

Bilag 3: Fremtidig betjening på Odderbanen Forslag til Kollektiv Trafikplan 2017 for Aarhusområdet

Indstilling

Midttrafik foreslog tidligere i forbindelse med den nuværende nærbanedrift at nedlægge et antal svagt benyttede standsningssteder m.h.p. at forbedre regularitet og rejsetid på Odderbanen. Det drejede sig om Assedrup, Egelund, Vilhelmsborg og Kongsvang.

I forbindelse med overgang til letbanedrift og ny trafikplan 2017 med tilpasning til letbanen er det fra Region Midtjylland og Aarhus Kommune forudsat, at der tages stilling til evt. nedlæggelse af disse standsningssteder i trafikplanen.

Af nedenstående tabel fremgår indstilling vedr. standsningsstederne i det forslag til trafikplan, der blev udsendt i høring i januar 2016 efter behandling i Aarhus Byråd og i Regionsrådet sammen med indstillingen i det endelige trafikplanforslag. Høringssvar og bemærkninger til høringssvar fremgår af bilag 6.

Indstilling i trafikplan høringen i jan/feb. 2016	Indstilling endeligt trafikplanforslag efter høring og tekniske afklaringer vedr. køretider m.v.
<i>Assedrup bevares med behovsstandsning, da den fortsat opretholdes som krydsningsstation, og da der ikke sker ændringer i busbetjeningen. Det foreslås, at der ikke standses med ekstra myldretidstog.</i>	Indstillingen fastholdes således, at der ikke standses med de ekstra afgangene, der indsættes i dagtimerne på hverdage.
<i>Egelund nedlægges, da standsningsstedet er svagt benyttet, og da det ligger tæt på et busstoppested, som fortsat betjenes af linje 100/103 med forholdsvis høj frekvens, og som kunderne derved kan henvises til.</i>	Indstillingen fastholdes. Nedlæggelse af det svagt benyttede busbetjente standsningssted ca. 800 m syd for standsningsstedet i Beder, vil øge regulariteten og skabe mulighed for reduktion af den samlede rejsetid.
<i>Standsningsstedet ved Vilhelmsborg er svagt benyttet, men der er mulighed for, at det kan benyttes ved større arrangementer på Vilhelmsborg. Der sker ikke ændringer i busbetjeningen. Rejsende fra Odder, Aarhus Centrum, Højbjerg, Beder og Malling vil fortsat kunne benytte linje 100/103. Til gengæld vil rejsetiden fra Viby og Tranbjerg blive væsentligt øget ved nedlæggelse af standsningsstedet. Det foreslås, at Vilhelmsborg bevares med behovsstandsning, og at der ikke standses med ekstra myldretidstog. Der kan derudover blive tale om at reducere betjeningen i myldretiden. Dette vurderes at være uproblematisk, da der i høj grad er tale om lejligheds- og fritidsrejser.</i>	Indstillingen fastholdes. Standsningsstedet opretholdes, således at der ikke standses med de ekstra afgangene, der indsættes i dagtimerne på hverdage. Der kan derudover blive tale om at reducere betjeningen i myldretiden. Jf. nedenstående afsnit om muligheder for yderligere reduktion af rejsetiden kan det vise sig, at rejsetiden og regularitet i den eksisterende infrastruktur kan nedbringes væsentligt bl.a. ved at undlade betjening af Vilhelmsborg i dagtimerne på hverdage. Det anbefales derfor, at denne mulighed fortsat holdes åben.
<i>Kongsvang bevares, medmindre køreplans-</i>	Kongsvang bevares som standsningssted.

