

Genåbning af Hovedgård Station som standsningssted



Opgradering af beslutningsgrundlag vedr.
genåbning af Hovedgård station som standsningssted

Bedre Trafik, juli 2013

Indholdsfortegnelse

Indledning.....	2
Jernbanestrækningen Fredericia - Aarhus.....	3
Aktuel situation.....	3
Fremtiden	3
Spørgeskemaundersøgelsen.....	3
Helhedsplan for Hovedgård.....	4
Busbetjening af Hovedgård.....	4
Togkøreplaner.....	6
Gældende køreplan	6
Forslag 1, IC3-materiel.....	7
Forslag 2, MR-materiel.....	7
Sammenligning af tidsforbrug – bil, bus og tog	8
Stationsområdet.....	8
Screeningsundersøgelsen.....	10
Justering af screeningen.....	10
Sammenfatning.....	11

Indledning

Hovedgård Station ligger på strækningen mellem Fredericia og Aarhus, som blev åbnet 1868. Betjeningen af passagerer ophørte i 1974 i forbindelse med indførelsen af InterCity-tog og en omfattende ændring af køreplaner og standsningsmønstre. Der har gennem længere tid været et lokalt ønske om at få genåbnet Hovedgård som standsningsted.

Lokalrådet har nedsat en ”tog-stop”-gruppe, der i 2009 gennemførte en stor, lokal undersøgelse, der konkluderer at togbetjening vil indfri et **reelt** behov.

Horsens kommune satser målrettet på Hovedgård som et udviklingsområde og har senest i en dugfrisk helhedsplan anbefalet etableringen af et togstop her.

Denne rapport beskriver kapacitetsudnyttelsen på jernbanestrækningen. Den rummer to køreplanforslag for hhv. MR- og IC3/IC4-materiel, som lægger sig op ad den aktuelle betjening af Hedensted mellem Vejle og Horsens, som på mange punkter kan sammenlignes med Hovedgård. Ud fra disse forslag sammenlignes køretider mellem Hovedgård og Horsens, Vejle, Skanderborg og Aarhus for bus, tog og bil. Dernæst følger en illustreret beskrivelse af stationsområdet.

Endelig kommenteres visse forudsætninger og beregninger i Trafikstyrelsens ”Stationsstrukturen i Danmark - screening af det statslige jernbanenet udenfor Hovedstadsområdet” i forhold til de forskellige muligheder for og konsekvenser af igen at betjene Hovedgård med persontog.

Jernbanestrækningen Fredericia - Aarhus

Aktuel situation

Strækningen Fredericia – Aarhus er ifølge BaneDanmark dobbeltsporet ikke-elektrificeret hovedbane med automatisk linjeblok, fuld ATC-overvågning og en maksimal hastighed på 160 km/t (180 km/t for togsæt) med visse lokale hastighedsnedsættelser.

Strækningen bliver betjent i timedrift, dels af et IC-tog og et IC-lyn, som stopper ved Vejle, Horsens og Skanderborg, dels af regionaltog i de fleste dagtimer, der som hovedregel desuden stopper i Hedensted, Børkop og Brejning og til gengæld springer Skanderborg over. Regionaltogene har tidligere været fremført med IC3-tog, men på grund af DSBs materielsituation (manglende idriftsættelse og stabilitet af IC4-togene) bliver de indtil videre fremført med MR-tog, hvilket giver noget længere køretid på grund af langsommere acceleration og lavere tophastighed. De seneste forbindelser om aftenen køres som IC-tog, hvor der er lagt et stop ind i Hedensted.

Mellem Skanderborg og Aarhus kører desuden regionaltog til Herning/Skjern, som også stopper ved Hørning og Viby J. Mellem Vejle og Fredericia kører desuden regionaltog/IC-lyn til Struer, hvoraf enkelte stopper ved Børkop og Brejning. Endvidere er der ca. 3 ekstra lyntog i hver retning på hverdage undtagen i ferieperioder. Den overordnede linjeplan fremgår af bilag A i bilagsdelen.

Der kører meget få godstog på strækningen (<5/døgn), så de spiller ingen rolle i.f.t. kapaciteten.

Det vil være mest oplagt at lade Hovedgård blive betjent af de samme regionaltog, som aktuelt betjener Hedensted, hvilket de to køreplanforslag tager udgangspunkt i.

