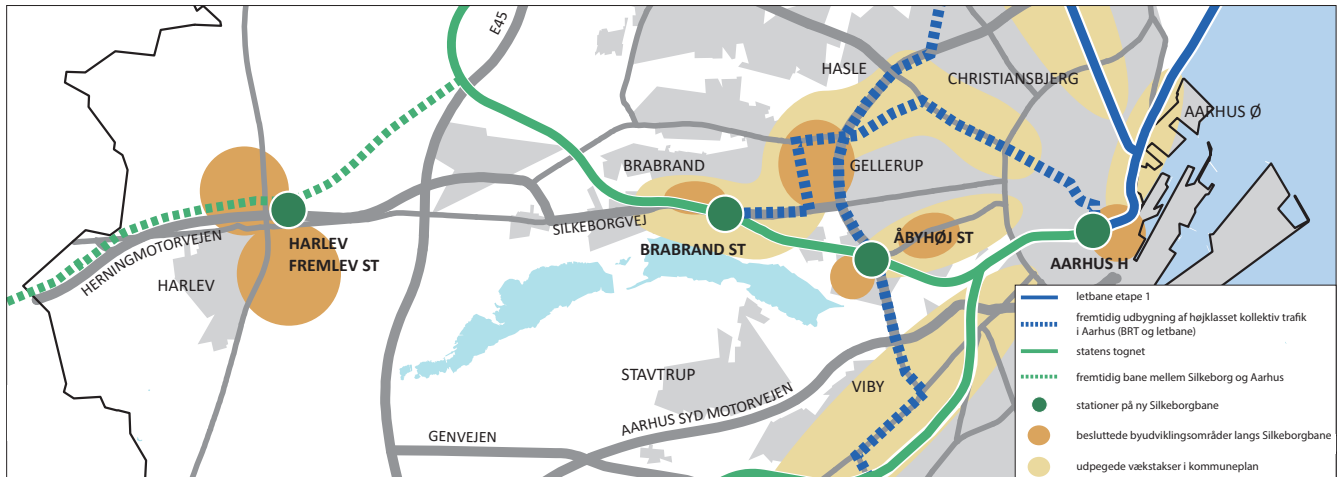


GRUNDLAG FOR DOBBELTSPOR OG FLERE STATIONER PÅ SILKEBORGBANEN

Nye beregninger viser op til fire gange så mange passagerer end hidtil antaget i det vestlige Aarhus. En mere ambitiøs løsning bør derfor indgå i Banedanmarks kommende fase 2-undersøgelse og miljøkonsekvensvurdering af en ny Silkeborgbane: Dobbeltspor og stop ved Harlev/Framlev, Brabrand og Åbyhøj.



VIRKELIGHEDEN HAR ÆNDRET SIG

3-4 gange højere passagertal

Passagertal for Silkeborgbane med dobbeltspor og flere stationer	Trafikmodeltal fra trafikstyrelsens forundersøgelse fra 2016	Nye trafikmodeltal fra 2023
Aarhus H	34.100	29.000
Åbyhøj st.	680	2.220
Brabrand st.	870	3.100
Harlev/Framlev st.	540	1.500

(Modelberegninger 2023, Teknik og Miljø, Aarhus Kommune)

- En dobbeltsporet Silkeborgbane med flere stationer har over dobbelt så store rejsetidsgevinster som en enkeltsporet med et stop i Galten. Det svarer til en besparelse på 128 mio. kr. om året for en dobbeltsporet bane imod 59 mio. kr. for en enkeltsporet bane (Modelberegninger 2023, Teknik og Miljø, Aarhus Kommune)

- Det giver en væsentligt bedre samfundsøkonomisk vurdering end den foretaget i 2016. Derfor bør Banedanmark arbejde videre med en dobbeltsporet løsning og flere stationer i næste fase af projektet.

GEVINSTER

Nye stationer gør toget til reelt alternativ til bilen

Rejsetid i myldretiden	I tog (minutter)	I bil (minutters kørsel)
Åbyhøj st. - Aarhus H	4	12 - 20
Brabrand st. - Aarhus H	7	20 - 30
Harlev/Framlev st. - Aarhus H	14	20 - 40

Potentiale for større besparelse i CO₂

En fossilbil udleder i gennemsnit ca. 140 g. CO₂ pr. kilometer. De nyeste modelberegninger viser et større passagergrundlag end hidtil antaget. Hvis alle passagerer i stedet kørte i fossilbiler på strækningen, vil det svare til en årlig udledning på 18.500 tons CO₂.

