

# Ny jernbane til Billund

## Bilag 1 til åbent brev af 14.10.16: Sammenligning af 4 linjeføringer

Prioritering	Område/emne	Farre-linjeføring	Gadbjerg-linjeføring	Sydlig Jelling-linjeføring	Nordlig Jelling-linjeføring
1	Beboerhensyn – antal lodsejere indenfor 100 m's / 300 m's afstand til banelinjen	0 boliger indenfor 100 m's afstand.	7 boliger indenfor 100 m's afstand.	16 boliger indenfor 100 m's afstand. 56 boliger indenfor 300 m's afstand.	11 boliger indenfor 100 m's afstand. 109 boliger indenfor 300 m's afstand.
2	Samfundsøkonomi – anlægsudgift	580 mio.kr.	830 - 930 mio. kr. (630 + 200-300 mio.kr. for nedgravning ved lufthavnen)	909 mio. - 1,009 mia. kr. (709 + 200-300 mio.kr. for nedgravning ved lufthavnen)	930 mio. – 1,030 mia. kr. (730 + 200-300 mio.kr. for nedgravning ved lufthavnen)
3	Skånsomhed – fauna og landskaber	Ingen indgriben i istidslandskaber. Ingen fjernelse af fredskov. (Jf. bilag 2 side 8)	Mindre udgravninger i morænelandskaber. Ingen fjernelse af fredskov. (Jf. bilag 2 side 8)	4,8 km af banestrækningen er i udgravninger og på dæmninger. Passage af gravhøje, søer og istidslandskaber. 17 beskyttede naturområder ødelægges. Ialt fjernelse af 5,05 ha fredskov.,	5,5 km af banestrækningen er i udgravninger og på dæmninger. 2 km veje skal omlægges. 16 beskyttede naturområder ødelægges. I alt fjernelse af 17,57 ha fredskov.
4	Udviklingspotentiale - kollektiv trafik i landsdelen	God forbindelse mod øst (Odense) God forbindelse mod nordvest (Herning) Forberedt for god forbindelse mod sydvest (Esbjerg)	God forbindelse mod øst (Odense) Moderat/god forbindelse mod nordvest (Herning) Dårlig forbindelse mod sydvest (Esbjerg)	God forbindelse mod øst (Odense) Dårlig forbindelse mod nordvest (Herning) Dårlig forbindelse mod sydvest (Esbjerg)	God forbindelse mod øst (Odense) Dårlig forbindelse mod nordvest (Herning) Dårlig forbindelse mod sydvest (Esbjerg)
5	Udviklingspotentiale – Billund by	Stort hensyn og ingen begrænsning for byudvikling i Billund.	Begrænset udviklingsmulighed for Billund.	Begrænset udviklingsmulighed for Billund.	Begrænset udviklingsmulighed for Billund.
6	Billund lufthavn – optimal stationsplacering	Tager hensyn til både togrejsende og til bilister. Billigste anlægsbudget. (Jf. bilag 2 side 10)	Skaber trafikale konflikter. Togkrydsninger for passager til biler og busser og for bilister. Dyrt anlægsbudget. (Jf. bilag 2 side 10)	Skaber trafikale konflikter. Togkrydsninger for passager til biler og busser og for bilister. Dyrt anlægsbudget. (Jf. bilag 2 side 10)	Skaber trafikale konflikter. Togkrydsninger for passager til biler og busser og for bilister. Dyrt anlægsbudget. (Jf. bilag 2 side 10)
7a	Rejsetider fra øst – Odense til Billund	1 t 16 min for gennemgående tog. Lokaltog har mulighed for stop i Gadbjerg.	1 t. 15 min. for gennemgående tog. Lokaltog har mulighed for stop i Gadbjerg.	1t. 14 min. for gennemgående tog. Der er ikke mulighed for lokaltog direkte til Billund med stop i Gadbjerg	1 t. 14 min. for gennemgående tog. Der er ikke mulighed for lokaltog direkte til Billund med stop i Gadbjerg.
7b	Rejsetider fra nordvest – Holstebro til Billund	1 t. 12 min direkte fra Herning til Billund via et 860 m etableret kurvestykke syd for Farre.	1 t. 20 min over Gadbjerg.. Ved at etablere et kurvestykke fra nord vest for Gadbjerg vil rejsetiden til Billund blive reduceret med yderligere 6 min.	1 t. 27 min. over Jelling.	1 t. 27 min over Jelling.
8	Størst mulig længde af dobbeltspor optimerer togdriften. imellem Jelling og lufthavnen.	10,5 km dobbeltspor. 10,4 km enkeltspor	7,9 km dobbeltspor. 11,5 km enkeltspor.	0 km dobbeltspor. 17,6 km enkeltspor.	0 km dobbeltspor. 17 km enkeltspor.
9	Inddragelse af nye landbrugsarealer	Der skønnes ca 40 ha, pga. reduceret arealforbrug langs dobbeltsporet, hvor staten allerede ejer arealer.	Ca 45 ha	Ca 60 ha	Ca 67 ha pga store udgravninger og dæmningsopbygninger.
10	Rejsetider imellem lufthavn og Legoland	4 min 40 sek netto + accelerations- og decelerationstid ved 90 km/h i det åbne landskab. Kørestrækning. Ca 7,0 km	4 min 30 sek netto + accelerations- og decelerationstid ved 60 km/h i den bymæssige bebyggelse. Kørestrækning. Ca 4,5 km	4 min 30 sek netto + accelerations- og decelerationstid ved 60 km/h i den bymæssige bebyggelse. Kørestrækning. Ca 4,5 km	4 min 30 sek netto + accelerations- og decelerationstid ved 60 km/h i den bymæssige bebyggelse. Kørestrækning. Ca 4,5 km

### Signaturforklaring:



= grøn farve markerer det bedste resultat.

### Henvisning:

Yderligere informationer findes i bilag 2 af 14.10.16