Fremtiden

Banedanmark er gået i gang med at elektrificere strækningen mellem Lunderskov og Esbjerg med planlagt ibrugtagning til køreplansskiftet december 2015. Dette vil gøre det muligt at køre med elektriske tog hele vejen fra København/Kastrup til Esbjerg, hvilket vil frigøre et antal IC3-tog til andre strækninger. Hvis man ser på mængden af protester, da DSB fjernede IC3 fra regionaltogene mellem Esbjerg/Kolding og Aarhus og erstattede dem med MR-tog, må det alt andet lige have meget høj prioritet for DSB at genindsætte IC3 så snart, det kan lade sig gøre. Det er også muligt, at IC4-togene opnår en højere stabilitet og dermed kan indsættes her. De vil i så fald kunne anvende IC3-køreplanen.

Folketinget vedtog i foråret Togfonden.dk, som på langt sigt vil realisere Timemodellen, hvor man har valgt Lillebælt – Vejle Fjord linjeføringen (se bilag B). Togfonden rummer dels midler til en ny strækning mellem Hovedgård og Aarhus (Hasselager), dels til en elektrificering af den eksisterende strækning mellem Fredericia og Aarhus. Dette vurderes ikke at have konsekvenser på kort sigt.

På længere sigt vil det øge kapaciteten og muliggøre flere og hurtigere tog mellem Aarhus og Fredericia. Dette dækker dels over Timemodellen med én times køretid mellem Aarhus og Odense, hvor de hurtige tog kører ad det nye spor Hovedgård – Hasselager og en ny bro over Vejlefjorden, mens der kommer til at køre flere lokal/regionaltog, som oplagt vil kunne betjene bl.a. Hovedgård.

Spørgeskemaundersøgelsen

Togstop-gruppen udsendte i april 2009 et spørgeskema til omdelingsområde Hovedgård, hvoraf 395 blev returneret. Der var følgende tydelige tendenser:

- Der vil minimum være 300 daglige påstigere på hverdage.
- Hovedparten vil rejse mellem kl. 6 og 9 samt mellem 15 og 18
- De primære destinationer vil være Aarhus, Horsens, Vejle og Skanderborg i nævnte rækkefølge
- Godt 2/3 bruger ikke bussen aktuelt og vil dermed være nye kollektive passagerer

Samlet resultat af undersøgelsen findes i bilag C.

Helhedsplan for Hovedgård

Horsens kommune satser målrettet på Hovedgård som et udviklingsområde og har netop haft en helhedsplan i høring i foråret 2013.

Af denne fremgår det som mål, ”At der genetableres togstop i Hovedgård” med udfordringen ”Kapacitetsproblemer på den østjyske længdestrækning er en udfordring for genåbning af Hovedgård Station. Horsens Kommune vil fortsat arbejde aktivt på at stationen kan genåbne.”

På side 23 nævnes:

”Togstop.

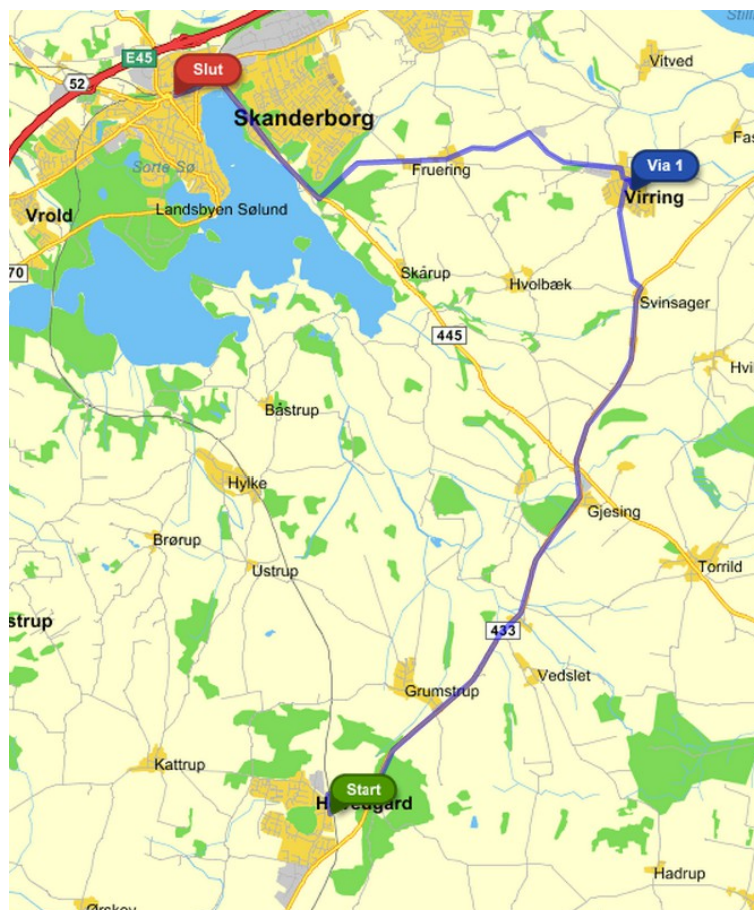
I forbindelse med den kollektive trafik, er ønsket om et togstop i Hovedgård fortsat stort. Kommunen arbejder derfor også på, at et togstop realiseres og har i november 2012 afgivet høringssvar til Trafikplan for den statslige jernbane 2012-2027. Hovedgård station foreslås her genåbnet som 1. prioritet i Horsens Kommune.”