Styrker det samlede mobilitetssystem i Aarhus

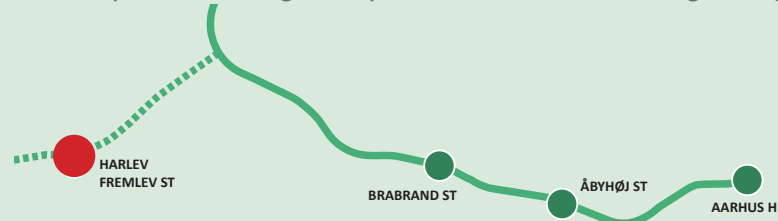
En ny Silkeborgbane med dobbeltspor og flere stationer vil sammen med den kommende letbane etape 2 og BRT på Ringvejen danne et stærkt netværk af transportmuligheder for aarhusianerne, som gør det enkelt at skifte undervejs. En fremtidssikring af hele mobilitetssystemet understøtter stationsnær byudvikling og grøn omstilling i hele Østjylland.

Baggrundsviden

Teknik og Miljø har lavet nye trafikmodelberegninger i Vejdirektoratets Grønne mobilitetsmodel. I forhold til eksisterende modelberegninger udført i 2016 af Trafikstyrelsen, indeholder den nye model opdaterede byudviklingsdata og forventning til byvækst på tværs af Aarhus, Skanderborg og Silkeborg Kommuner. Timemodellen, som var en del af den oprindelige beregning fra 2016, indgår ikke længere, da den ikke længere har politisk opbakning. Sidstnævnte forårsager et overordnet passagerdyk på hele jernbanenettet i Danmark – på trods af det viser de nye beregninger stadig markant forbedrede passagertal for nye stationer mellem Silkeborg og Aarhus.

HARLEV/FRAMLEV - POTENTIALE FOR AT UNDERSTØTTE BY- OG ERHVERVSUDVIKLING

En ny station i Harlev/Framlev vil understøtte Aarhus Kommunes planer om markant byudvikling ved Harlev by samt udvikling af et nyt stort erhvervsområde til logistik- og transportvirksomheder ved Framlev.



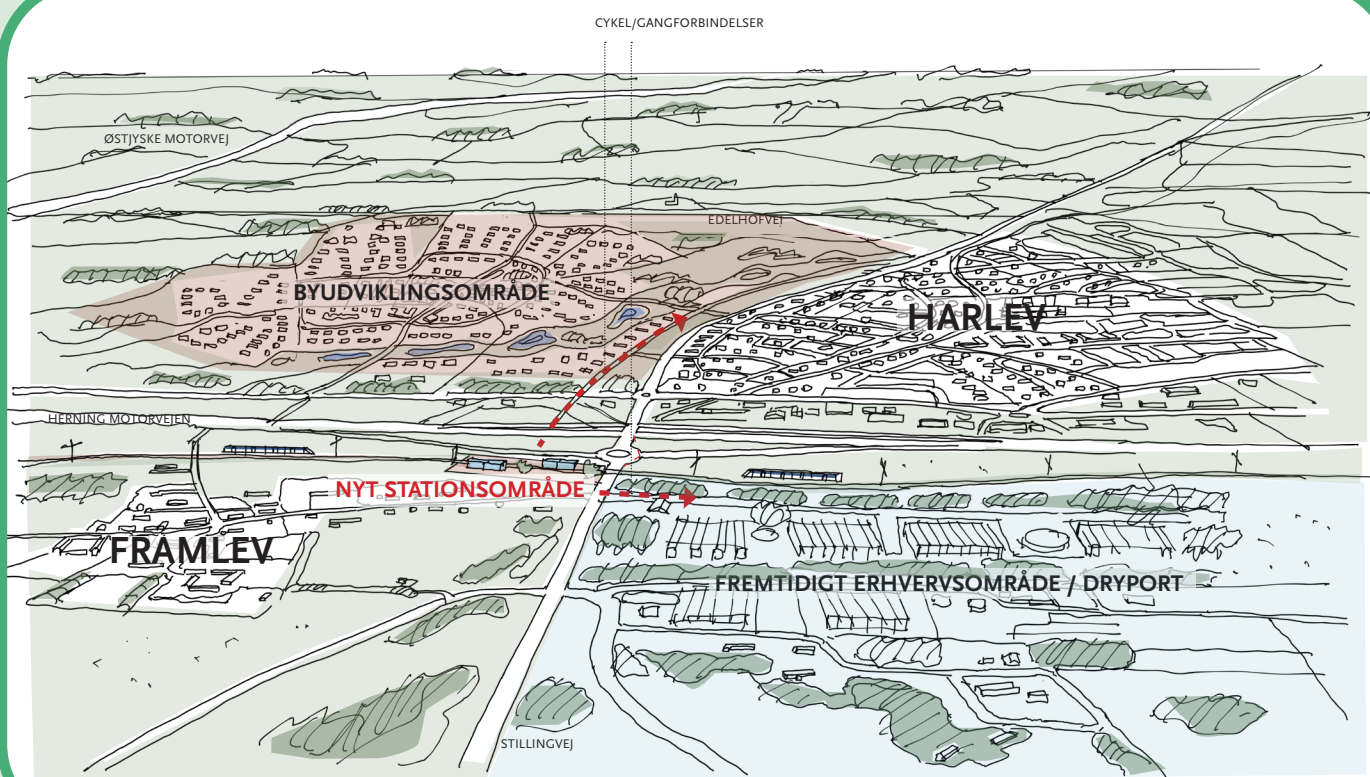
Aarhus Kommune er i gang med at lokalplanlægge et nyt stort erhvervsområde på 183 ha. til logistik- og transportvirksomheder. En station vil sætte det nye erhvervsområde i spil som "dry-port" til godshåndtering for Aarhus Havn.

