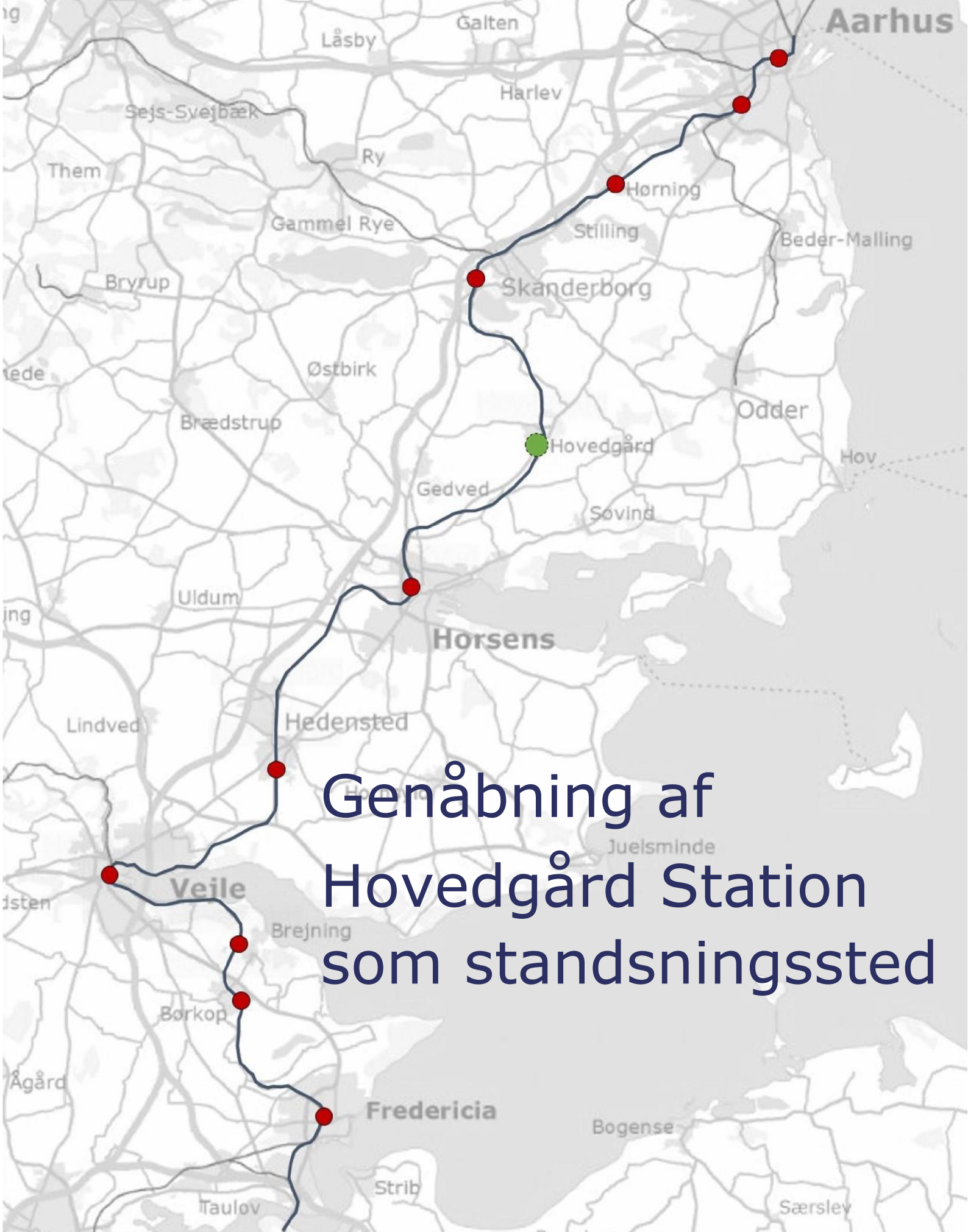




Genåbning af Hovedgård Station som standsningssted



Hovedgård Lokalfællesskab

Horsens Kommune



Hovedgård Lokalråd

Horsens Kommune

Sagsnr. 05.00.00-P20-22-20

Dato: 25.01.2021

Version: 9

Indholdsfortegnelse

Det oplagte valg.....	3
Omkostningerne er små	4
Potentialet er stort	4
- Bilag -	8
Historik	8
Befolkningsudvikling og prognoser	9
Transportmønsteret i Hovedgård	10
Destinationer	10
Gældende busbetjening	12
Potentiale for gymnasieelever	13
Udviklingsplaner for Hovedgård (og Nørrestrand)	15



Hovedgård Lokalråd

Det oplagte valg

Hovedgård ligger naturskønt og er et overskueligt minisamfund placeret som en del af den "Østjyske millionby" på banestrækningen mellem de to hurtigst voksende byer i Jylland; Horsens og Aarhus. Byen er fuldt bæredygtig med skole, idræts- og svømmehal, dagtilbud, bibliotek, bager, tankstation og to dagligvarebutikker. Samtidig ligger byen naturskønt med 10 min. togrejse fra Horsens og 20 min. fra Aarhus.

På strækningen Aarhus-Fredericia er der adgang til en lang række arbejdspladser. Der er direkte adgang til alle ungdomsuddannelser og til flere videregående uddannelser beliggende ved stationen i Horsens. Aarhus Universitet nås med tog og letbane på 35-40 min.

Hovedgård vil dække behovet for de af Horsens, Skanderborg og Aarhus' indbyggere, som ønsker at se deres børn vokse op i et mindre samfund med forældre, som heller ikke er presset af høj husleje. For mange vil et togstop være afgørende, fordi familien kan nøjes med én bil, og fordi familiens teenager let kan nå ungdomsuddannelserne i Horsens med toget. Dette vil kunne være med til at reducere bilejerskabet i Hovedgård med en miljøvenlig transportmulighed og dermed en grøn gevinst til følge.

Det er det oplagte valg at få gjort Hovedgård til en aktiv station igen.





Figur 1 - Hovedgård Station.

Omkostningerne er små

Potentialet ved en genåbning af Hovedgård Station som standsningssted skal ses i sammenhæng med, at det kan gøres uden nævneværdige omkostninger, da der allerede er en eksisterende station.

En åbning af stationen vil kræve etablering af en perron på den østlige side samt en ombygning af den vestlige perron. Disse omkostninger er dog relativt små, sammenlignet med omkostningerne ved at etablere en ny station. Bl.a. vil perronens højde og længde skulle ændres for at tilpasse til den nye togmateriel.

En del af anlægsomkostningerne vil blive opvejet af de indtægter, der genereres ved de nye passagerer.

Tilføjelsen af Hovedgård som standsningssted forventes ikke at medføre nogen betydende konsekvenser for regionaltogetenes køreplan.

Ved Hovedgård Station forventes der på nuværende tidspunkt at være tilstrækkelige parkeringspladser til benyttelse for kommende passagerer, som kommer til stationen i bil, og der vil let kunne tilføjes flere parkeringspladser, hvis behovet viser sig.

Potentialet er stort

Hovedgård Station kan forventes at generere omkring 800 daglige passagerer (af- og påstigere). Det estimerede passagertal kan forventes at have en variation på plus-minus 200 passagerer.

