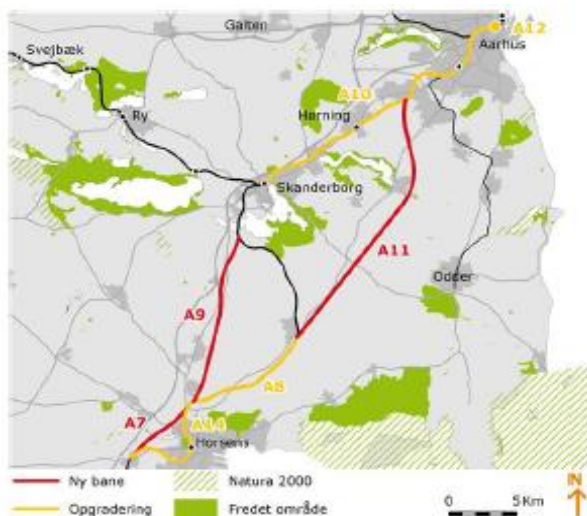


Uddrag af rapporten "Togfonden DK" September 2013

- s12. Anden spalte: Stop på station beregnes som 2-3 min. Pr. stop.
(: I Screeningsrapport marts 2011 s. 11 regnes med 1 min. Dog i Aarhus 5 min.)
- s15. Solbjerg Sø er angivet som Natura 2000 område (Særlig EU-beskyttelse)
- s24. Områder med særlige drikkevandsinteresser er ikke nævnt. (Området nord for Solbjerg.)
De 6 kommunale drikkevandsboringer (ÅKV) mellem Ravnholt og Tiset ikke nævnt.
Astrup Mose er ikke nævnt som særlig sårbart naturområde.
- s59. Tabel 10, Screenede strækninger og anlægsomkostninger.

Mellem Horsens og Aarhus er der 2 muligheder iht. Sreeningen.
Togfonden har fravalgt Linieføring A9 og A10 (s63 Tabel 12)



- A9+A10 Strækningen Horsens-Skanderborg (A9) + Skanderborg - Aarhus (A10) eller
Anlægsomkostninger, mia kr.: 4,6 + 0,3 i alt 4,9 mia.
- A8+A11 Strækningen Horsens-Hovedgård (A8) + Hovedgård - (Solbjerg) - Aarhus (A11)
Anlægsomkostninger, mia kr.: 0,3 + 3,4 i alt 3,7 mia.

s63. Tabel 12, Samlet køretid mellem Odense og Aarhus - non Stop

Besparelse i rejsetid beregnes for togtype "ICE" (Se side 9 første spalte)

- A9+A10 Strækningen Horsens-Skanderborg (A9) + Skanderborg - Aarhus (A10) eller
Køretidsbesparelse i min.: 3,6 + 0,3 i alt 3,9 min.
- A8+A11 Strækningen Horsens-Hovedgård (A8) + Hovedgård - (Solbjerg) - Aarhus (A11)
Køretidsbesparelse i min.: 0,6 + 6,1 i alt 6,7 min.

s65. Tabel 13, Omkostningseffektivitet - Anlægs kroner pr. sparet rejsetime over 50 år.

Omkostningerne sættes i forhold til den køretidsbesparelse der er pr. strækning.
Omkostninger/(antal passagerer x antal sparede timer)

A9+A10 Strækningen Horsens-Skanderborg (A9) + Skanderborg - Aarhus (A10)
Omkostningseffektivitet: 190 (A9) og 80(A10) kr./sparede rejsetimer over 50 år

A8+A11 Strækningen Horsens-Hovedgård (A8) + Hovedgård - (Solbjerg) - Århus (A11)
Omkostningseffektivitet: 70 (A8) og 100 (A11) kr./sparede rejsetimer over 50 år

Ved ovennævnte analyse er A8+A11 den mest fordelagtige, da sparede rejsetimer er en del af sammenligningsgrundlaget. (A8+A11 har de laveste omkostningsværdier.)

Egen udregn. Omkostningseffektivitet - Anlægsomkostninger pr. rejsende til Aarhus over 50 års horisont

Antal passagerer på strækningerne:		Mio/år	Anlægsomkost.	
			Anlægsomk. Kr./rejsende pr år x50 år	
A9	Horsens Nord - Skanderborg	8,2		
	Tilgang passagerer Skanderborg	2,7		
A10	Skanderborg - Aarhus	10,9	4,9 mia	8,9 kr/rejsende
A8	Horsens Nord - Hovedgård	8,2		
	Afgang passagerer Hovedgård	1,6		
A11	Hovedgård - Aarhus	6,6	3,7 mia.	11,2 kr/rejsende

A9+A10 Vedrørende strækning A9+A10:

Ved ovennævnte analyse er A9+A10 den mest fordelagtige, da antal passagerer på strækningen er sammenligningsgrundlaget.

I retning mod København vil resultatet sandsynligvis være det samme, da rejsende fra Skanderborg og Silkeborg mv. også vil stige på toget i Skanderborg.

Rejsetidsforøgelse ift. Horsens - Hovedgård - Aarhus med kørsel non-stop Odense - Aarhus
6,7 - 3,9 = 2,8 min.

Ved løsning A9+A10 kan der etableres et stop ind ved Skanderborg lig 1 min.
 Besparelse ved kørsel Horsens Nord til Skanderborg til Aarhus: $3,9 - 1 = 2,9$ min.
 Ved løsning A9+A10 kan acceleration mellem stationer skønnes til ekstra 1 min.
 Besparelse ved kørsel Horsens Nord til Skanderborg til Aarhus: $3,9 - 1 - 1 = 1,9$ min.

Rejsetidsforøgelse ift. Horsens - Hovedgård - Aarhus (A8+A11) med stop i Skanderborg
 $6,7 - 1,9 = 4,8$ min.

s30 Tabel 4. Køreplanen for L1 kommer dermed til at se sådan ud:

	L1	Stop i Skanderborg
København	00	00
Odense	58	58
Odense	00	00
		Skanderborg
Aarhus H (55+3)	58	(55+5) 00
Aarhus H	03	05
Aalborg	03	05

Konklusion: Det koster timeplanen ca. 5 min. at servicere ekstra $10,7 - 6,6 = 4,1$ mio. rejsende til Aarhus/år. ved valg af strækning Horsens - Skanderborg - Aarhus (A9+A10).
 Køres der non-stop Odense-Aarhus forøges rejsetiden på denne strækning 3 min. i forhold til timeplanens strækning Horsens - Hovedgård - Aarhus (A8+A11)

Analysen i togfonden s.65 vægter strækningerne på omkostninger sammenholdt med den totalt sparede tid forstået som: $\text{Omkostninger}/(\text{antal passagerer} \times \text{antal sparede timer})$

Strækningen A9+A10 vil være den strækning der servicerer flest passagerer over tid. Da service betyder flere stop og accelerationer vil strækningen ikke være den bedste målt på omkostninger sat i forhold til sparet tid, da service tager tid.

Strækning A8+A10 Har styrken i meget sparet rejsetid, men dette viser analysener er på bekostning af mindre service, idet der tabes passagerer i bl.a. Skanderborg.