Aarhus Kommune er i gang med at helhedsplanlægge et nyt boligområde (Ny Harlev). Arealet omfatter i alt ca. 276 ha. Fuldt udbygget forventes indbyggertallet i Harlev at stige til mindst det dobbelte.

Modelberegninger viser, at en ny station i Harlev/Framlev vil få 1.500 daglige passagerer.

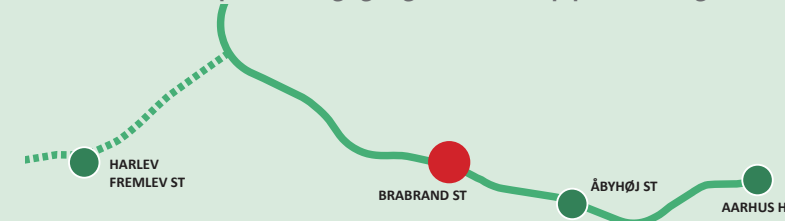


Visionsskitse Harlev-Framlev St.



BRABRAND - POTENTIALE FOR NYT MOBILITETSKNUDEPUNKT OG PARKER-OG-REJS-ANLÆG

En kommende station i Brabrand kan blive et stærkt mobilitetsknudepunkt i det vestlige Aarhus, hvis den placeres rigtigt og bliver et stop på Silkeborgbanen.



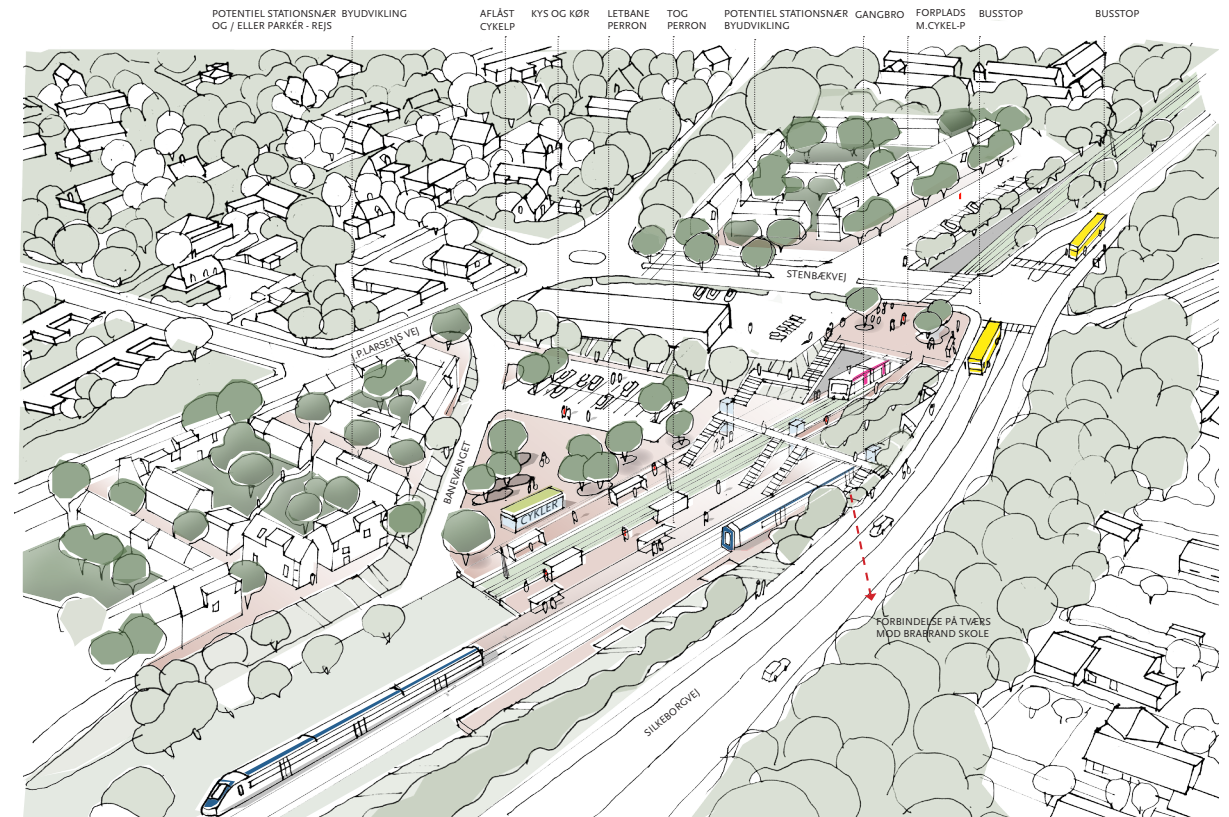
Brabrand St. kan udvikles som et mobilitetsknudepunkt med direkte kobling til den kommende letbane etape 2 og det resterende letbanesystem, et parker-og-rejs-anlæg og stationsnær byudvikling.