Det antages, at de 800 daglige passagerer består af bilture overflyttet til togture. Hvis der i gennemsnit er 2 personer i hver bil, vil dette spare samfundet for 400 bilture pr. dag. Dette vil således have en positiv effekt på CO₂-aftrykket.

Med udgangspunkt i Trafikstyrelsens beregningsmetode har Rambøll foretaget en analyse baseret på faktuelle tal fra tilsvarende byer beliggende mellem Odense og Trekantområdet. Analysen dokumenterer passagergrundlaget for en station i Hovedgård. (Se bilag). I beregningen for passagerpotentialet i Hovedgård i år 2020 er der i beregningen implementeret to korrektionsfaktorer. Den ene tager højde for ungdomsuddannelsernes nære placering til Horsens Banegård og den anden korrigerer for et øget brug af toget for referencestationerne som følge af høje parkeringsrater i de større byer.

I nedenstående tabel 1 er de indsamlede og anvendte oplysninger for referencestationerne og Hovedgård opgjort.

Station	Indbyggertal 2014	Indbyggertal 2020	Arbejdspladser pr. 100 17- 64 årige	Passagertal 2014
Nørre Aaby	2.949	3.007	78,0	696
Ejby	1.967	2.088	78,0	616
Tommerup	2.365	2.480	61,5	524
Aarup	3.120	3.223	61,5	484
Hovedgård	2.190	2.258	77,4	---



Hovedgård Lokalråd

Horsens Kommune

Tabel 1 – Indbyggere (Danmarks Statistik for år 2014 og 2020), arbejdspladser pr. 100 personer i aldersgruppen 17-64 årige (VIVE) samt passagertal (sum af af- og påstigere) fra Vesttællingen 2014 (DSB).

Kilde: Rambøll.

Beregningsmetoden har beregnet følgende interval for det forventede passagerpotentiale ved genåbning af Hovedgård som standsningssted for regionaltogene i år 2020.

	Lav	Middel	Høj
Hovedgård	611 passagerer	809 passagerer	997 passagerer

Tabel 2 – Estimeret variation i passagerpotentialet på Hovedgård Station angivet som antallet af daglige passagerer (af- og påstigere i alt) på 2020-niveau.

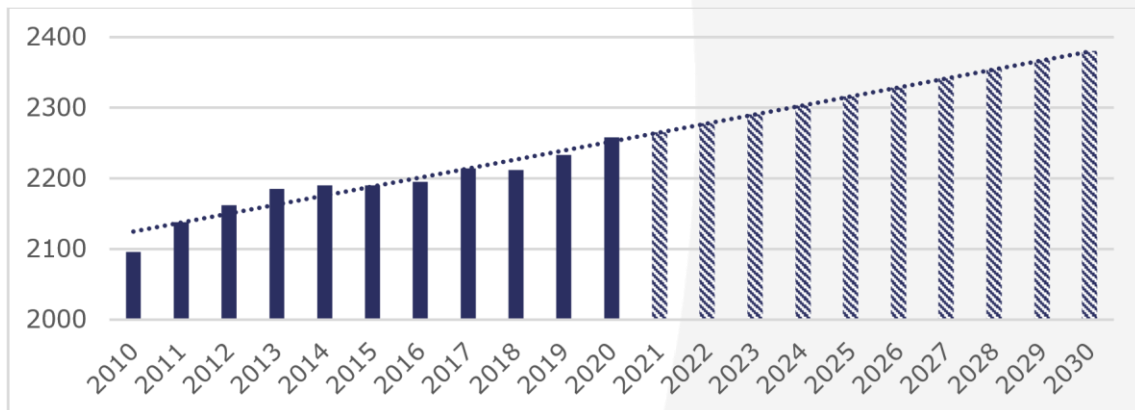
Kilde: Rambøll.

Der er således stort potentiale i at gøre Hovedgård Station til et standsningssted igen, og det kan tilmed gøres uden nævneværdige omkostninger.

Befolkningstilvæksten i Hovedgård er et tydeligt udtryk for, at byen er et tiltrækningssted for nye familier. Gennem de sidste 10 år er antallet af indbyggere steget med 162 fra 2.096 indbyggere i 2010 til 2.258 indbyggere i 2020. Dette er en vækst på 8 %, hvilket svarer til en gennemsnitlig stigning på 0,7 % pr. år.

Den fortsatte befolkningsvækst vil generere endnu flere passagerer.

Den reelle befolkningsudviklingen i Hovedgård gennem de sidste 10 år samt en estimeret befolkningsvækst frem til 2030 er illustreret i figur 2.



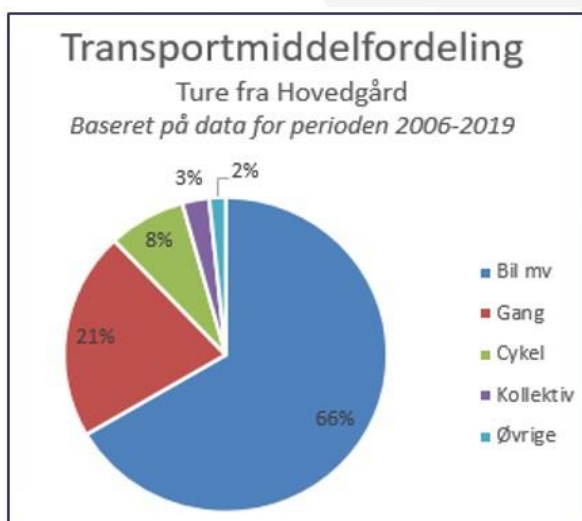
Figur 2 - Estimeret befolkningsvækst baseret på udviklingen de sidste 10 år og en tilvækst estimeret ved lineær regression.

Befolkningstilvæksten i Hovedgård vil være mere bæredygtig end i de fleste andre mindre samfund, netop fordi byen ligger på hovedbanestrækningen og derfor har et stort potentiale for at skabe mindre biltrafik.



Hovedgård Lokalråd

Horsens Kommune



Figur 3 - Transportmiddelfordeling blandt ture fra adresser i Hovedgård.

Kilde: Transportvaneundersøgelsen.

Hovedgård har i dag, hvor toget ikke stopper i byen, en befolkningsvækst på 0,7 % pr. år. Med et togstop kan væksten forventes at være større, da mobiliteten i området vil øges, hvilket er attraktivt for mange. Særligt i de her år, hvor bæredygtighed også spiller ind på mange familiers valg – også når det kommer til en grønnere transportform.

Omkring halvdelen af befolkningen i Hovedgård er enten på arbejdsmarkedet eller er ved at tage en gymnasial uddannelse. Langt de fleste af disse borgere vil søge enten mod Horsens eller Aarhus, hvor toget vil være et attraktivt, bekvemt, hurtigt og bæredygtigt transportmiddelvalg. Et udtræk fra Transportvaneundersøgelsen angiver, at 70 % af alle beskæftigede i Hovedgård har destination i enten Horsens eller Aarhus Kommune.

Dette skal sammenholdes med, at 66 % af alle ture i Hovedgård bliver tilbagelagt i bil.

Det er særligt bilturene med destination i en af byerne langs med banestrækningen, hvori der er et stort potentiale for at konvertere bilturene til togture.

