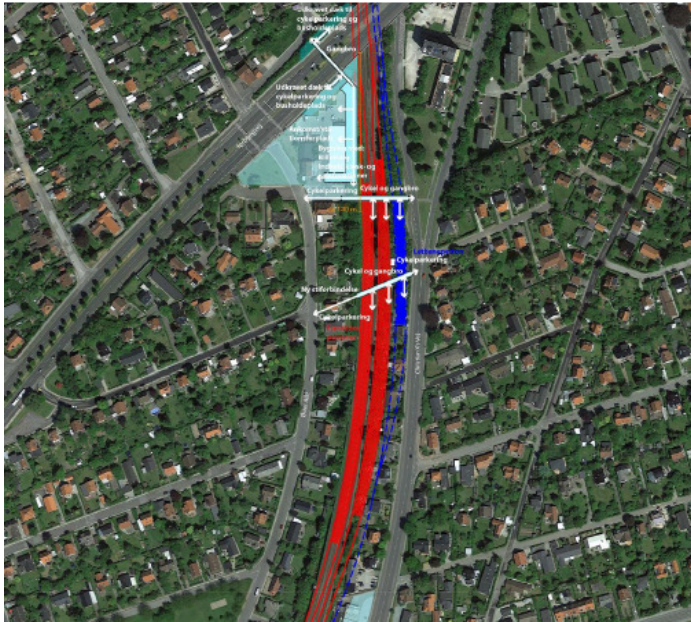
Anlægskonsekvenser

Den eksisterende Aarhus H nedlægges, og der anlægges en ny 4-sporet gennemkørselsstation ved den nuværende Kongsvang station umiddelbart syd for Skanderborgvej ca. 2,5 km fra den eksisterende Aarhus H. Desuden anlægges en shunt over Aarhus Å til den eksisterende bane mod Aalborg. Der er i forbindelse med screeningen udarbejdet et anlægsoverslag for ideforslaget, der på den baggrund anslås at koste ca. 3 mia. kr.



Ideforslaget til en ny station omfatter to 320 m lange ø-perroner til fjern- og regionaltog samt en 115 m lang ø-perron til letbanen. Syd for stationen etableres to vendespor. Nord for stationen etableres forbindelse til de eksisterende opstillingsspor på Aarhus H samt til DSBs værksteder. Fra letbaneperronen forudsættes der to spor ind til den nuværende Aarhus H, hvormed den hyppige letbanedrift til Aarhus H kan forlænges til Kongsvang.

Forslaget omfatter endvidere en ny stationsbygning, stationsforplads med korttidsparkering og taxaholdepladser, perronadgang via 2 perronbroer, samt adgangsveje til vejnettet. I anlægsoverslaget er der desuden medtaget omkostninger til ekspropriation af et antal boliger og erhvervsjendomme.



Konsekvenser for de rejsende.

Rejsende til/fra Aarhus

Med en placering ved Kongsvang vil man med en tilbringertid på 15 minutter opnå et stationsopland med ca. 5 % flere rejsemål end med den nuværende placering af Aarhus H (henholdsvis 285.000 og 265.000 rejsemål, hvorved forstås summen af indbyggere og ansatte). Det er først og fremmest en bedre tilgængelighed for biler, der medfører det lidt større opland. Går man i stedet ud fra en tilbringertid på 10 minutter, så er oplandet for Aarhus H en halv gang større end oplandet i Kongsvang.

En væsentlig overvejelse i argumentationen for den fremtidige placering bør i højere grad tage udgangspunkt i, hvordan de fleste rejsende bringer sig til og fra stationen samt en vurdering af fordelingen af tilbringerafstande.

Et tidligere studie af bl.a. tilbringertrafik¹ viser, at i Midtjylland transporterer ca. 47 % sig til fods fra deres bopæl til stationen, ca. 19 % cykler, ca. 14 % tager bussen og ca. 20 % benytter bil. Ses der på transporten mellem stationen og destinationen (f.eks. en arbejdsplads) er ca. 72 % gående, ca. 5 % cykler, ca. 12 % tager bussen og ca. 11 % benytter bil.

Denne opgørelse understreger, at det generelt især er det opland, der kan nås til fods, samt til dels det opland, der kan nås på cykel og med anden kollektiv transport, der er afgørende for, hvor stort et passagerpotentiale en station vil kunne opnå.

Ses der udelukkende på antallet af rejsemål for fodgængere inden for 15 min af henholdsvis Aarhus H og Kongsvang, så er antallet næsten 3 gange så stort for Aarhus H's vedkommende, ca. 70.000

¹ Med tog, bus & færge – beskrivelser af opgaver og roller i den kollektive trafiksektor i dag. Trafikstyrelsen, maj 2010.

rejsemål med den nuværende placering imod ca. 25.000 rejsemål i Kongsvang. Med en tilbringertid på 10 minutter er oplandet næsten 5 gange så stort.

For cykler og for kollektiv rejser (bus og letbane) er oplandet også størst med Aarhus H' nuværende placering, ca. 5 % større for begge rejseformer. Med en tilbringertid på 10 minutter er oplandet henholdsvis 50 % (cykler) og 25 % (kollektiv rejser) større med Aarhus H' nuværende placering i forhold til placeringen ved Kongsvang.

Der foretages ca. 7,1 mio. togrejser til og fra Aarhus H. Den gennemsnitlige tilbringertid er, uanset transportmiddel, længere med en placering i Kongsvang end med den nuværende placering af Aarhus H. For biler er den 1,9 minutter længere, for kollektiv 1,3 minutter længere, for cykler 2,4 minutter længere og for fodgængere er tilbringertiden 2,0 minutter længere. Den gennemsnitlige forlængelse af rejsetiden vurderes således i størrelsesordenen 1½-2½ minutter. Det giver et samlet årligt tidstab i størrelsesordenen 180.000-300.000 timer.

Rejser 'igennem' Aarhus

Der foretages ca. 1,1 mio. rejser igennem Aarhus, hvor der ikke skiftes tog. Der til kommer ca. 0,5 mio. rejser, hvor der skiftes tog. Disse rejser vil alle have gavn af at Aarhus H flyttes til Kongsvang.

For rejser igennem Aarhus, hvor der ikke skiftes tog opgøres rejsetidsbesparelsen til 6 minutter. For rejser, hvor der skiftes tog, vil besparelsen være 3 minutter. Det giver en samlet årlig tidsgevinst i størrelsesordenen 140.000 timer.

Samlede konsekvenser for de rejsende

Samlet kan det konkluderes, at en udflytning af Aarhus H til en placering ved Kongsvang Station, vil medføre et samlet tidstab for de rejsende i størrelsesordenen 40.000-160.000 timer pr år, eller et tab på 4,5-18 mio. kr. pr. år. Det svarer til en samfundsøkonomisk nettonutidsværdi på mellem -65 til -260 mio. kr.

Driftskonsekvenser

Gennemkørende tog sparer hver 6 minutter og 5 km kørsel med en placering i Kongsvang i stedet for Aarhus H. Tog, der ender i Aarhus, sparer hver 1½ minut og 2,5 km kørsel.

Det giver i alt årlige besparelser på ca. 1500 togtimer og 100.000 togkm. Det sparede tidsforbrug svarer desuden til ca. ½ togstamme i drift.

Samlet vurderes disse besparelser at udgøre i størrelsesordenen 15-20 mio. kr. i årlige driftsomkostninger. Det svarer til en samfundsøkonomisk nettonutidsværdi på ca. 350 mio. kr. Dette er betydeligt mindre end meromkostningen til det ny stationsanlæg på 3 mia. kr.