Denne rapport påviser, at målsætningen om et togstop i Hovedgård **uden** problemer kan rummes indenfor den *eksisterende* kapacitet.

Busbetjening af Hovedgård

Aktuelt bliver Hovedgård betjent af rute 202 Vejle – Horsens – Hovedgård – Aarhus med 15 afgang på hverdage (16 til Horsens), 8 (9) på lørdage og 7 (8) på søndage. Gældende afgang- og ankomsttider for Horsens, Hovedgård og Aarhus fremgår af oversigten på næste side.

For at komme til Skanderborg er det nødvendigt at skifte til rute 331 i Virring/Gjesing. I oversigten er der medtaget forbindelser med mindre end 30 minutters ventetid, hvilket giver 1-9 daglige forbindelser.



Hverdage									
Horsens afg.		05.51	06.14	06.35	07.33	08.40	10.01	10.59	11.59
Hovedgård	05.28	06.12	06.38	06.59	07.58	09.04	10.26	11.23	12.23
Skanderborg St. ank.	06.22		07.14	07.52	08.56	09.41			12.57
Århus ank.	06.19		07.29	08.05	08.46	09.53	11.14	12.12	13.12
Århus afg.			06.16	07.40	08.24	09.25	10.25	11.25	12.25
Skanderborg St. afg.			06.33		08.18		10.43		
Hovedgård		06.12	07.04	08.31	09.15	10.15	11.15	12.15	13.15
Horsens ank.	06.35	07.30	08.51	09.37	10.37	11.37	12.37	13.37	

Hverdage									
Horsens afg.	13.00	13.59	15.01	16.01	17.01	18.10	20.10	22.10	
Hovedgård	13.24	14.24	15.26	16.26	17.25	18.34	20.34	22.34	
Skanderborg St. ank.	13.57	14.57	16.02						
Århus ank.	14.13	15.12	16.14	17.14	18.10	19.19	21.19	23.19	
Århus afg.	13.27	14.24	15.19	16.24	17.24	18.28	19.28	21.28	23.23
Skanderborg St. afg.					17.48				
Hovedgård	14.17	15.14	16.14	17.15	18.15	19.15	20.15	22.15	00.10
Horsens ank.	14.39	15.36	16.40	17.40	18.37	19.37	20.37	22.37	00.32

Lørdage									
Horsens afg.	07.44	08.40	10.08	12.08	14.08	16.15	18.10	20.15	22.15
Hovedgård	08.05	09.04	10.32	12.32	14.32	16.39	18.34	20.39	22.36
Skanderborg St. ank.				13.36					
Århus ank.	08.57		11.18	13.18	15.18	17.25	05.40	21.24	23.21
Århus afg.		09.00	11.30	13.30	15.30	17.30	19.30	21.30	23.22
Skanderborg St. afg.				13.45					
Hovedgård	09.14	09.47	12.17	14.17	16.17	18.17	20.17	22.17	00.09
Horsens ank.	09.35	10.09	12.39	14.39	16.39	18.39	20.39	22.39	00.31

Søn- og helligdage									
Horsens afg.	07.40	10.15	12.15	14.15	16.14	18.10	20.06	22.26	
Hovedgård afg.	08.04	10.39	12.39	14.39	16.38	18.34	20.30	22.50	
Skanderborg St. ank.				13.31					
Århus ank.	08.49	11.24	13.24	15.24	17.23	19.19	21.15		
Århus afg.	08.58	11.28	13.28	15.28	17.28	19.28	21.28		
Skanderborg St. afg.				13.48					
Hovedgård ank.	09.45	12.15	14.15	16.15	18.15	20.15	22.15		
Horsens ank.	10.07	12.37	14.37	16.37	18.37	20.37	22.37		