Betjeningen med kollektiv trafik i Hovedgård består på nuværende tidspunkt af busser, hvor der mangler en direkte forbindelse fra Hovedgård til Skanderborg. Dette vil kunne skabes med implementering af togstoppet i Hovedgård. Samtidig vil kollektiv transport blive et mere oplagt valg for ture mod Aarhus og Horsens, end det er i dag, hvor der er betjening med bus. Bussen tager længere tid og det opleves ikke som en direkte forbindelse til disse byer, når du tager busser. Toget vil være en hurtig og direkte forbindelse, der uafhængig af myldretid kan komme centralt ind i midtbyerne på afmålt tid – dette i modsætning til både bus og bil.

Der er i Horsens ved at blive bygget et nyt Campus med plads til omkring 8.000 studerende placeret lige overfor Horsens Station. Campuset åbnede for de første studerende i sommeren 2020 og vil komme til at rumme uddannelser som Social- og Sundhedsskolen og Ingeniørhøjskolen. Senere forventes de teknisk-merkantil ungdomsuddannelser (Learnmark) og VUC også at flytte ind på Campus.

Samtidig står de to gymnasier i Horsens overfor en sammenlægning og med en helt central beliggenhed kun med Bygholm Park som adskillelse mellem Horsens Statsskole og Horsens Station.

Både Campus og Horsens Statsskole ligger så centrale i Horsens og toget vil være det oplagte valg for studerende fra omlandet til disse to institutioner.

Unge, der bor i Hovedgård og omegn, og som går på gymnasium og videregående uddannelse i Horsens eller i Skanderborg/Aarhus vil således kunne benytte togstoppet i Hovedgård til dagligt. Dette kan være en attraktiv transportmulighed for familier, hvor mobiliteten for de unge øges. Det kan også ses i sammenhæng med, fleksibiliteten øges og samtidig med, at rejsetiden for den enkelte i familien kan reduceres.



Hovedgård Lokalråd

Horsens Kommune

Data fra Transportvaneundersøgelsen indikerer, at borgere i Hovedgård og omegn har Aarhus som deres primære daglige rejsemål, udover Horsens. Denne pendling foregår i dag hovedsageligt med bil, men en åbning af togstoppet i Hovedgård ville give pendlerne et attraktivt alternativ til bilen.

I Aarhus har parkeringsrestriktioner gjort det svært og omkostningstungt for pendlere at tage bilen til Aarhus. På Universitetshospitalet i Skejby er det en særlig udfordring både for personale at finde parkering og adgangsforholdene via tog-letbane er gode. Hele midtbyen er blevet én betalingszone. Denne er omkranset af en 2 timers parkeringszone. Det vil således for mange med destination i midtbyen eller randen omkring være oplagt at tage toget og evt. videre med letbanen, som også er kommet til Aarhus.

I den nordlige del af Horsens ud til det overordnede vejnet med direkte adgang til Hovedgård er en ny bydel med op til 9.000 indbyggere under realisering. Med destination i det centrale Aarhus vil parkering ved Hovedgård Station og tog videre til Aarhus også være et attraktivt valg. Parkering kan foregå lige foran stationen og der er ingen bekymring ved at komme af med bilen, som der er i Aarhus.

I Hovedgård er der parkeringspladser lige ved stationen – både for borgerne i Hovedgård og dem der måtte komme dertil fra enten det nære opland fx Nørrestrand. Dette er et bekvemt valg for pendlere, hvor cyklen til stationen ikke er det oplagte.

Udviklingen i både Horsens og Aarhus samt befolkningsudviklingen i Hovedgård understøtter hinanden godt og potentialet er stort, hvis Hovedgård Station igen gøres til et standsningssted på banestrækningen. Samtidig er det essentielt at understrege, at det primære opland til Hovedgård Station indenfor en afstand af 5 km til stationen er ca. 4.800 indbyggere (2019).



- Bilag -

Historik

Hovedgård Station ligger på banestrækningen mellem Fredericia og Aarhus. Stationen blev åbnet i 1868 og igen nedlagt som station i 1977.

Der har gennem længere tid været et lokalt ønske om at få genåbnet Hovedgård som standsningssted.

Hovedgårds placering mellem Aarhus og Horsens og dernæst Trekantområdet er direkte sammenlignelig med de eksisterende togstop på Fyn, der indgår som referencestationerne til beregning af passagerpotentialer i Hovedgård. Dette begrundes med antal indbyggere, deres nærhed til en større by samt vej- og jernbanestruktur omkring byerne.

Det vil være oplagt at lade regionaltoget stoppe i Hovedgård. Regionaltoget på strækningen mellem Fredericia og Aarhus stopper på nuværende tidspunkt i Børkop, Brejning, Hedensted og Viby J – foruden i Vejle, Horsens og Skanderborg, hvor også InterCity-toget stopper. Den samlede rejsetid for regionaltoget fra Fredericia til Aarhus er 71 minutter.

Hvis Hovedgård tilføjes som standsningssted på strækningen forventes det ikke nødvendigt at forøge den samlede rejsetid på strækningen mellem Fredericia og Aarhus. Det vurderes, at det er muligt at allokere tid i køreplanen til stoppet ved at optimere den samlede køreplan for hele strækningen.

Et togstop i Hovedgård forventes dermed ikke at koste forsinkelse for de øvrige passagerer på togstrækningen, og der er således begrænsede køreplansmæssige konsekvenser forbundet med åbning af togstoppet.

Den fysiske åbning af togstoppet vil også være forbundet med mindre omkostninger, da selve stationsbygningen og perronen stadig står og er klar til brug ved mindre tilpasninger som fx højden på perronen. På Stationsvej er der desuden parkeringspladser til at understøtte en åbning af togstoppet og der er udvidelsesmuligheder til anlæggelse af flere pladser, hvis det viser sig nødvendigt.

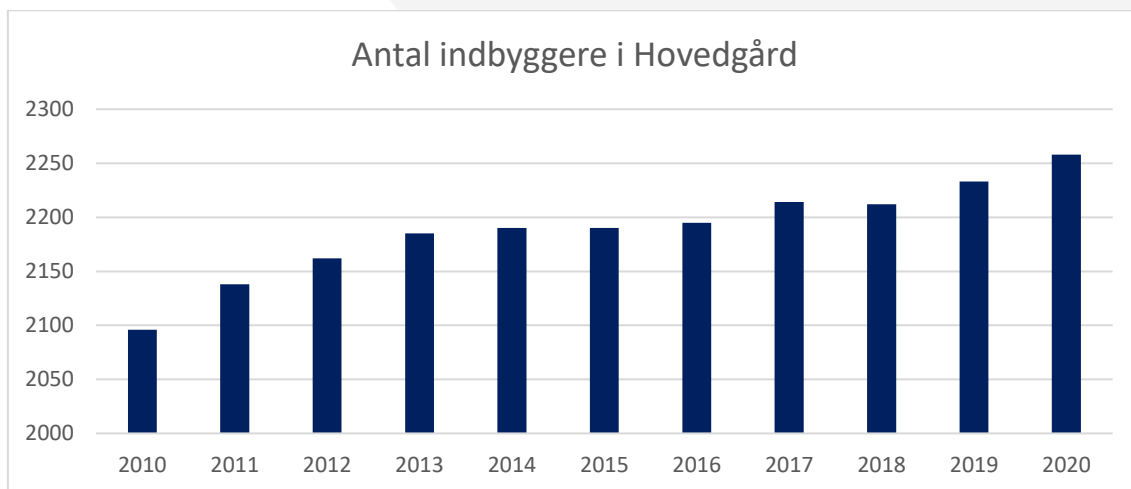


Figur 4 – Hovedgård Station og parkeringsarealer derved.
Kilde: WebGIS.



