



STATIONSÅBNINGSPROJEKT

Status

-analyse af effekter af åbning af station i Stilling og i Laurbjerg

17. februar 2017

Arbejdet med at undersøge effekterne af mulige åbninger af stationer i Laurbjerg og Stilling er udført med anvendelse af Landstrafikmodellen (LTM) på Transport DTU, og i december 2016 forelå de foreløbige resultater. I løbet af foråret 2017 kodes og genberegnes resultaterne med den nyeste version af LTM, når den frigives til modelkørsler med anvendelse af opdaterede 2015-basismatricer. Herefter foretages en endelig afrapportering.

For begge de nye stationer er der opstillet et driftsoplæg, der omfatter 2 togaftage pr time for hver retning. Der sigtes mod et kollektiv trafiktilbud, som er attraktivt i forhold til at øge mobilitetsmulighederne og forbedre tilgængeligheden til de respektive bysamfund.

Med en mulig indførelse af et nyt togudbud ville det i mange relationer være hurtigere at anvende tog i en fremtidig situation sammenlignet med det kendte busbetjeningsalternativ. Rejsetidsbesparelserne afhænger af, hvilke buslinjer og -forbindelser, der udgør alternativet for den enkelte rejsende.

Lokal køretidseffekt for de nye stationer	Rejsetidsreduktion	Relativ ændring
eksempel Laurbjerg → Hadsten	6-12 minutter	40-60% tidsgevinst
eksempel Stilling → Århus H	7-15 minutter	30-50% tidsgevinst

Rejsetidsbesparelserne er, som angivet i tabellen ovenfor, betydelige. For en pendler ville der være op til en halv time sparet rejsetid pr dag (ud og hjem).

Med LTM-modellen er estimeret et sandsynligt passagervolumen på de nye stationer. Som det fremgår af resultattabellen nedenfor kan der forventes et dagligt antal rejsende på 234 og 358 passagerer på Laurbjerg henholdsvis Stilling stationer. Dette udgør et forholdsvis beskedent antal, idet der i gennemsnit vil være 4-6 påstigere pr afgang.

Scenario 2020	Påstigere	Effekt på andre
	Antal passagerer dagligt	Antal passagerer dagligt
Laurbjerg st.	234	-480
Stilling st.	358	-383

Der er endvidere gennemført beregninger af effekten for øvrige stationer. Hvis et tog foretager standning en ekstra gang, vil dette alt andet lige give anledning til at togets køretid fra start til slutstation

forøges, hvilket påvirker øvrige rejsetidsrelationer negativt. En række ture bliver derfor langsommere og visse korrespondancer herunder bus/tog og Re-tog/IC-tog påvirkes.

I visse relationer vil der komme flere passagerer mellem Laurbjerg/Stilling og en række andre stationer, sammenlignet med de busrelationer, der findes i dag. Fordelene ser imidlertid ud til at blive udlignet af den negative passagereffekt som følge af øget rejsetid. På trods af en tilgang af passagerer til de to stationer vil der ifølge LTM være en tilbagegang i det samlede antal rejsende i det kollektive trafiksystem.

Åbningen af Laurbjerg station har den største negative effekt med en nedgang på andre stationer på 480 daglige passagerer, der vil undlade at benytte kollektiv trafik. Således tabes flere passagerer end der vindes.

Åbningen af Stilling station har også en netto tilbagegang. Samlet viser LTM at åbningen af Stilling vil medføre en afvandring på 383 passagerer andet steds i den kollektive trafik.

Der er ikke her regnet på de økonomiske aspekter, såsom driftsvendte udgifter, der er forbundet med en ekstra standsning, bortfald af billetindtægter fra berørte buslinjer mm. Der er heller ikke vurderet kapacitetsmæssige konflikter, der opstår på banestrækningerne samt på Århus H. En samfundsøkonomisk vurdering er heller ikke foretaget. Med udgangspunkt i de foreløbige tal ville det være en hypotese, at de samfundsmæssige nytter er negative.