Togkøreplaner

Hvis man ser på den overordnede rytme i dagtimerne, kører der tre tog/time i hver retning Aarhus – Fredericia i faste minuttal med få undtagelser samt nogle få ekstra lyntog på hverdage. Derudover kører der to regionaltog/time mellem Skanderborg og Aarhus, der også stopper i Hørning og Viby J samt et varierende antal regional-/lyntog mellem Vejle og Fredericia, hvoraf nogle stopper i Børkop og Brejning (ikke medtaget i nedenstående skema).

Sat op kronologisk efter afgangstid ser det sådan ud:

	xLyn	IC	Re	Lyn	Re	Rex		xLyn	IC	Re	Re	Lyn	Rex
Århus	56	00	09	27	43*	49		Fredericia	-	11	16	39	
Skanderborg	-	16	31	41	-	09		Vejle	23	27	37	54	
Horsens	-	30		55	14*			Horsens	-	43	00	11	
Vejle	39	47		12	38*			Skanderborg	-	58	04/06	-	26 34
Fredericia ank.	-	04		29	58*			Århus ank.	05	12	23/25	31	40 53
* Kører 10-13 min. før, når der kører xLyn													

Det fremgår, at regionaltoget mellem Aarhus og Fredericia er indpasset, så der i Fredericia er kort ventetid til IC-toget til/fra Fyn/Sjælland (dog er der lidt længere ventetid nordfra i de timer, hvor der kører ekstra lyntog til København). Dette princip overføres til de nye køreplanforslag.

Gældende køreplan

For overskuelighedens skyld er kun medtaget de tog, som med den gældende køreplan stopper i Hedensted. Dette er valgt, da begge byer ligger mellem Vejle og Skanderborg, hvorfor det er de samme tog, som passerer begge byer. Desuden standser toget i Aarhus, Horsens og Vejle, der er de tre byer, som flest vil køre til ifølge spørgeskemaundersøgelsen. Endelig er Hedensted også nævnt eksplicit som rejsemål for flere i spørgeskemaundersøgelsen.

I de alternative forslag er der også lagt et stop ind i Skanderborg, da dette skønnes relevant både på kort og længere sigt. Tjenestekøreplan forefindes som bilag D.

Køredage	ma-fr	ma-fr	ma-fr	lø-sø	ma-sø	ma-sø	ma-fr	ma-fr	ma-fr	ma-sø	ma-sø
Århus H	4.45	5.57	6.35	6.35	7.36	43	14.36	15.33	16.37	23.00	0.00
Skanderborg		6.12								23.16	0.16
Horsens	5.18	6.30	7.05	7.05	8.06	14	15.06	16.03	17.07	23.30	0.30
Hedensted	5.30	6.42	7.16	7.16	8.18	26	15.18	16.14	17.19	23.40	0.40
Vejle	5.41	6.53	7.28	7.28	8.29	38	15.29	16.26	17.30	23.50	0.50
Brejning	5.50	7.02		7.36	8.37	46	15.37	16.34	17.38		
Børkop	5.52	7.04		7.39	8.40	49	15.40	16.37	17.41		
Fredericia	6.01	7.13	7.44	7.48	8.49	58	15.49	16.46	17.50	0.09	1.09
Fredericia		7.15	7.58	7.58	8.51	00	16.00	17.00	18.00		
Taulov		7.22	8.05	8.05	8.58	06	16.06	17.06	18.06		
Kolding		7.29	8.13	8.13	9.05	14	16.14	17.14	18.14		
❶ ma-fr: 8.43-13.43, 17.43-21.43; lø-sø: 8.43-21.43											
Køredage	ma-fr	ma-fr	ma-fr	ma-sø	ma-sø	ma-sø					
						7.57-21.57					
❷											
Kolding		5.57		6.57	57						
Taulov		6.06		7.06	06						
Fredericia		6.14		7.14	14						
Fredericia	4.56	6.16	6.51	7.16	16	23.11					
Børkop		6.24	7.00	7.24	24	23.18					
Brejning		6.28	7.03	7.28	28	23.21					
Vejle	5.11	6.37	7.12	7.37	37	23.30					
Hedensted	5.21	6.48	7.24	7.48	48	23.39					
Horsens	5.31	7.00	7.36	8.00	00	23.49					
Skanderborg	5.47					0.07					
Århus H	6.05	7.31	8.07	8.31	31	0.24					
❶ Kolding-Fredericia kun ma-fr											
❷ I time 9 kører toget fra Kolding kl. 9.58 og følger minuttallene fra Taulov											
I time 16 kører toget fra Kolding kl. 16.59 og kører 2-5 minutter senere fra alle stationer til Aarhus											