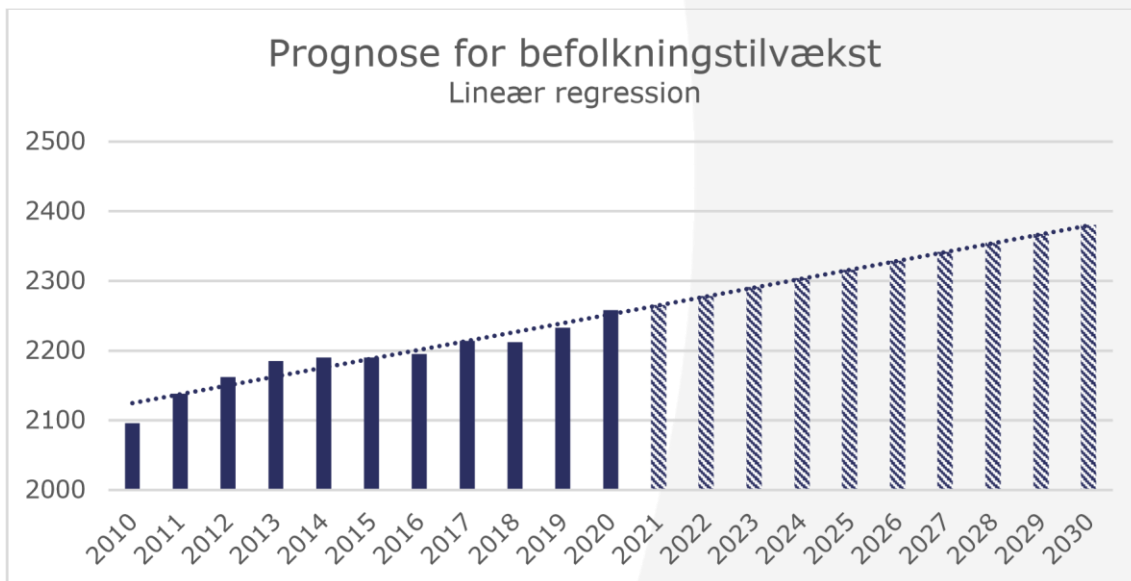
Befolkningsudvikling og prognoser

På figur 5 ses befolkningsudviklingen i Hovedgård gennem de sidste 10 år.



Figur 5 - Befolkningsudviklingen i Hovedgård i perioden 2010-2020.
Kilde: Danmarks Statistik.

I 2020 er der 2.258 indbyggere i Hovedgård. Dette er en stigning på 162 indbyggere inden for de sidste 10 år. Der har i perioden været en gennemsnitlig stigning på 0,7% per år.



Figur 6 - Estimeret befolkningstilvækst i Hovedgård baseret på udviklingen de sidste 10 år og en antaget lineær tilvækst estimeret ved lineær regression.

Den kommende befolkningsudvikling vil medføre et øget transportbehov og dermed en vækst i antal ture. Potentialet for passagerer, der vil benytte et togstop i Hovedgård, vil derfor bestå både af et potentiale blandt de nuværende indbyggere, men også af de fremtidige tilflyttere til Hovedgård og til de omkringliggende områder.

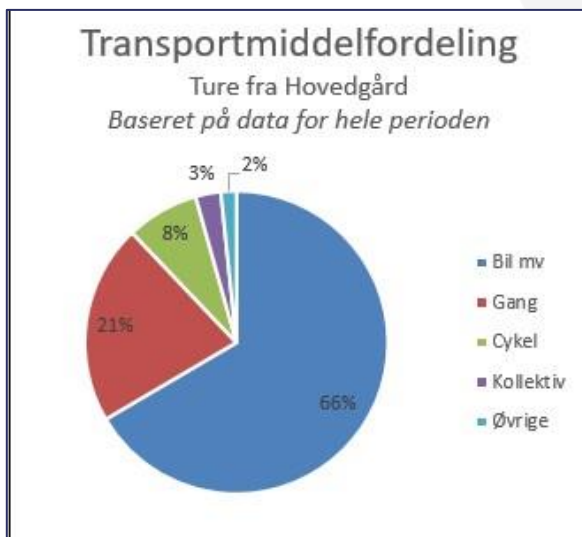


Transportmønstret i Hovedgård

Data fra DTU's Transportvaneundersøgelse anvendes til at undersøge mængden af ture i Hovedgård, detaljer om turene (transportmiddelfordeling og destinationsbyer), samt en indikation af udviklingen i antal ture.

I figur 7 ses transportmiddelfordelingen blandt ture fra Hovedgård.

Cirkeldiagrammerne er baseret på den samlede mængde ture for hele perioden, således at de viser den helt generelle tendens.

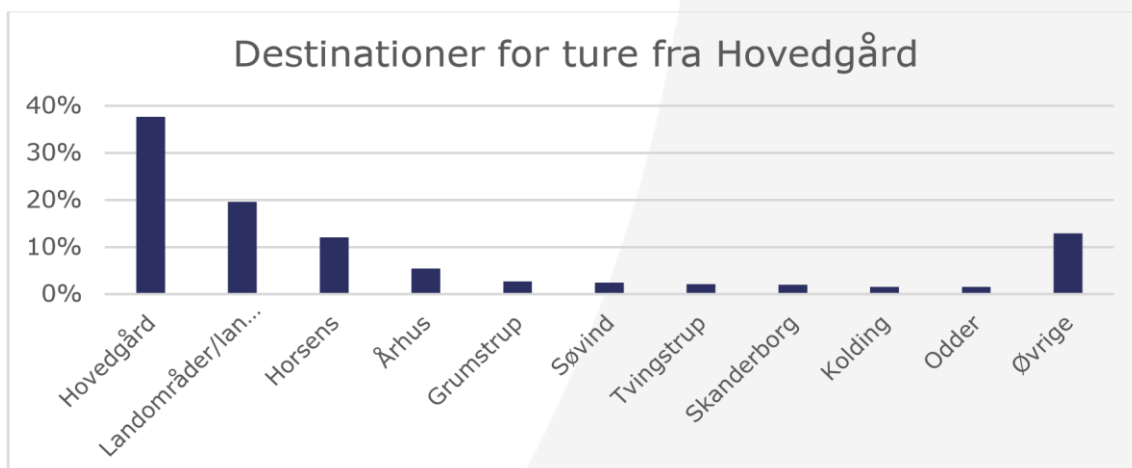


Figur 7 - Transportmiddelfordeling blandt ture fra adresser i Hovedgård.
Kilde: Transportvaneundersøgelsen.