<p><i>muleringerne viser, at der vil være regularitetsproblemer ved at standse her, eller at en standsning vil kræve kompenserende investeringer, som interessenterne i Aarhus Letbane ikke ønsker at gennemføre. Hvis Kongsvang nedlægges, foreslås det i givet fald, at lade linje 1A og 4A standse ved Skanderborgvej/Bygholms Allé m.h.p. at øge tilgængeligheden omkring Kongsvang til busserne på Skanderborgvej.</i></p>	<p>De seneste køretidssimuleringer viser, at standsning ved Kongsvang kan fastholdes uden kompenserende investeringer i infrastrukturen. Af hensyn til regularitet og rejsetid indstilles dog, at standsning ved Kongsvang i dagtimerne på hverdage kan begrænses til to standsninger i timen. Rute 200 er allerede fra K16 ændret så der standses ved Bygholms Allé. Uanset at standsning ved Kongsvang oprettholdes foreslås det, at 1A og 4A ligeledes standser ved Skanderborgvej/Bygholms Allé.</p>
---	--

Muligheder for at reducere rejsetiden på Odderbanen

Rejsetiden mellem Odder og Aarhus er væsentlig højere end mellem Hornslet og Aarhus, uanset at der afstanden er ca. 25 km på begge strækninger. En væsentlig årsag til dette er, at der er 16 mellemliggende standsningssteder mellem Odder og Aarhus, mens der på Grenaabanen kun er 9 standsningssteder mellem Hornslet og Aarhus.

Hvis rejsetiden mellem Odder og Aarhus, som forventes at være minimum 38 minutter med letbanen, kan nedbringes til ca. 30 minutter i lighed med den forventede køretid mellem Hornslet og Aarhus, vil der være et stort potentiale for at tiltrække passagerer fra de største bysamfund på strækningen.

Af forslaget til trafikplan, der blev udsendt i høring i januar 2016, fremgik det, at:

Muligheden for at reducere rejsetiden på Odderbanen yderligere ved nedlæggelse af andre relativt tætliggende mere benyttede standsningssteder, er ikke undersøgt nærmere. En vurdering af dette, og om det vil kræve investeringer i infrastrukturen, kan eventuelt gennemføres, når der med køretidssimuleringerne er en sikker vurdering af køretiderne på banen.

På baggrund af de seneste køretidssimuleringer for letbanen modtaget i april 2016 har Midttrafik og Aarhus Letbane lavet en foreløbig vurdering af muligheden for nedbringelse af rejsetiden. Vurderingen viser, at der kan være en mulighed for at nedbringe rejsetiden til ca. 30 minutter. Det skal dog understreges, at der fortsat er væsentlige usikkerheder om de endelige køretider mellem standsningsstederne.

Der er skitseret en køreplan, hvor rejsetidsreduktionen i dagtimerne på hverdage opnås med to virkemidler:

- Ud over nedlæggelse af Egelund nedlægges betjeningen af et af de nuværende tætliggende standsningssteder i Odder (enten Parkvej eller Rude Havvej) samt Vilhelmsborg og Øllegårdsvej. Sidstnævnte ligger ca. 600 m. fra standsningsstedet ved Gunnar Clausens Vej. Det vil betyde en reduktion fra 16 til 12 mellemliggende standsningssteder.
- I dagtimerne betjenes Odderbanen af to systemer i halvtimedrift. Antallet af standsninger for hvert af systemerne kan reduceres ved, at en række stationer kun betjenes af det ene system. Det drejer sig Mølleparken ved Mårslet, Nørrevænget ved Tranbjerg, Rosenhøj og Kongsvang. Disse standsningssteder vil i givet fald kun få halvtimedrift, hvor der på nuværende tidspunkt er lagt op til kvartersdrift.

Med ovennævnte tiltag bliver antallet af standsninger i hvert af systemerne reduceret til ca. 10, og krydsningsmønstrer kan ændres, hvorved rejsetiden nedbringes.

