

**Fra:** Allan Hansen Global Business Development [mailto:green-energy-efficiency@outlook.com]

**Sendt:** 6. oktober 2020 23:11

**Emne:** Den mest klimavenlige Kattegatforbindelse - og højst sandsynligt også den mest omkostningseffektive - analyseres og beregnes der ikke på - HVORFOR?????

**Prioritet:** Høj

### **I går deltog jeg på et Virtuelt informationsmøde om en Kattegatforbindelse.**

Under dette informationsmøde fremgik det - at den igangværende analyse skal undersøge alle relevante linjeføringer - og både en ren vejforbindelse og en kombineret vej og baneforbindelse med enten 1 eller 2 jernbanespor - og både som tunnel eller bro - på mødet kom det desværre frem - at det eneste alternativ de ikke må undersøge/beregne på - det er en ren togforbindelse, hvor bilerne kører op på et tog. Rejsende - som gerne vil have køretøjer med over Kattegatforbindelsen kan køre op på et tog - præcis som Eurotunnelen mellem Frankrig og England, al lastbiltransit igennem Schweiz og den faste forbindelse mellem Tyskland og Sild - som alle er rene jernbaneforbindelser - som medfører alle former for biler og andre køretøjer på et tog.

En ren jernbaneforbindelse - hvor biler - og alle andre køretøjer - store som små - og med eller uden campingvogn - kører op på et tog - er den mest klimavenlige og forventeligt mest omkostningseffektive - men lige præcis dette alternativ må dem - der lige nu analyserer og beregner - ikke inkludere i deres arbejde.

Klimaaftrykket fra en middelstor elbil med 1,5 passagerer er 19 gange højere end et halvfyldt el-tog - regnet pr. passager. Dokumentationen og beregningsgrundlaget er tidligere fremsendt til dig - og det fremsendes hellere end gerne igen.

1) Hvorfor må der ikke beregnes og analyseres på den mest klimavenlige - og højst sandsynligt også mest omkostningseffektive Kattegatforbindelse???

I 1994 begik Folketinget en klimamæssig og samfundsøkonomisk kapitalbrøler ved at standse den igangværende elektrificering af jernbanenettet - og efterfølgende blev der lavet endnu en kapitalbrøler ved at investere i de italienske IC4 tog. Kattegatforbindelsen er danmarkshistoriens største og vigtigste infrastruktur-investering - derfor appellerer jeg til, at man i det igangværende analyse og beregningsarbejde - ikke afgrænser sig fra analyse og beregning på den indiskutabelt mest klimavenlige - og sandsynligvis også mest omkostningseffektive katteløsning.

Under informationsmødet fremgik - at stort set alle linjeføringer - og alle alternative bro og tunnel alternativer - enten som ren vejforbindelse eller kombineret vej og baneforbindelse med enten 1 eller 2 spor skal der analyseres og beregnes på. Hvem er det - som har udelukket - analyse og beregning på det mest klimavenlige og sandsynligvis mest omkostningseffektive alternativ??? og hvorfor???

**Vedhæftet billeder fra togforbindelser - som transporterer alle former for køretøjer...**

**Med Venlig Hilsen / Yours Sincerely / Mit freundlichen Grüßen  
Allan Hansen**