Destinationer

Fordelingen af destinationer for turene fra Hovedgård fremgår af figur 8 herunder.

Grafen er baseret på den samlede mængde estimerede ture for perioden 2006-2019. Det vurderes ikke, at der har været væsentlige ændringer i fordelingen af turdestinationer i perioden, der kunne give anledning til at begrænse data til en kortere årrække.

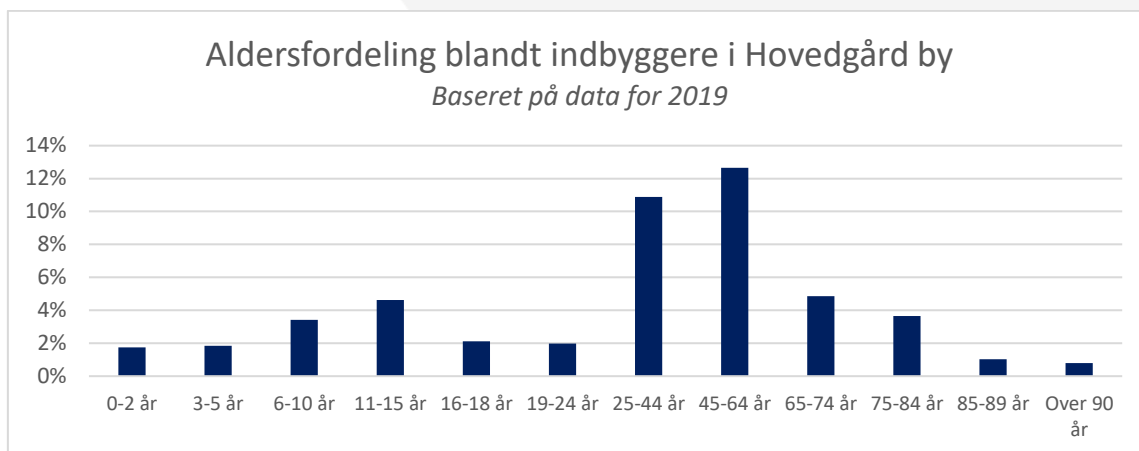


Figur 8 - Ture fra Hovedgård fordelt på destinationer. Landområder/landsbyer er defineret som havende færre end 200 indbyggere. Kategorien "Øvrige" omfatter alle byer, der havde 1% eller derunder af turene.
Kilde: Transportvaneundersøgelsen.



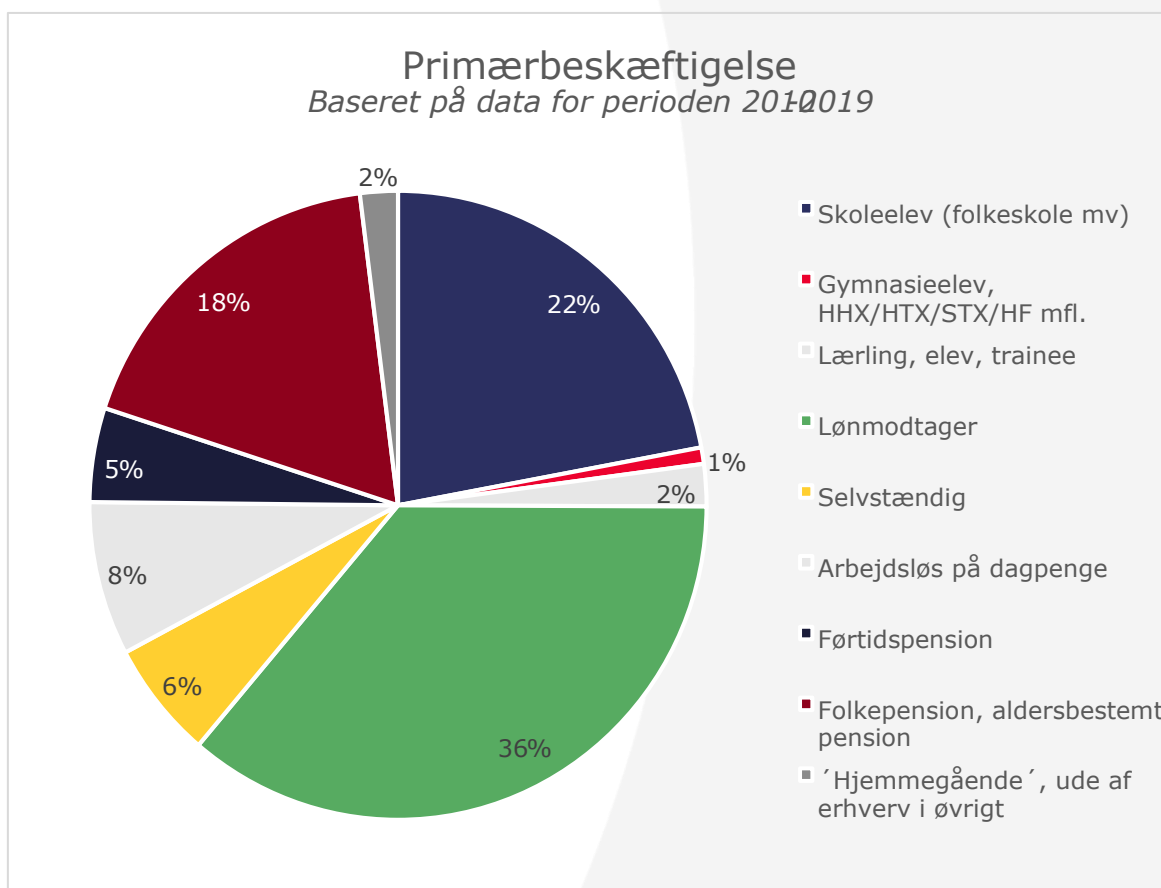
Ovenstående graf dækker over samtlige ture med udgangspunkt i Hovedgård.

Det primære opland defineres som indbyggere i selve Hovedgård.



Figur 9 - Aldersfordeling blandt indbyggere i Hovedgård.

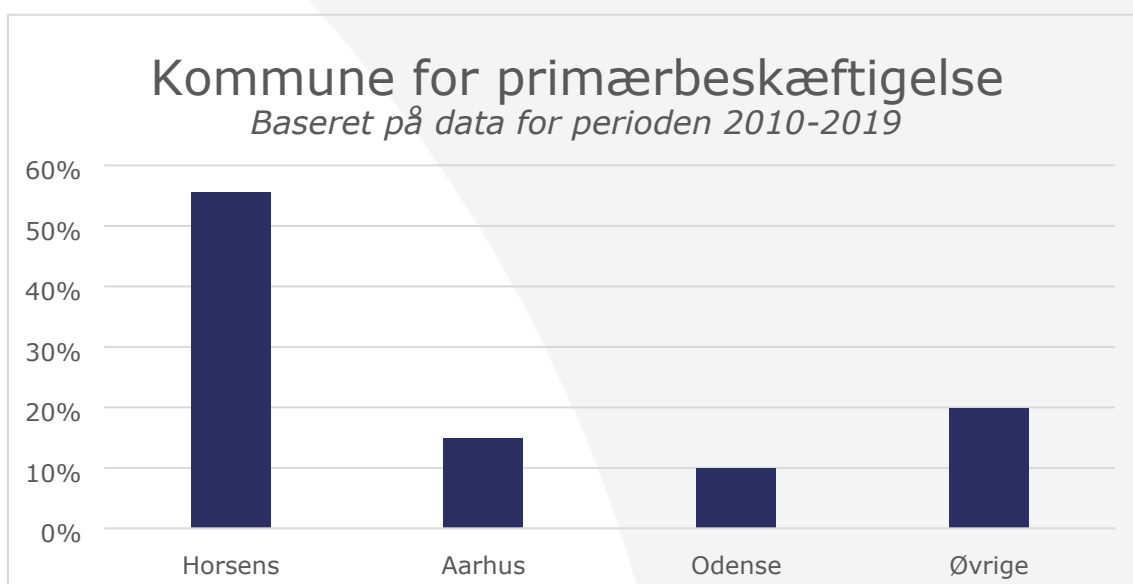
Kilde: WebGIS.