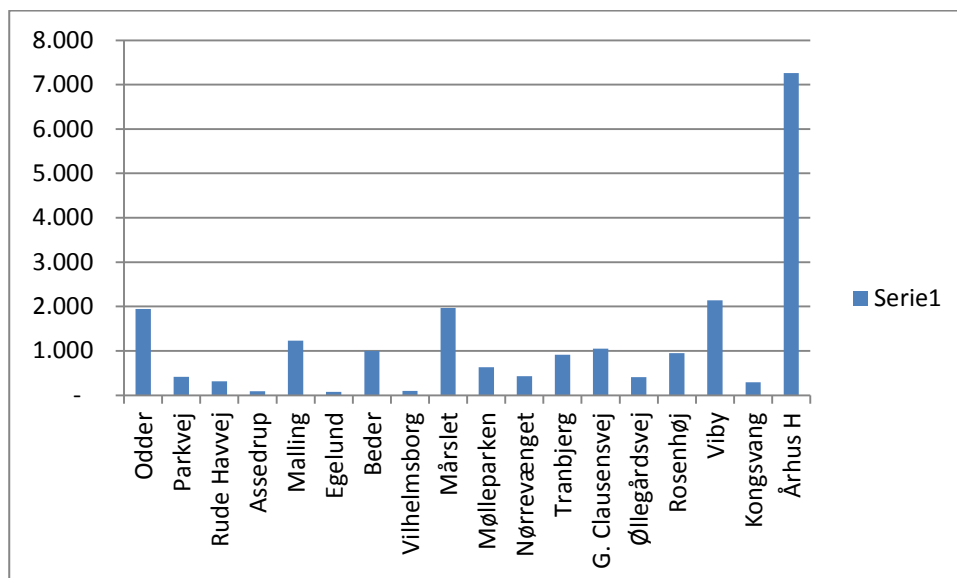
Det anbefales, at der arbejdes videre med disse muligheder. Nedlæggelse af et af standsningsstederne i Odder og standsningsstedet ved Øllegårdsvej vil have begrænsede konsekvenser for kunderne, fordi der er nærtliggende standsningssteder som alternativ, og fordi de samtidig er betjent af busser, der alternativt kan bruges af en del af passagererne. En nedlæggelse af dis-

se standsningssteder vil under alle omstændigheder give forbedret regularitet og reduceret rejsetid fra Odder. En beslutning herom kan derfor tages, uanset om det viser sig muligt at gennemføre ovennævnte køreplan fuldtud. Beslutningen bør i givet fald tages, før ombygningen af perroner skal gennemføres.

Nedenstående tabel viser brugen af Parkvej, Rude Havvej og Øllegårdsvej. Det er værd at bemærke, at mere end halvdelen af påstigningerne på Øllegårdsvej sker i retning mod Aarhus, hvor der er et stort antal alternative busforbindelser på Skanderborgvej - kun ca. 30 brugere rejser fra Øllegårdsvej mod Odder og retur. Disse brugere vil være henvist til standsningsstedet ved Gunnar Clausens Vej i en afstand af 600 m.

	Retning mod Aarhus		Retning mod Odder	
	På	Af	På	Af
Parkvej	74	0	1	77
Rude Havvej	52	2	2	59
Øllegårdsvej	46	30	33	51

Nedenstående tabel viser det gennemsnitlige, ugentlige påstigertal på Odderbanens stationer i 2015.



Øget drift til Malling (Odder) i dagtimerne på hverdage

Køretidssimuleringerne viser, at det i den nuværende infrastruktur og med de nuværende tog-sæt er mulighed for at forlænge den planlagte 15 minutters drift fra Mårslet til Malling og evt. til Odder på hverdage i dagtimerne eller i myldretiden.

Omkostningerne ved forlængelse til Malling forventes at kunne ske ved udnyttelse af en pause i Mårslet og vil i givet fald kunne gennemføres med relativt få omkostninger. Der skal på rute 100 indsættes betydelig ekstra kapacitet til Malling i myldretiden, som især i eftermiddagstimerne er ret omkostningstung. 15 minutters drift til Malling kan reducere behovet for at udvide driften på rute 100 i myldretiden.

På den baggrund foreslås det, at der arbejdes videre med muligheder og konsekvenser af forlængelse af kvartersdrift til Malling og ekstra myldretidsafgange til Odder.