Forslag 1, IC3-materiel

Køredage	ma-fr	ma-fr	ma-fr	lø-sø	ma-sø	ma-sø	ma-fr	ma-fr	ma-fr	ma-sø	ma-sø
Århus H	4.52	6.06	6.40	6.42	7.43	52	14.43	15.40	16.44	23.00	0.00
Skanderborg		6.20	6.54	6.56	7.57	06	14.57	15.54	16.58	23.14	0.14
Hovedgård		6.28	7.01	7.03	8.04	13	15.04	16.01	17.05	23.22	0.22
Horsens	5.23	6.37	7.09	7.11	8.12	21	15.12	16.09	17.13	23.30	0.30
Hedensted	5.32	6.46	7.19	7.21	8.22	31	15.22	16.19	17.23	23.40	0.40
Vejle	5.42	6.56	7.29	7.31	8.32	41	15.32	16.29	17.33	23.50	0.50
Brejning	5.50	7.03		7.39	8.40	49	15.40	16.37	17.41		
Børkop	5.52	7.05		7.41	8.42	51	15.42	16.39	17.43		
Fredericia	6.00	7.13	7.44	7.48	8.49	58	15.49	16.46	17.50	0.06	1.06
Fredericia		7.15	7.46	7.50	8.51	00	15.51	16.48	17.52		
Taulov		7.22	7.52	7.56	8.57	06	15.57	16.54	17.58		
Kolding		7.29	7.59	8.03	9.04	13	16.04	17.01	18.05		
① ma-fr: 8.52-13.52, 17.52-21.52; lø-sø: 8.52-21.52											
Køredage	ma-fr	ma-fr	ma-fr	ma-sø	ma-sø	ma-sø					
						8.00-22.00					
		①		②							
Kolding		6.00		7.00		00					
Taulov		6.07		7.07		07					
Fredericia		6.14		7.14		14					
Fredericia	4.56	6.16	6.51	7.16	16	23.11					
Børkop		6.23	6.58	7.23	23	23.18					
Brejning		6.26	7.01	7.26	26	23.21					
Vejle	5.11	6.35	7.10	7.35	35	23.30					
Hedensted	5.20	6.45	7.20	7.45	45	23.39					
Horsens	5.30	6.55	7.30	7.55	55	23.49					
Hovedgård	5.38	7.03	7.38	8.03	03	23.58					
Skanderborg	5.47	7.11	7.46	8.11	11	0.07					
Århus H	6.01	7.25	8.00	8.25	25	0.21					
① Kolding-Fredericia kun ma-fr											
② I enkelte timer kan der forekomme små forskydninger af minuttallene											