Figur 10 - Primær beskæftigelse for indbyggere i Hovedgård by. Baseret på data for perioden 2010-2019.

Kilde: Transportvaneundersøgelsen.

Blandt indbyggerne i Hovedgård er der ca. 35% lønmodtagere, 22% skoleelever og 18% folkepensionister.



Figur 11 - Kommune for primær beskæftigelse for indbyggere i Hovedgård by. Baseret på data for perioden 2010-2019.

Kilde: Transportvaneundersøgelsen.

Gældende busbetjening

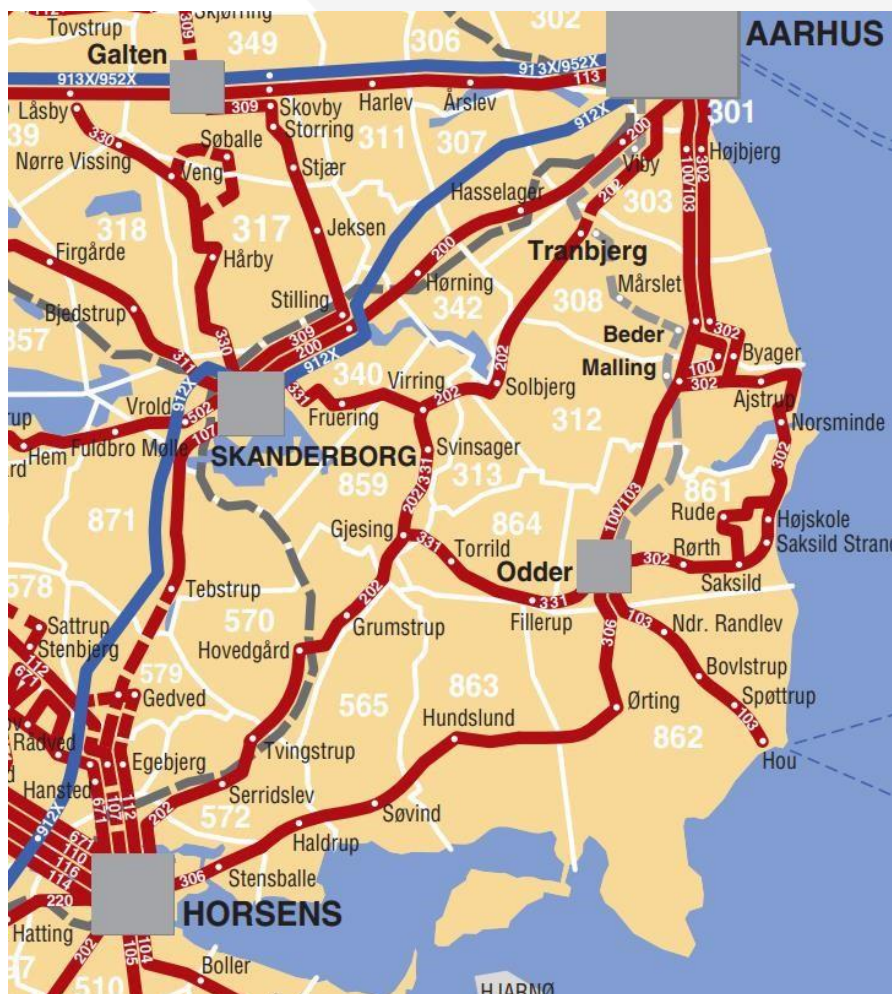
Den kollektive trafikbetjening i Hovedgård består på nuværende tidspunkt (2020) af én regionalbuslinje – linje 202, som kører mellem Vejle og Aarhus.

Regional- og lokalruterne i området mellem Horsens og Aarhus fremgår af figur 12 herunder.



Hovedgård Lokalråd

Horsens Kommune



Figur 12 - Busbetjening i området mellem Horsens og Aarhus. Kortet viser regional- og lokallinjer.

Kilde: Midttrafik.

Kortet viser, at man fra Hovedgård kan komme til Horsens og Aarhus ved at tage linje 202. Skal man fra Hovedgård til Skanderborg, er der ingen direkte buslinje, og det er derfor nødvendigt at skifte fra linje 202 til linje 331 i Virring.

Udover rutebusserne indgår Flextur som en del af den kollektive transport. Flextur udbydes af Midttrafik og kan sammenlignes med en taxa. Passageren bliver altså kørt fra adresse til adresse. Prisen pr. kilometer er billigere end en taxa, men det er dog ikke en transportform, der egner sig til daglig transport. Servicen er tiltænkt borgere, der skal til og fra områder uden nogen form for busbetjening.

Hovedgård er derfor forbundet med både Horsens og Aarhus med buslinjer. Bus som transportmiddel er dog ikke et attraktivt valg på ture af denne længde.

Der er ikke en direkte forbindelse fra Hovedgård til Skanderborg.

