

**Til Folketingets Trafikudvalg og partilederne bag Togfonden.
Inden Folketinget vedtager en anlægslov for Hovedgård – Hasselager, bør følgende læses!**

3,7 milliarder koster det at sparre 4½ minut i rejsetid.

Et flertal i Folketinget bestående af regeringen (Soc. Dem.) og støttepartierne bag Togfonden - Det Radikale Venstre, SF og Enhedslisten vil anlægge en jernbane fra Hovedgård til Hasselager, som koster 3,7 milliarder skatte kroner at anlægge.

DSB har ikke brug for denne jernbane. Af 100 rejser foretages kun de 7 vest for Storebælt. DSB mistede 3% af deres passagerer fra 2013-2018, og passagerantallet er mindsket siden da.

Under 1% af alt godstransport i Danmark fragtes på jernbanen. (kilde: Motor 2/2018)

Banedanmarks anbefaling af linjeføringen for strækningen af en ny jernbane Hovedgård-Hasselager koster 3,7 milliarder - er på 24,7 km og sparrer 4½ minut i rejsetid.

Strækningen løber gennem et drikkevandsområde hvorfra Aarhus - Danmarks anden største by – bliver forsynet med drikkevand. 10% af drikkevandet til Aarhus kommer herfra.

Gennemfører man Banedanmarks anbefaling skal 2 ud af 6 drikkevandsboringer nedlægges.

http://www.tisetweb.dk/PDF/Hvad%20med%20drikkevandet%20til%20Aarhus_05_12_19.pdf

Banedanmarks egne beregninger siger, at der kommer 4,3 millioner flere passagerer om året ved at opgradere strækningen fra Skanderborg til Aarhus i forhold til en ny jernbane fra Hovedgård til Hasselager. Den nye planlagte jernbanestrækning fra Hovedgård til Hasselager kommer ikke igennem Skanderborg. (se Tabel under læserbrevet)

Banedanmarks beregninger siger også, at ved lave en jernbanestrækning langs E45 på 12 km, kan der spares 15½ minut i forhold til de 4½ minut, der spares på en ny jernbane fra Hovedgård til Hasselager.

Det er den mest direkte linje nord-syd. Den er 15 km kortere end jernbanen ind omkring Aarhus H.

Den er tæt på samtlige motorveje i Aarhusområdet, og der vil være mulighed for at lave parkering.

En ny jernbane langs E45 og en jernbanestation ved "Firkløveret" i krydset E45-Herningmotorvejen vil i den grad aflaste Aarhus H både trafik- og jernbanemæssigt, i stedet for at pakke det hele sammen i Aarhus Centrum.

http://www.tisetweb.dk/PDF/Faktaark%202_07_08_20.pdf

Statskassen sparer milliarder. Midt- og østjyder og mange århusianere får lettere til togtransport.

Med venlig hilsen
Jørgen Christensen
Tisetvej 24
8355 Solbjerg

(Afsendt til ÅS 17-10-2020)

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	IC4	ET	Flirt	ICE	Velaro
			180 km/t	200 km/t	200 km/t	200 km/t	250 km/t	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	10,9	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.