Forslag 2, MR-materiel

Køredage	ma-fr	ma-fr	ma-fr	lø-sø	ma-sø	ma-sø	ma-fr	ma-fr	ma-fr	ma-sø	ma-sø
Århus H	4.45	5.56	6.31	6.31	7.32	39	14.32	15.29	16.33	23.00	0.00
Skanderborg		6.11	6.46	6.46	7.47	56	14.47	15.44	16.48	23.16	0.16
Hovedgård		6.21	6.56	6.56	7.56	05	14.56	15.54	16.58	23.24	0.24
Horsens	5.18	6.30	7.05	7.05	8.06	15	15.06	16.03	17.07	23.32	0.32
Hedensted	5.30	6.42	7.17	7.17	8.18	27	15.18	16.15	17.19	23.42	0.42
Vejle	5.42	6.54	7.28	7.28	8.29	38	15.29	16.26	17.30	23.52	0.52
Brejning	5.50	7.02		7.37	8.37	47	15.37	16.35	17.39		
Børkop	5.53	7.05		7.39	8.40	49	15.40	16.37	17.41		
Fredericia	6.01	7.13	7.44	7.48	8.49	58	15.49	16.46	17.50	0.11	1.11
Fredericia		7.15	7.58	7.58	8.51	00	16.00	17.00	18.00		
Taulov		7.22	8.05	8.05	8.58	06	16.06	17.06	18.06		
Kolding		7.30	8.13	8.13	9.05	14	16.14	17.14	18.14		
① Ma-fr: 8.39-13.39, 17.39-21.39; lø-sø: 8.39-21.39											
Køredage	ma-fr	ma-fr	ma-fr	ma-sø	ma-sø	ma-sø					
						7.57-21.57					
		①		②							
Kolding		5.57		6.57		57					
Taulov		6.06		7.06		06					
Fredericia		6.14		7.14		14					
Fredericia	4.56	6.16	6.51	7.16	16	23.11					
Børkop		6.24	7.00	7.24	24	23.18					
Brejning		6.28	7.03	7.28	28	23.21					
Vejle	5.11	6.37	7.12	7.37	37	23.30					
Hedensted	5.21	6.48	7.24	7.48	48	23.39					
Horsens	5.31	7.00	7.36	8.00	00	23.49					
Hovedgård	5.41	7.10	7.46	8.10	10	23.58					
Skanderborg	5.50	7.19	7.55	8.19	19	0.08					
Århus H	6.08	7.34	8.10	8.34	34	0.25					
① Kolding-Fredericia kun ma-fr											
② I enkelte timer kan der forekomme små forskydninger af minuttallene											

Sammenligning af tidsforbrug – bil, bus og tog

Tiden er en meget væsentlig parameter for valget af transportmiddel og for den samfundsøkonomiske beregning. Dette gælder den rene transporttid såvel som vente- og skiftetid.

Nedenfor er anført transporttiderne *fra* Hovedgård (Stationsvej) *til* banegårdene i henholdsvis Aarhus (Banegårdspladsen 1), Horsens (Andr. Steenbergs Plads 1), Vejle (Banegårdspladsen 3) og Skanderborg (Jernbanevej 3).

Hovedgård	Tog	Bus	Bil
Aarhus	21-25	48-56	27
Horsens	8-10	22-25	15
Vejle	28-33	56-80	35
Skanderborg	7-9	34-64	15

De hurtige togtiderne er med IC3-materiel, de langsommere med MR.

Variationen i bustiderne til Aarhus og Horsens afhænger i tidspunktet på dagen – det tager lidt længere tid i myldretiden og kortere udenfor. Til Vejle er den korte tid med skift til tog i Horsens, mens den længere er med bus hele vejen. Til Skanderborg er den rene køretid 15 min. til Virring og 19 min. herfra til Skanderborg, mens variationen dækker over ventetid i Virring.

Køretiderne i bil er baseret på Krak.dk og tager *ikke* forbehold for køkørsel eller andre mulige forsinkelser samt den tid, det tager at finde en parkeringsplads. Den reelle køretid vil derfor typisk være noget længere, specielt i de tidsrum hvor de fleste borgere transporterer sig rundt.

En togforbindelse vil **halvere rejsetiden** i forhold til bus for de tre mest prioriterede byer og desuden øge antallet af afgang, i særdeleshed i weekenden. Skanderborg, hvor der er flere ungdomsuddannelser, vil med ét slag blive et relevant mål med kollektiv trafik for borgerne i Hovedgård.

I forhold til bil vil toget været **konkurrencedygtigt**, så længe der er tale om stationsnære destinationer eller destinationer, som forudsætter længere køretid end til banegårdene.

Selvom togstop-gruppens undersøgelse primært forholder sig til pendling, der typisk er over kortere afstande, må man også kunne forvente en afsmittende effekt på rejser med fjerntog, når skift til disse kan foregå på perronen i Fredericia og Aarhus.