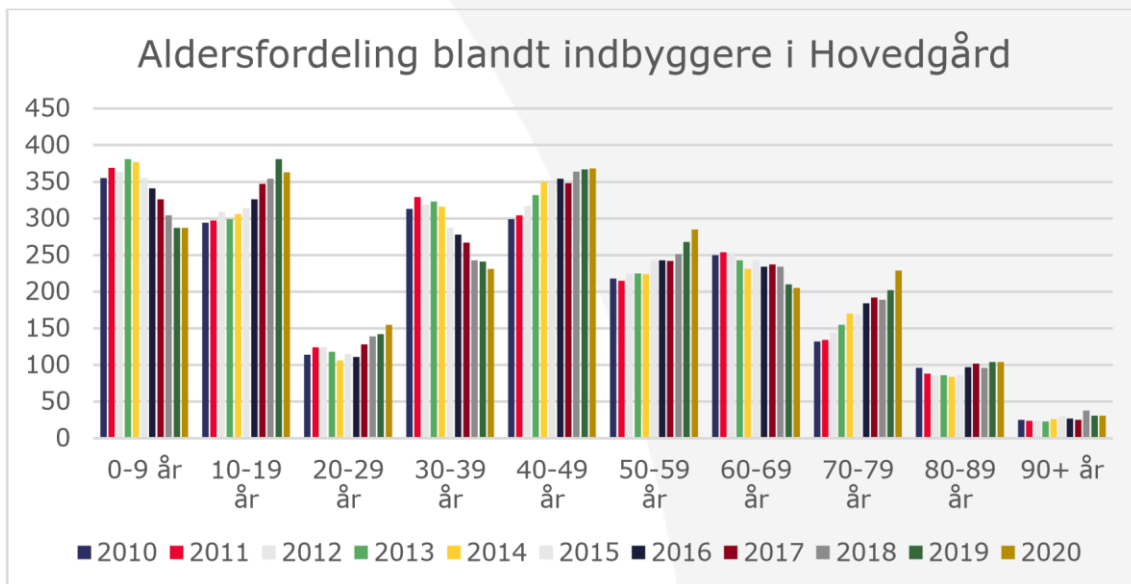
Potentiale for gymnasieelever

Formålet med at tilbyde kollektiv transport til borgerne er at give dem mulighed for at transportere sig rundt i byen og rundt i landet for at komme mellem deres hjem, arbejdsplads og øvrige gøremål. Ud over at udgøre et attraktivt og klimavenligt alternativ til bilen, spiller kollektiv transport en vigtig rolle i at udbyde transportmuligheder til de borgere, der ikke har adgang til bil. Dette vil typisk være unge og ældre.

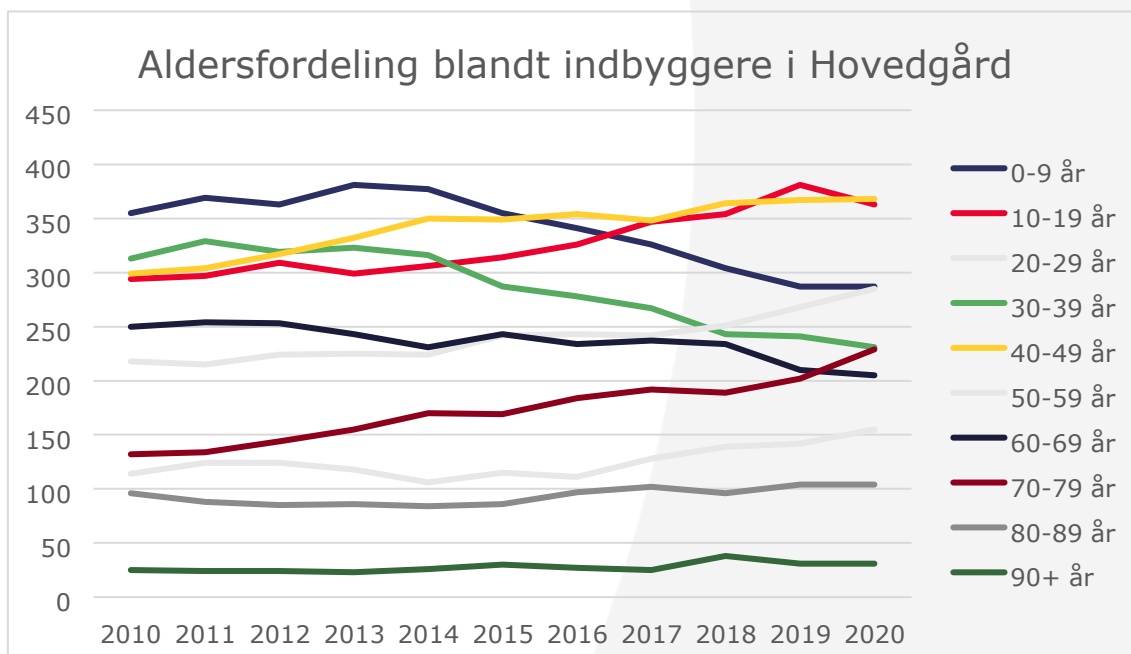


Gymnasieelever, der skal til Horsens Statsskole kan på nuværende tidspunkt tage regionalbus 202 til Horsens Trafikterminal.

Herunder fremgår grafer for aldersfordelingen blandt indbyggere i Hovedgård, som kan bruges til at belyse behovet for kollektiv transport til uddannelsesinstitutioner.



Figur 13 - Aldersfordeling blandt indbyggerne i Hovedgård.
Kilde: Danmarks Statistik.



Figur 14 - Aldersfordeling blandt indbyggerne i Hovedgård.
Kilde: Danmarks Statistik.

I tabel 3 herunder fremgår mere specifikt, hvor mange af indbyggerne i Hovedgård, der er i gymnasiealderen (sættes her til 15-20 år).

Indbyggere i gymnasiealderen	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020



Hovedgård Lokalråd

15-20 år	165	167	166	157	145	153	153	169	159	175	176
Øvrige	1.931	1.971	1.996	2.028	2.045	2.037	2.042	2.045	2.053	2.058	2.082
Total	2.096	2.138	2.162	2.185	2.190	2.190	2.195	2.214	2.212	2.233	2.258
15-20 år andel af total	7,9%	7,8%	7,7%	7,2%	6,6%	7,0%	7,0%	7,6%	7,2%	7,8%	7,8%

Tabel 3 - Antal og andel unge blandt indbyggerne i Hovedgård.

Kilde: Danmarks Statistik.

Ovenstående tabel viser, at der bor 176 15-20-årige i Hovedgård, og at dette antal generelt har været stigende siden 2014. Dette er forventeligt, da Hovedgård er i en periode med befolkningstilvækst. Selve andelen af 15-20-årige har dog ligget stabilt på de 7-8% i mange år.

Fordele ved togstop i Hovedgård:

- Nemmere for gymnasielever bosat i Hovedgård at transportere sig til gymnasie med kollektiv transport. Tog til være en hurtigere og mere komfortabel mulighed end bussen.
- Mulighed for at studere i Aarhus uden at blive nødt til at flytte. For unge studerende kan det være en omkostningstung nødvendighed at skulle flytte til storbyerne for at studere, blandt andet grundet manglende mulighed for at tage kollektiv transport til studiet til daglig. Med et togstop i Hovedgård bliver det en reel mulighed for de unge i Hovedgård at studere i for eksempel Aarhus og fortsat bo i Hovedgård.

Udviklingsplaner for Hovedgård (og Nørrestrand)

