

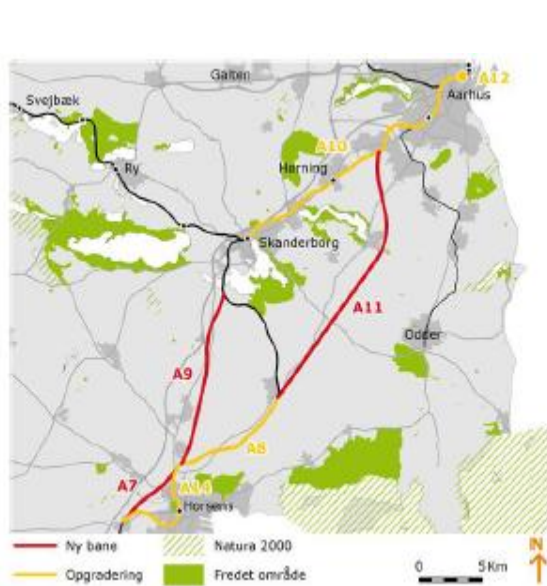
Til Trafikministeren og de trafikpolitiske ordførere.

Vi er en gruppe borgere bosiddende mellem Aarhus og Horsens, der har organiseret os i Gruppen "Spør Jylland", blandt andet fordi vi og mange andre beboere i øst- og midtjylland kan få større udbytte af investeringerne via Togfonden, hvis der vælges en linjeføring der giver mulighed for et stop med Superlyntogene i Skanderborg.

Det vil vi kort argumentere for i det følgende.

#### Togfonden DK - Østjylland - Superlyntogene bør standse i Skanderborg.

Mellem Horsens-Aarhus angiver "Togfonden DK" 2 alternative linjeføringer, enten den vestlige, Horsens-Skanderborg-Aarhus eller den østlige, Horsens-Hovedgård-Aarhus.



Figur 1 ("Togfonden DK" figur 53)



Figur 2 ("Togfonden DK" figur 22)

I aftalen omkring Togfonden DK er valgt den østlige linjeføringen mellem Horsens og Aarhus. Dermed kan der ikke etableres et stop for Superlyntogene i Skanderborg, hvor der efter Togfondens egne analyser er et ekstra passagergrundlag på ca. 4,3 mio. rejsende om året. (Togfonden DK tabel 13 forskel A10 og A11)

Den eksisterende banestrækning Skjern-Herning-Silkeborg bliver desuden afskåret fra Superlyntogene, når der ikke etableres et stop i Skanderborg.

Passagerne fra denne strækning kan blive tilgodeset med den planlagte linjeføring, Aarhus-Galten - Silkeborg, men det kræver ifølge aftalen investeringer på ca. 3,0 mia. – Mange penge der kan spares ved at prioritere et stop med Superlyntogene i Skanderborg i stedet for at anlægge en ny banestrækning Hovedgård – Aarhus.

Både gennemgående superlyntog og superlyntog med stop kan betjene Skanderborg, og dermed bliver det ikke nødvendigt for rejsende fra Silkeborg, Skanderborg og omegn at køre til Aarhus for at stige på Superlyntoget til eksempelvis Odense og København.

Påstigning kan ske direkte i Skanderborg, og de rejsende vil spare tid.

---

Et stop med superlyntogene i Skanderborg har flere fordele, her i blandt følgende:

- Tilgængeligheden for oplandet til Superlyntogene bliver nemmere, da der kan etableres parker- og rejs-anlæg i forbindelse med stationen og tæt på eksisterende motorvej.
- Trængselsproblemer i Aarhus kan reduceres.

Linjeføringen for superlyntogene skal vælges med fornuft og vision.

Et stop i Skanderborg koster kun 5 minutter i forhold til non-stop kørsel via den østlige linjeføring, men det betyder servicering af ekstra 4,3 mio rejsende om året iht. Togfonden DK – mange passagerer i forhold til det danske befolkningstal på 5,6 mio.

Derfor er det nyttige alternativ til den indgåede aftale en vestlig linjeføring, hvor superlyntogene kan standse i Skanderborg, når vores fælles mål er en passagervenlig, bæredygtig kollektiv trafik med en stor miljøgevinst.

På vegne af  
"Spør Jylland"  
Henrik Høholt Jensen  
Østergårdsvej 250  
8355 Solbjerg.  
Tlf.: 42 19 00 41  
Mailto: [hoholt@profibermail.dk](mailto:hoholt@profibermail.dk)

Øget service – lavere enhedsomkostninger. En detaljeret redegørelse for ovennævnte.

*Med valget af den østlige linjeføring skal der etableres en helt ny banestrækning Hovedgård-Århus, der er budgetteret til 3,4 mia kr og for dette beløb opnåes en rejsetidsbesparelse på kun 6 min. i ft. den eksisterende linjeføring.*

*Penge der kan anvendes bedre, hvis formålet er at servicere passagererne. Næmlig ved at vælge den vestlige linjeføring og samtidig etablere et stop for superlyntogene i Skanderborg, der i forvejen er et vitalt jernbaneknudepunkt for linien Skjern-Herning-Silkeborg og den jyske længdebane.*

*Tidsmæssigt koster et stop i Skanderborg kun ca. 5 min. i forhold til non-stop kørsel på den valgte østlige linjeføring, og med gennemgående superlyntog øges rejsetiden kun med ca. 3 min. (Iht. Togfonden DK)*

*Til gengæld er der, som nævnt ovenfor, mulighed for i Skanderborg at service ekstra 4,3 mio passagerer om året iht. Togfonden.*

*Det øgede antal passagerer på strækningen over Skanderborg kan begrænse trafikken på vejene med mellem ca. 5000 og 11500 biler pr. dag og reducerer dermed CO2 belastningen.*

*Med det øgede passagerantal vil anlægsomkostningerne for de nødvendige ekstra spor til superlyntogene blive lavere pr passager end ved den valgte østlige linjeføring og tilbagebetalingstiden bliver dermed kortere.*

*Med aftalens valg af den østlige Linjeføringen, er der ikke mulighed for at danne grundlag for det ekstra passagergrundlag som er tilstede i Skanderborg, og mellem Hovedgård og Aarhus er der ikke nogen eksisterende banegård, hvor superlyntoget kan gøre et stop, hvis passagergrundlaget viser sig at svigte - hvad der er stor risiko for.*

*DSB har nemlig tidligere med "Superlyntog" uden stop ved mellemliggende stationer måttet konstatere, at passagergrundlaget faldt til ca. 40% til trods for at togene kørte hurtigere mellem de store byer.*

*(Politiken 22. december 2013 – Harry Lahrman, "Ny tvivl om økonomien i plan om superlyntog".)*