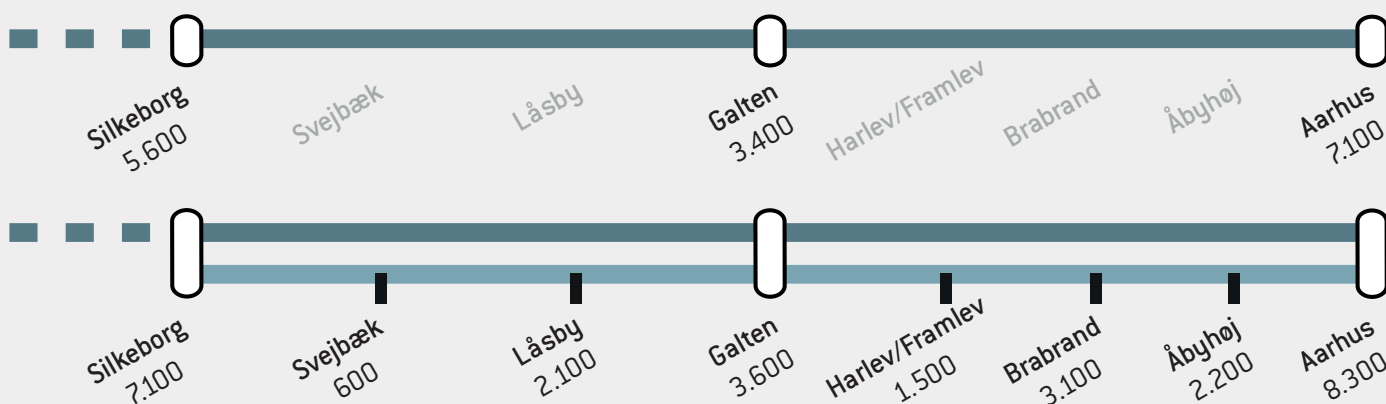


BEHOV FOR AT ANALYSERE DOBBELTSPORET JERNBANE MELLEM AARHUS OG SILKEBORG

På- og afstignere pr. station for enkeltspor og dobbeltspor



Udfordring

Byvæksten i Østjylland er langt højere end indarbejdet i de tidligere analyser fra 2016. Der er derfor et stort behov for en dobbeltsporet forbindelse med flere stationer, der tilgodeser byudviklingen mellem Aarhus og Silkeborg.

Der er samtidig et stort behov for en hurtig forbindelse med få stop mellem Aarhus og Silkeborg og videre mod vest for at binde regionen bedre sammen.

Infrastrukturplan 2035 lægger kun op til at undersøge en enkeltsporet jernbane mellem Aarhus og Silkeborg, men enkeltspor kan kun løse **et** af behovene. Skal begge behov tilgodeses kræver det dobbeltspor.

Anbefaling

Dobbeltsporet jernbane bør medtages i fase 2-undersøgelsen.

Fakta

- Nye modelberegninger viser, at en dobbeltsporet jernbane i forhold til en enkeltsporet mellem Aarhus og Silkeborg vil tiltrække 12.000 ekstra daglige på- og afstigninger og give en tidsgevinst til en værdi af 128 mio. kr. om året mod 59 mio. kr. i en enkeltsporsløsning.
- Med ca. 9.500 passagerer på i togene mellem Brabrand og Låsby vil en dobbeltsporet bane Silkeborg-Aarhus i følge modelberegningen overgå den nuværende banestrækning mellem Aarhus og Randers/Viborg.
- Passagertallet bliver endnu højere, hvis forbindelsen København-Aarhus styrkes i fremtiden, fx med en Kattegatforbindelse.
- Modelkørslen sammenligner enkeltspor med to ekspresafgange pr. time Aarhus-Galten-Silkeborg, med dobbeltsporsløsninger, hvor ekspresafgangene suppleres af yderligere to afgang, der også betjener stationer i Åbyhøj, Brabrand, Harlev/Framlev, Låsby og Svejbæk.
- Trafikmodelberegningerne er gennemført af COWI for Letbanesamarbejdet med brug af Vejdirektoratets "Grønne mobilitetsmodel", opdateret med Letbanesamarbejdets vækstprognose for 2040. Byvækstforventningerne er bl.a. øget med ca. 63.000 flere indbyggere og ca. 47.000 flere arbejdspladser i 2040 i de tre kommuner, banen betjener.