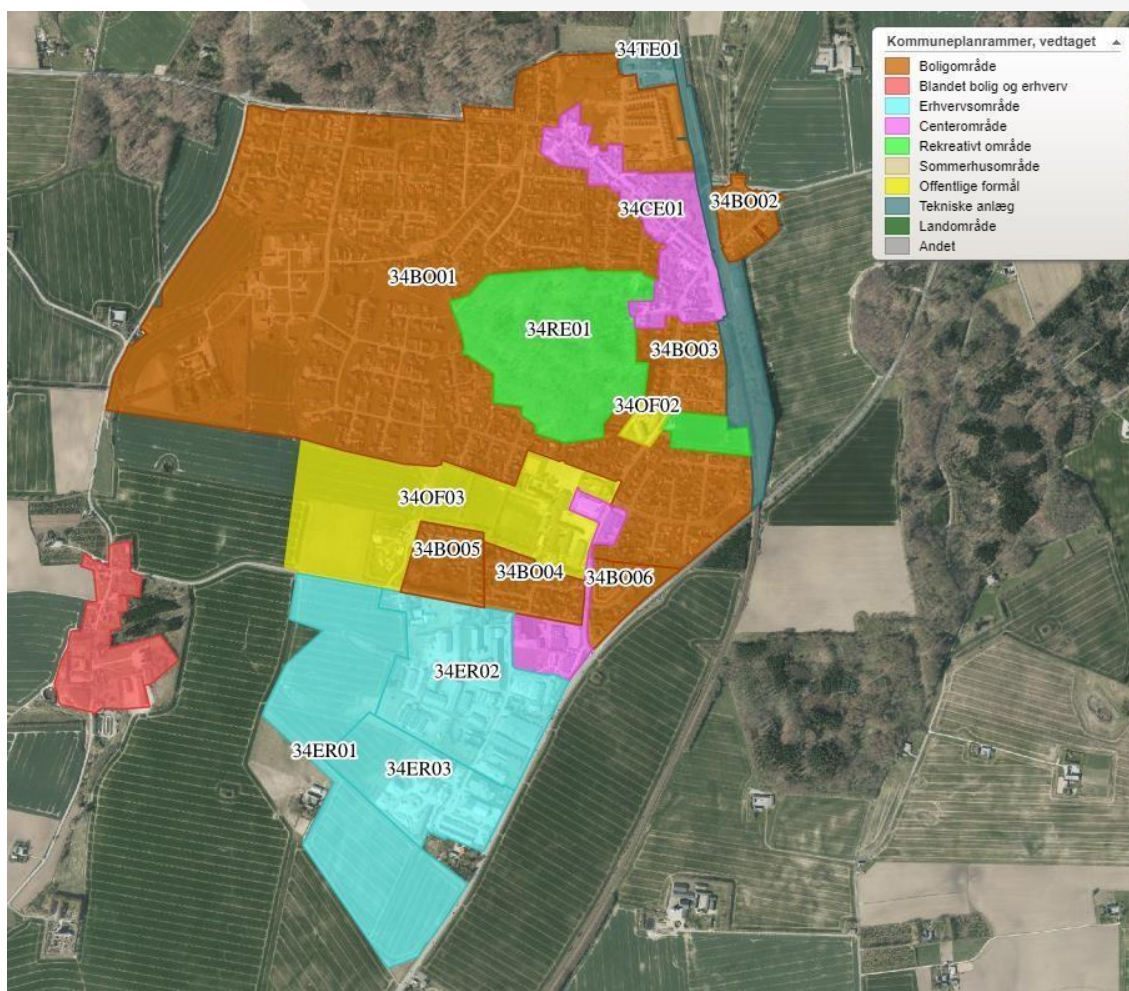
I Hovedgård er der flere arealer, som er udlagt til bolig- og erhvervsformål, der endnu ikke er udnyttet. Det betyder, at der fortsat er et potentiale for udvikling og tilvækst i Hovedgård. Tilvæksten af indbyggere i Hovedgård må forventes at have en positiv effekt for potentialet ved et togstop i Hovedgård.

I figur 15 er gældende kommuneplanrammer for Hovedgård angivet.



Hovedgård Lokalråd

Horsens Kommune



Figur 15 - Kommuneplanrammer for Hovedgård, Kommuneplan 2013.

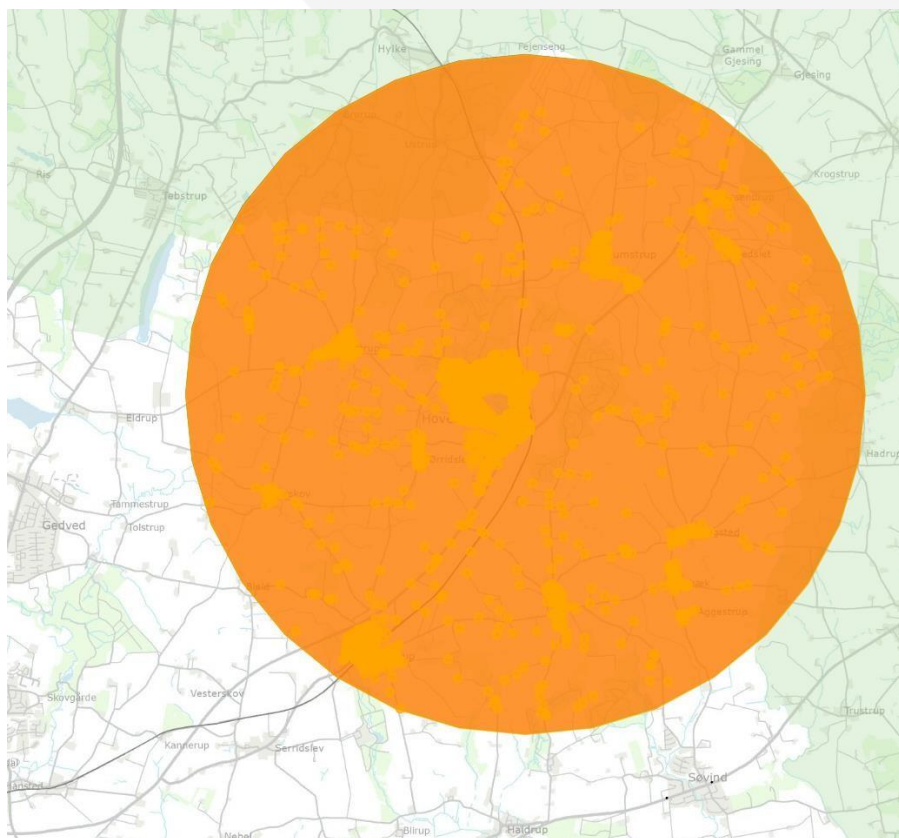
Horsens Kommune har vedtaget en udviklingsplan for et nyt stort boligområde umiddelbart nord for Horsens; Nørrestrand. Nørrestrand forventes at rumme op mod 9.000 indbyggere når hele planen er realiseret. Med blot 10 km og let adgang til Gl. Aarhusvej kan der muligvis være et potentiale ved at få pendlere mod Aarhus til at anvende Hovedgård Station med gode parkeringsmuligheder og så tage toget til en stationsnær arbejdsplads i Aarhus, hvor parkeringsmulighederne er blevet mindre.

Den første etape at udviklingen af Nørrestrand er påbegyndt.

Udover selve Hovedgård by kan det primære opland defineres som indbyggere i Hovedgård og omegn, det vil sige at omkringliggende byer (Gangsted, Grumstrup, Kattrup og Tvingstrup) og øvrige små boligområder medregnes. Det betyder, at der indenfor en radius af ca. 5 km fra Hovedgård bor ca. 4800 indbyggere i denne zone (2019). På nedenstående figur ses dette opland angivet med en orange cirkel.



Horsens Kommune



Figur 16 – Indbyggere indenfor en radius af 5 km fra Hovedgård. De 5 km radius er angivet med en orange cirkel og bopæle for indbyggerne indenfor cirklen er markeret med gule punkter. Der vises kun indbyggere inden for kommunegrænsen.
Kilde: WebGIS.

Horsens Kommune

Rådhusvej 4

8700 Horsens

Telefon: 76 29 29 29

www.horsens.dk

Horsens Kommune