

Til Aarhus Byråd

Dette er konsekvenserne ved at lave en ny jernbane fra Hovedgård til Hasselager.
Aarhus Byråd har valgt at støtte denne jernbane. (20-05-2021)

Til Skanderborg Byråd

Information om konsekvenserne ved at lave en ny jernbane fra Hovedgård til Hasselager. (20-05-2021)

Også sendt til:

Til Folketingets Trafikudvalg og partilederne bag Togfonden.

Inden Folketinget vedtager en anlægslov for Hovedgård – Hasselager, bør følgende læses!

Åbent brev til Folketinget

Tør politikerne løbe den risiko?

Vil politikerne på Christiansborg gøre alvor af at vedtage en anlægslov for en ny jernbane mellem Hovedgård og Hasselager, hvor der er risiko for at forurene en grundvandsressource, der forsyner Danmarks anden største by med 10% af dens drikkevand? (1)

Det er den risiko Folketinget løber ved at lave en ny jernbane fra Horsens nord til Aarhus udenom Skanderborg. Det er en jernbanestrækning på mellem 23 og 24,7 km, og kun mellem 4,3 og 6 km kortere end den nuværende jernbane over Skanderborg.

Ifølge beregninger fra Banedanmark kan der opsamles 4,3 millioner flere passagerer om året i Skanderborg, end ved at lave en ny jernbane mellem Horsens og Aarhus. (2)

Alle undersøgelser viser at den største part af passagererne i togene hovedsagelig er pendlere til og fra uddannelse og arbejde som rejser under 100 km. (3)

For mig og "moster Anna", der et par gange om året skal fra Aarhus til København er det lige meget om det tager 2 timer eller 2 timer og 5 minutter, bare prisen er den rigtige.

En ny jernbane fra Horsens til Aarhus vil koste 3,7 milliarder skattekrone at anlægge.

Den vil i dag sparre en rejsetid på mellem 4½ og 5 minutter. (4)

Der er fra Banedanmark lavet beregninger på en jernbane på 12 km vest for Aarhus langs E45.

Den er 15 km kortere end ind omkring Aarhus H og vil kunne sparre 15½ minut i rejsetid, for folk der ikke absolut skal ind i Aarhus Centrum. Der vil være mulighed for at parkere, hvad der ikke er ved Aarhus H.

Sammen med en Vejle Fjord jernbanebro/tunnel til godt 5 milliarder skattekrone, vil strækningen Hovedgård-Hasselager i dag sparre 12-13 minutter i rejsetid.

En tredje ny jernbanestrækning er også på tegnebrættet fra Vejle til Billund. Tilsammen koster de tre planlagte nye jernbaner i Togfondens 2. del ca. 10 milliarder skattekrone. (5)

41 familier på Hovedgård-Hasselager strækningen ved stadig ikke om de er "købt eller solgt". (6)

Er det værd at bruge så mange skatte kroner med risiko for drikkevandet til Aarhus - få færre passagerer og mindre sparet rejsetid?

Med venlig hilsen
Jørgen Christensen
Tisetvej 24
8355 Solbjerg

1) **Hvad med drikkevandet til Aarhus?**

<https://jyllands-posten.dk/jpaarhus/debat/breve/ECE11725129/hvad-med-drikkevandet-til-aarhus/>

2) **Der findes alternativer til linjeføringen af jernbanen fra Hovedgård til Hasselager.**

<http://www.tisetweb.dk/PDF/Faktaark%203.pdf>

3) **Faktaark 2:**

<http://www.tisetweb.dk/PDF/Faktaark1.pdf>

4) **Mange penge for næsten ingen gevinst**

<https://stiften.dk/artikel/ny-jernbane-mange-penge-for-n%C3%A6sten-ingen-gevinst>

5) **Drop Togfondens 2. del**

http://www.tisetweb.dk/PDF/Drop%20Togfondens%202%20del_08_11_20.pdf

6) **Stavnsbinding**

http://www.tisetweb.dk/PDF/Stavnsbinding_20_04_21.pdf

(Afsendt til ovenstående + Folketingsmedlemmer valgt i Østjylland d. 17-05-2021)

debat@jp.dk; debat@stiften.dk; kha@radio4.dk; Debatten@dr.dk; 1224@eb.dk; 1234@tv2.dk;
debat@vafo.dk; 1929@bt.dk; redaktion@hsfo.dk; debat@uge-bladet.dk;

Støtter du derimod linjeføringen langs E45 kan det gøres på. www.skrivunder.net/sporjyllanddk

Facebookopslag 17-05-2021:

Nu er det ved at være sidste chance for at påvirke politikerne, inden de vedtager Togfondens 2. del. Det har jeg så prøvet på ved at sende debatindlægget: "**Tør politikerne løbe den risiko?**"

Støtter du derimod linjeføringen langs E45 kan det gøres på. www.skrivunder.net/sporjyllanddk

Du kan læse det, hvis du har lyst på : http://www.tisetweb.dk/PDF/Aabent%20brev_17_05_21.pdf

<https://jyllands-posten.dk/jpaarhus/debat/breve/ECE12990199/en-linjefoering-udenom-skanderborg-truer-grundvand-og-passagertal/>

<https://stiften.dk/artikel/%C3%A5bent-brev-til-folketinget-i-l%C3%B8ber-en-stor-og-dyr-risiko-med-en-ny-jernbane-fra-hovedg%C3%A5rd-til-hasselager>

<https://hsfo.dk/artikel/mulig-forurening-af-grundvand-ved-anl%C3%A6ggelse-af-ny-jernbane-t%C3%B8r-politikerne-l%C3%B8be-den-risiko>

Tabel 13. (Togfonden.dk side 65) Omkostningseffektivitet for de forskellige anlægselementer og forskelligt materiel.

		Passagerer (mio/år)	Anlægs kroner pr sparet time (kr/time)					
			IC3 180 km/t	IC4 200 km/t	ET 200 km/t	Flirt 200 km/t	ICE 250 km/t	Velaro 300 km/t
A1	Ny bane henover Vestfyn	10,6	180	130	130	130	100	80
A2	Opgradering henover dele af Vestfyn	11,4	180	150	110	110	120	110
A3	Opgradering gennem Fredericia	5,1	60	60	60	60	60	60
A13	Ny Lillebæltsbro m.m.	8,8	260	210	170	160	180	170
A4	Opgradering Pjedsted-Vejle Fjord	9,6	80	60	50	40	50	40
A5	Bro over Vejle Fjord	5,1	120	110	110	110	110	110
A6	Opgradering Vejle Fjord-Horsens Syd	8,4	750	110	110	110	110	110
A7	Ny bane udenom Horsens	5,1	230	200	200	200	190	190
A8	Opgradering Horsens Nord-Hovedgård	8,2	160	70	70	70	70	70
A9	Ny bane Horsens Nord-Skanderborg	8,2	200	190	190	190	190	160
A10	Opgradering Skanderborg-Århus	10,3	80	80	80	80	80	80
A11	Ny bane Hovedgård-Århus	6,6	140	120	120	120	100	90
B1-B3	Ny bane Odense-Horsens (via Bogense-Juelsminde)	7,9	110	100	100	100	90	80
D1	Opgradering dele af Snoghøj-Lunderskov	3,7	350	350	350	350	350	350
D2	Opgradering Lunderskov-Esbjerg	2,2	400	190	190	180	190	180

Opgørelse af anlægskroner pr. sparet rejsetime over en 50-årig periode (højt beløb for IC3 i A6 skyldes, at IC3 ikke kan udnytte 200 km/t). Fravalgte anlægselementer er gråmarkeret.