

**Svarbidrag ifm. henvendelse fra SPOR-Jylland**

Dette notat bidrager til besvarelse på de følgende to forslag fra foreningen SPOR-Jylland:

1. *"at man kan få en bedre linjeføring ved at lægge linjeføringen af jernbanen ud langs motorvej E45. Det vil forkorte rejsetiden med 16-19 min, og der kan anlægges en alternativ banegård for vest for Aarhus. Der vil betyde lettere tilgang fra flere dele af Jylland – og være til glæde for flere passagerer, da det vil lette trængselsproblemer i Aarhus og parkeringsproblematikkerne ved Aarhus H. "*
2. *"...at passagergrundlaget vil være større, hvis man bibeholder et stop i Skanderborg og i stedet retter banen ud syd for Skanderborg. Det vil aflaste trængselsproblematikker ved Aarhus H. og være til gavn for flere passagerer – og vil betyde sparet rejsetid."*

Begge forslag er tidligere behandlet i høringsnotaterne fra idéfasen for *Ny bane Hovedgård - Hasselager* og Elektrificering og opgradering Aarhus H - Lindholm".

1. Forslag vedrørende linjeføring og banegård ved motorvej E45

Samlet set vurderes en station vest for Aarhus at være en ulempe for de rejsende sammenlignet med de nuværende forhold. En ny station vest for Aarhus vil ganske vist give en tidsbesparelse for nogen rejsende, men det opvejes ikke af ulemperne for rejsende til og fra det centrale Aarhus.

I forslaget etableres en ny bane uden om Aarhus og en ny banegård ca. 10 km vest for den eksisterende Aarhus Hovedbanegård, omtrent hvor motorvejen mod Silkeborg krydser E45. Forslaget skal ses som alternativ til en ny bane mellem Hovedgård og Hasselager.

For passagerer til centrale dele af Aarhus forudsættes den videre transport at kunne ske med en ny bane Aarhus-Galten-Silkeborg eller med letbane, som i forslaget skal forlænges ca. 4 km i forhold til en planlagt linjeføring til Brabrand. Hverken banen via Galten eller letbanen til Brabrand er pt. besluttet eller politisk aftalt.

Med dette forslag skal der i rejsetiden for passagerer til og fra Aarhus tillægges den resterende tur ind til Aarhus samt tidsforbrug og ulempe ved at skifte tog. Et meget stort antal rejsende tager toget for at stige af eller på i Aarhus. Alle disse vil få forringet deres rejse betragteligt.

Langt færre rejser med toget forbi Aarhus fra eksempelvis Odense til Aalborg. Disse passagerer vil med forslaget opnå en rejsetidsbesparelse, som er større end man kan opnå med den ny bane Hovedgård - Hasselager.

Som anført kan den foreslåede stationsplacering i sammenhæng med et parkér-og-rejs-anlæg ved motorvejen og gode kollektive forbindelser hertil danne grundlag for et andet opland til stationen end i dag. Ud fra erfaringer med andre parker og rejs anlæg vurderes dette potentiale dog mindre væsentligt sammenlignet med det eksisterende betydelige potentiale til det centrale Aarhus, hvoraf en stor del vil gå tabt.

Samlet set vurderes det nye anlæg at være en ulempe sammenlignet med nuværende forhold. Fordelene for gennemkørende og et parkér og rejs potentiale m.m. vurderes at være mindre end ulemperne for rejsende til og fra det centrale Aarhus.

Banedanmark har ikke undersøgt forslagens anlægsøkonomi eller præcise trafikale effekter, hvormed samfundsøkonomiske konsekvenser kunne beregnes.

SPOR Jylland anslår ca. tre mia. kr. i anlægsomkostninger, heraf knap to mia. kr. til baneanlæg og godt en mia. kr. til stationsanlæg. Dertil kommer dog omkostninger til forlængelse af eventuel letbane.

SPOR Jylland angiver, at man med 12 km nyanlæg opnår en afkortelse på 15 km og en tidsbesparelsen på 16-19 minutter og sammenligner dette med, at de 23 km nyanlæg på *Ny bane Hovedgård - Hasselager* kun medfører 6 minutters besparelse.

Den angivne afkortelse på ca. 15 km er korrekt, men tidsbesparelsen er overvurderet. Den vurderes reelt at være i størrelsesordenen 10-12 minutter. Det skal dog holdes op imod, at langt færre vil have gavn af dette foreslåede anlæg end af den ny bane Hovedgård-Hasselager.

SPOR Jylland beregner tidsbesparelsen ud fra, at gennemsnitshastigheden er 48 km/t ad eksisterende strækning, og kan blive 150 km/t ad ny omfartsbane. Men reelt vil der ikke være stor forskel på den realiserbare hastighed. Da togene på den foreslåede nye strækning skal standse ved den nye station, vil de skulle sænke farten frem mod stationen. Det er heller ikke korrekt, at gennemsnitshastigheden i dag skulle være 48 km/t. Lyntog, der ikke standser på nærbanestationer og derfor er relevant at sammenligne med, har i dag en realiseret køreplanlagt gennemsnitshastighed på omkring 105 km/t på delstrækningerne Hørning-Aarhus og Aarhus-Hinnerup (gennemsnit af de to delstrækninger i begge retninger). Der vil også være ca. to minutters holdetid på den nye station.

2. Forslag vedrørende baneudbygning via Skanderborg

En baneudretning mellem Horsens og Skanderborg vil spare mindre rejsetid end Ny bane Hovedgård - Hasselager og vurderes ikke at være billigere.

I forslaget etableres en ny udrettet banestrækning mellem Horsens og Skanderborg. Forslaget skal ses som alternativ til en ny bane mellem Hovedgård og Hasselager. Den foreslåede udretning indgik blandt en række alternative linjeføringskorridorer i Trafik- og Byggestyrelsens forudgående undersøgelser som forslag A9.

Trafik- og Byggestyrelsen henviser til, at der er udvalgt den mest omkostningseffektive løsning. Den foreslåede udretning sparer tre-fire minutters køretid i stedet for seks minutter, men vurderes ikke billigere at etablere. Dertil kommer, at der vil være en kapacitetseffekt af *Ny bane Hovedgård - Hasselager*, som vil aflaste Skanderborg - Aarhus-strækningen.

I 90'erne blev der foretaget undersøgelser af flere linjeføringer i to korridorer mellem Horsens og Skanderborg, henholdsvis i en østlig og en vestlig korridor. I den vestlige korridor ligger linjeføringerne tæt på motorvejen. Det var den vestlige korridor, som det dengang blev anbefalet at foretage videre undersøgelser i. Det blev vurderet, at banen ville spare tre-fire minutters køretid. På baggrund af undersøgelserne blev det dengang besluttet ikke at bygge en bane i området, fordi det ville være for dyrt og for indgribende i landskabet og naturen, jf. Lov nr. 496 af 7. juni 2001.