

Tak for et meget seriøst udearbejdet svarskrivelse af 09-12-2016 på SPOR-Jyllands henvendelse.

Der er dog visse kommentarer til dette notat.

### Kommentar til Ad 1 – citat - svarskrivelse af 09-12-2016

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.

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

### Spor-Jyllands beregninger:

strækning	km/tim	antal min	skift på banegård/ min	i alt min.
Hørning - Aarhus H - Lyngby				
27	48	33,75	5 min - Aarhus H	38,75
27	60	27	5 min - Aarhus H	32
27	80	20,25	5 min - Aarhus H	25,25
Hørning - Lyngby				
12	100	7,2	2-3 min Aarhus V = 2,5	9,7
12	120	6	2-3 min Aarhus V = 2,5	8,5
12	150	4,8	2-3 min Aarhus V = 2,5	7,3
12	180	4	2-3 min Aarhus V = 2,5	6,5
<b>Besparelse i tid på 80 km/tim Aarhus H - Langs E45 med 150 km/tim</b>				
			(20,43 - 7,3)	17,95 min

Køretiden på ”omfartsbanen” er beregnet fra Banedanmarks side ud fra en hastighed på 141 og 46 km/tim. Sammenlagt en gennemsnitshastighed på 111 km/tim (markeret med rødt) og ikke som i vores regneeksempel med en gennemsnitshastighed på 150 km/tim på alle 12 km (markeret med blå)

(citat fra Notat af ”17-11-2016”)

*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.*

Hinnerup ligger 12 km nord for landsbyen Lyngby, og toget kan køre med højere hastighed, jo længere det kommer bort fra Aarhus Centrum. Så på de sidste 12 km til Hinnerup kan toget køre med betydelig større hastighed end gennemsnittet på hele strækningen ind omkring Aarhus H.

Derfor er Banedanmarks beregninger misvisende med en gennemsnitshastighed på 105 km/tim på den eksisterende strækning. (markeret med rødt).

Rejseplanen.dk siger også at toget holder 8 min på Aarhus H.

Køretidstillæget har vi ingen forudsætninger for at beregne.

En tidtagning på toget, når det kører ved Hørning – udgangspunkt for ”omfartsbanen” – og til det samme tog passerer landsbyen Lyngby – slutpunktet for ”omfartsbanen” – er 23 min.

Altså en tidsbesparelse på 16 min (23-7) min.

Så både i praksis og teori passer SPOR-Jyllands regneeksempel.

## **Ad 2 – citat**

*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.*

Bilsalget steg i 2014 – 2015 med 10 %.

De eneste tal Spor-Jylland har kunnet finde på området ”hvem der benytter togene” er:

Banedanmarks rapport udarbejdet af Cowi:

*”Screening af VVM-ideforslag vedrørende udflytning af Aarhus H”.*

Her argumenteres der stærkt for, at det er folk i nærområdet af Aarhus H, der kører med toget - ud fra en statistik: (citat fra notatet)

*”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.”*

”Et tidligere studie”. Hvad er det for en rapport, der henvises til?

Banedanmark henviser i notatet til nogle tal med ”tilbringertrafik”.

Tallene skulle stamme fra Midtjylland.

Banedanmark bruger så disse tal i deres argumentation for ikke at flytte Aarhus H, og det er selvom disse

tal lige så godt kunne være samlet op i Ry, Grenå eller Silkeborg eller en hvilken som helst anden stationsby i Midtjylland.

I den rapport som Banedanmark henviser til ved sin note (1) for disse fundne tal fra "Trafikstyrelsen maj 2010", står der intet om Aarhus H eller "tilbringertrafik" ved Aarhus H.

Der er i dag ikke mulighed for at stige på toget mellem Randers og Skanderborg end på Aarhus H. Ved Togfondens indførelse vil det ikke være muligt at benytte "højhastighedstogene" mellem Aalborg og Odense end på Aarhus H.

Hvordan vil man takle de 60% passagerforøgelse, der sker på Aarhus H ifølge Togfonden?

### **Prisberegningerne i Ad 3)**

Vores prisberegninger er lavet ud fra de oplysninger, vi har kunnet finde i Togfonden og dagspressen. Anlægsberegningen er ud fra km-prisen for "Ny jernbane Hovedgård – Hasselager" der har en km-pris på 148 mio. kr/km i Togfonden ( $12 \text{ km} * 148 \text{ mio. kr} = 1,8 \text{ mia}$ ).

Prisen på en ny banegård er fremkommet i pressen ved etablering af en "pendlerbanegård på Brabrand Station" og var beregnet til 1,1 mia.

Så uanset om tidsbesparelsen er 12,4 – 16 eller 17,95 min. er det en største tidsbesparelse pr. km. i forhold til "nyanlagte strækninger" i hele Togfonden.

SPOR-Jylland ønsker alle en glædelig jul og et godt nytår.

På vegne af SPOR-Jylland

Med venlig hilsen  
Jørgen Christensen  
Tisetvej 24  
8355 Solbjerg