Stationsområdet

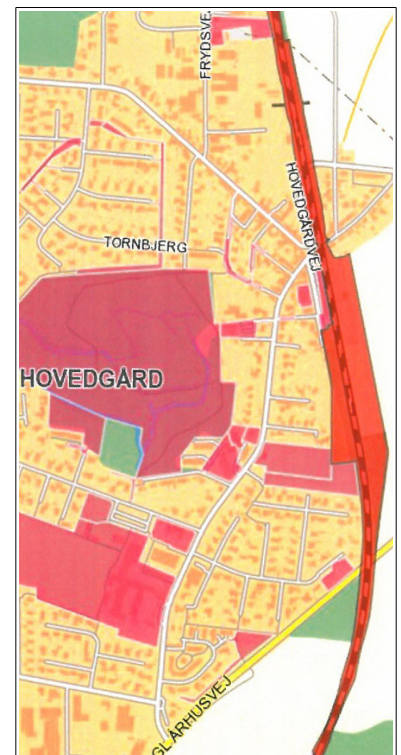
Hovedgård har gennem årene udviklet sig ud fra stationen, primært på den vestlige side af jernbanen, hvorfor der er naturlige og gode adgangsveje til stationen. Efter lukningen har byens handelsliv fortrinsvis udviklet i den sydlige del af byen, men en genåbning af stationen kan muligvis medvirke til at revitalisere den centrale del af byen. Banedanmark ejer alle relevante arealer, så der vil ikke være omkostninger til ekspropriationer (markeret med rødt på kortet til højre, større udsnit i bilag E).

Der er mange eksisterende parkeringspladser ved stationsbygningen, hvilket vil reducere den del af anlægsomkostningerne. Den eksisterende perron på den vestlige side af banen skal renoveres og opdateres med belysning, Rejsekortstandere og øvrige servicefaciliteter. På den østlige side skal der anlægges en helt ny perron.

Hvad adgangen til den østlige perron angår, er der tre muligheder:

- 1) En gangbro over sporene med trappe og (evt. bare forberedelse for) elevator i begge sider.
- 2) Anlægge en sti og evt. parkeringsfaciliteter til den eksisterende fodgængertunnel, der går under banen ca. 100 m nord for stationsbygningen.
- 3) En kombination af begge.

På næste side samt bilag F er der en række billeder fra stationsområdet.

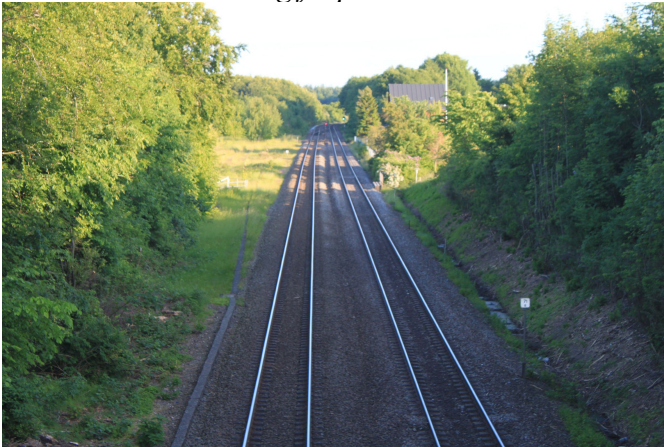




Indkørsel til station og forplads.



Forplads med parkeringspladser.



Banearealet set fra nord.



Eksisterende perron.



Nedgang til tunnel fra forplads (vestsiden).



Nedgang til tunnel fra østsiden.



Adgangsvej til sti og areal øst for sporene.



Areal øst for sporene.

Screeningsundersøgelsen

Trafikstyrelsen har først i 2001 og siden igen i 2008 lavet en screeningsundersøgelse af potentielle nye stationer uden for hovedstadsområdet, som beregner et passagerpotentiale og ud fra det foretager en samfundsøkonomisk analyse af værdien af en station. I Horsens kommune er fem lokaliteter screenet; det drejer sig om Hatting, Horsens Nord, Hansted og Tvingstrup (røde prikker) og Hovedgård (grøn prik). Screeningen vurderer de lokale forhold efter en ensartet, generel metode, som giver et brugbart udgangspunkt for nærmere undersøgelser af konkrete lokaliteter.

For Hovedgård når man frem til et samfundsøkonomisk resultat på mellem -76 og -141 mio. kr., mens passagertallet kun forventes at nå 30% af tærskelværdien (det tal, hvor investeringen vil balancere). En konkret beregning ser markant bedre ud!



Justering af screeningen

Screeningen et godt udgangspunkt for en beregning af den samfundsøkonomiske effekt af at åbne/lukke en station, samtidig med at den anvendte metode i sagens natur er meget maskinel, og parametrene må gennemgås nøjere for den konkrete station. De relevante sider fra screeningen er med i bilag G. Denne analyse tager fat i nogle af de parametre, hvor det vurderes, at der er en større forskel mellem screeningens tal og mere detaljerede beregninger. Nogle skyldes, at nogle af tallene har ændret sig pga. af udviklingen, mens andre er gennemsnitlige estimater, som varierer signifikant til en side på grund af konkrete, lokale årsager.

