



Bidrag vedrørende henvendelse fra SPOR-Jylland

SPOR-Jylland har i en henvendelse den 28/11-2016 fremsendt kommentarer til Banedanmarks svarbidrag af 17-11-2016 angående en tidligere henvendelse fra SPOR-Jylland om en omfartsbane udenom Aarhus langs E45-motorvejen med en Aarhus Vest banegård ved motorvejsudfletningen ("firkløveret"). Denne ses som alternativ til en ny bane mellem Hovedgård og Hasselager.

Kommentarerne vedrører:

- 1) Den mulige køretidsbesparelse i forhold til kørsel via eksisterende bane med vending på Aarhus H. Banedanmark har umiddelbart vurderet besparelsen til 10-12 minutter, mens SPOR-Jylland mener, at der kan spares 16-19 minutter.
- 2) Fordele og ulemper ved et togstop på en Aarhus Vest banegård i stedet for på Aarhus H. Banedanmark vurderer, at fordelene for gennemkørende samt parkér og rejs potentiale mm. er mindre end ulemperne for rejsende til og fra det centrale Aarhus. SPOR-Jylland når frem til den modsatte konklusion.
- 3) Anlægsoverslag for en ny omfartsbane med station, som SPOR-Jylland vurderer kan etableres indenfor en ramme på 3 mia. kr. med alle nødvendige tilpasninger.

Ad 1):

Banedanmark har i mellemtiden foretaget en beregning på de almindeligt anvendte køreplanværktøjer, hvor den foreslåede omfartsbane er lagt ind ud fra de modtagne oplysninger og med en maksimal hastighed på 250 km/t.

Resultatet viser, at gennemkørende tog mod Aalborg kan spare 8,9 minutter i køretid ad den foreslåede omfartsbane i stedet for via Aarhus H. Desuden kan der spares 0,5 minutter i tillæg, dvs. der kan spares 9,4 minutter i køreplanlagt køretid.

Endelig kan man nøjes med 2 minutters stationsophold på en Aarhus Vest banegård ved motorvejsudfletningen ("firkløveret"), hvor der vil være behov for 5 minutter, hvis man skal via Aarhus H, fordi toget skifter køreretning.

Samlet kan køretidsbesparelsen dermed beregnes til 12,4 minutter.

	Længde (km)	Køretid (min)	Tillæg (min)	Ophold (min)	I alt (min)	Hastighed (km/t)
Afgrening syd – Aarhus Vest	11,0	4,3	0,4	-	4,7	141
Aarhus Vest	-	-	-	2,0	2,0	-
Aarhus Vest – Afgrening nord	1,7	2,1	0,1	-	2,2	46
I alt E45-omfartsbane	12,7	6,4	0,5	2,0	8,9	111
Afgrening syd – Aarhus H	16,6	7,9	0,6	-	8,5	117
Aarhus H	-	-	-	5,0	5,0	-
Aarhus H – Afgrening nord	11,9	7,3	0,4	-	7,7	92
I alt eksisterende strækning	28,5	15,3	1,0	5,0	21,3	105
Forskel	15,8	8,9	0,5	3,0	12,4	6

SPOR-Jylland har baseret en køretidsberegning på, at gennemsnitsfarten ad eksisterende bane er i intervallet 48 – 60 og 80 km/t, mens den er 100 - 120 – 150 og 180 km/t på omfartsbanen.

I Banedanmarks køreplanværktøj benyttes reelle køreegenskaber med hensyn til acceleration og deceleration (hvor der i beregningen er forudsat det tyske højhastighedsmateriel ICX) samt det korrekte hastighedsprofil på den eksisterende strækning. Desuden anvendes sædvanlige standardiserede forudsætninger om køretidstillæg. Resultatet bliver en realiseret køreplanlagt gennemsnitshastighed på 111 km/t ad omfartsbanen og 105 km/t ad eksisterende strækning.

Ad 2):

SPOR-Jylland fremhæver at der i det centrale Aarhus indenfor Ringgaderne bor omkring ca. 60.000, mens der bor ca. 265.000 i kommunen uden for Ringgaderne. Desuden henvises til dårlige parkeringsforhold i centrum og kortere køretid til en Aarhus Vest banegård fra eksempelvis Silkeborg og Herning.

Baggrunden for Banedanmarks vurdering er, at det generelt kun er en lille del af de togrejsende, som kombinerer togrejsen med bil. De fleste togrejsende kommer fra stationernes næropland og benytter gang eller cykel til stationen. En del kommer med bus eller skifter fra andre tog.

Hvis man placerer banegården i et motorvejsudfletning udenfor byen vil man opnå en større bilandel og helt klart også fordele for dette rejsesegment. Størstedelen af de nuværende togrejsende vil dog enten få en markant ulempe eller skifte til andet transportmiddel ved en sådan udflytning. Generelt er togets markedsandel størst tæt på stationerne. Derfor opnås generelt det bedste resultat af et togstop, der hvor tætheden af boliger og arbejdspladser er størst. Denne er langt større indenfor Ringgaden i Aarhus end udenfor. Derfor vurderer Banedanmark, at en udflytning af togstoppet samlet set vil være en ulempe.

SPOR-Jylland fremhæver desuden, at en E45-omfartsbane sammenlignet med ny bane mellem Hovedgård og Hasselager giver mulighed for stop i Skanderborg, der har mange togpassagerer. Det er korrekt at Skanderborg har mange togpassagerer. Men Skanderborg vil fortsat være betjent med en ret hyppig togdrift, også efter etablering af en ny bane mellem Hovedgård og Hasselager.

Ad 3):

SPOR-Jylland har i en tidligere henvendelse anslået ca. tre mia. kr. i anlægsomkostninger for en E45-omfartsbane, heraf knap to mia. kr. til baneanlæg og godt en mia. kr. til stationsanlæg. Banedanmark bemærkede til tidligere henvendelse, at der desuden vil være omkostninger til forlængelse af eventuel letbane.

Angående dette kommenterer SPOR-Jylland, at en shunt mod Aarhus kan etableres for 250 mio. kr. og finder dette muligt indenfor rammen på 3 mia. kr., og denne vil kunne anvendes af S-togslignende drift mod det centrale Aarhus. Desuden foreslås, at letbanen, der har samme sporvidde som fjernbanen, benytter fjernbanens spor mod det centrale Aarhus.

Banedanmark har ikke udarbejdet anlægsoverslag for en E45-omfartsbane. Det skal dog bemærkes, at øget togdrift under alle omstændigheder udløser ekstra årlige driftsomkostninger. Desuden bemærkes mht. eventuel letbane-kørsel på fjernbanen, at mange andre standarder end netop sporvidden er meget forskellig (f.eks. sikringsteknik, køreledningsanlæg og krav til vognkasser), og at letbanetog derfor ikke umiddelbart kan benytte fjernbanespor.