Rejsetid mellem Brabrand og Aarhus H nedbringes til 7 min. i myldretiden imod 20-30 min. i bil

Aarhus Kommune peger på, at Brabrand St. placeres ved Stenbækvej ved Silkeborgvej, hvor der er størst potentiale for byudvikling i nærområdet. Dette vil styrke kundegrundlaget samt give bedst plads til at etablere øvrige faciliteter for kombinationsrejser (eks. parker-og-rejs).

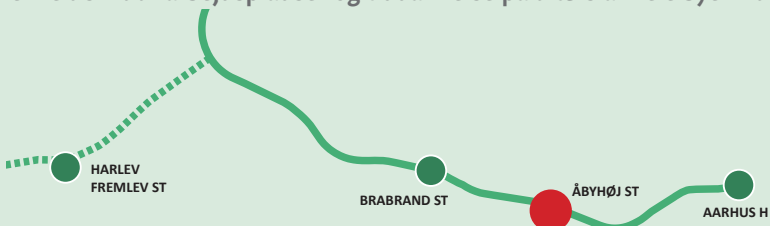
Modelberegninger viser, at den nye station i Brabrand vil få 3.100 daglige passagerer, hvis den bliver stop på Silkeborgbanen.

Visionsskitse Brabrand St.



ÅBYHØJ - POTENTIALE FOR STATIONSNÆR BYUDVIKLING OG KOBLING TIL BRT PÅ RINGVEJEN

En ny station i Åbyhøj vil give omstigningsmuligheder til den fremtidige BRT på Ringvejen. Det giver rejsende adgang med et enkelt skift til arbejdspladser og uddannelse på tværs af hele byen i trængselsfri og højfrekvent kollektiv trafik.

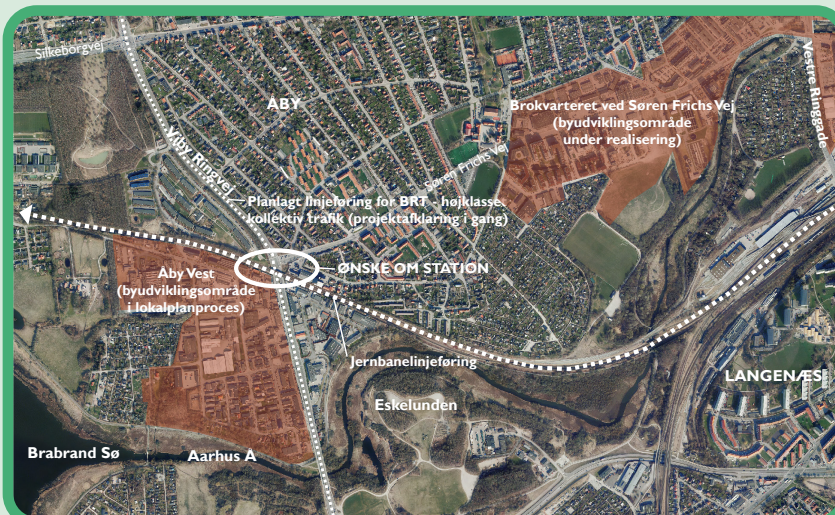


● En station kan kobles direkte til den kommende trængselsfri BRT på Ringvejen, som giver forbindelse til 68.000 borgere, 45.000 arbejdspladser og 18.000 uddannelsespladser med en adgangsfrekvens på 5-7 min. mellem hver BRT-bus.

● Rejsetiden med BRT vil mellem Åbyhøj St. og Aarhus Universitetshospital og Skejby Erhvervspark med 18.000 arbejdspladser være 18 min. i mod op til 20-24 min i bil i myldretiden.

● Aarhus Kommune er i gang med at lokalplanlægge et nyt blandet boligområde med 1.500 nye boliger ved den foreslåede placering af Åbyhøj St.

● Modelberegninger viser, at en ny station i Åbyhøj vil få 2.200 daglige passagerer.



Visionsskitse Åbyhøj St.