For det første er *indbyggertallet* i Hovedgård steget siden 2005, hvor tallene bag screeningen er opgjort, og der planlægges fortsat nye udstykninger til boliger og erhverv. Dette vil alt andet lige øge antallet af kørte ture.

For det andet er *korrektionsfaktoren for strækningen* (Randers – Aarhus – Kolding) sat til 0,6, hvilket er alt for lavt. Det bør sættes til et sted mellem 0,85 og 1, hvilket svarer til, at man må forvente ca. 50% flere passagerer end forudsat i screeningen. Denne og øvrige beregninger er gennemgået i bilag H.

Spørgeskemaundersøgelsen indikerer at passagertallet kan blive op mod dobbelt så stort. Dette har en positiv afledt samfundsøkonomisk effekt på mellem 30 og 50 mio. kr.

For det tredje bør *køretidsforlængelsen* ved et (to) stop ses i forhold til den nuværende køretidsforlængelse pga. materielsituationen. Køretiden mellem Horsens og Aarhus er den samme for IC3 **med** stop i Hovedgård **og** Skanderborg som for MR-tog **uden** stop. Passagererne vil altså ikke opleve en længere rejsetid, tværtimod vil de spare tid på den øvrige del af strækningen. Desuden skal operatøren (aktuelt DSB) ikke bruge ekstra materiel eller personale pga. stoppet. Dette betyder, at de væsentligste negative faktorer i beregningen skal reduceres markant.

For det fjerde virker det plausibelt, at de nødvendige *anlægsarbejder* kan gennemføres lidt billigere end beregnet.

Til gengæld vil der næppe være en helt så stor besparelse som estimeret på busdriften, da ruten, som betjener Hovedgård, også betjener en lang række andre byer. Muligvis vil ruten kunne omlægges, men det ligger udenfor rapportens kommissorium at vurdere.

Sammenfatning

Med en investering i perroner med udstyr og evt. udvidede parkeringsfaciliteter samt en mindre justering af den gældende køreplan kan man give borgerne et højklasset kollektivt trafiktilbud, som er noget mere attraktivt end den nuværende betjening med bus. Et togstop i Hovedgård vil ikke give kapacitetsproblemer på strækningen, men tværtimod underbygge den politiske målsætning om, at dobbelt så mange skal tage toget i 2030. Borgerne vil opleve:

- flere forbindelser, i særdeleshed i weekenden
- markante rejsetidsgevinster til de større byer i området
- en bedre kobling til kommunens hovedby, Horsens
- reel mulighed for at tage til Skanderborg
- øget aktivitet i området omkring stationen.

Hovedgård rummer et engageret lokalsamfund, der selv har taget initiativ til at få genetableret en togbetjening af byen. Det er også et byområde, der er i udvikling både med hensyn til bosætning og arbejdspladser. Muligheden for at tage toget er en faktor, som gør begge dele mere attraktivt og som vil understøtte den udvikling.

Det vil alt andet lige også medføre en miljømæssig gevinst, når det bliver muligt at tage toget. Selvom det erfaringsmæssigt øger det samlede transportarbejde, når en jernbanestation åbner, rykkes fordelingen af transporten til en højere grad af kollektiv trafik og mindre grad af biltrafik. Hovedgårds geografiske placering i.f.t. byer og veje underbygger sandsynligheden for undersøgelsens indikation af, at et væsentligt antal bilister vil tilvælge toget. Heraf følger et fald i CO₂-udledning og andre emissioner samt mindre støj og trængsel på vejene.

Desuden vil det give en samfundsøkonomisk gevinst at gennemføre projektet. Det vil ikke være nødvendigt for togoperatøren (aktuelt: DSB) at investere i nye tog eller øge personaleforbruget. Det vil heller ikke være påkrævet med sporarbejde eller ændringer i signal- og sikringsanlæg, hvorfor det vil medføre minimale gener for de rejsende samtidig med, at det vil kunne gennemføres på relativt kort tid og dermed snart begynde at give en tilbagebetaling.

Med en beskeden opgradering og justering af eksisterende infrastruktur kan man opnå et positivt resultat for lokalsamfundet, miljøet og samfundsøkonomien. Derfor anbefales det at genåbne Hovedgård som standsningssted.



Bedre Trafik