

Bemærkninger til lovforslaget

Den foreslåede jernbane skal tjene som en direkte forbindelse mellem hovedstrækningen Odense-Fredericia og hovedbanen fra Fredericia mod Esbjerg/Padborg, hvorved rebroussement (det forhold, at togene kører ind til og ud af stationen til samme side) i Fredericia for tog mellem nævnte strækninger kan undgås. Forbindelsesbanen forudsættes anvendt af såvel persontog som godstog, og ved at undgå rebroussement i Fredericia vil der kunne opnås væsentlige tidsgevinster.

Ved ibrugtagning af den faste jernbaneforbindelse over Storebælt må trafikken i de relationer, der vil få fordel af banen, antages at få et sådant omfang, at der vil kunne opnås driftsbesparelser i størrelsesordenen 6 mio. kr. årligt med det nuværende omkostningsniveau. Når banen er etableret, forudsættes en del af transitgodstrafikken gennem Danmark omledt fra Rødby-Puttgarden overfarten til den faste forbindelse over Storebælt, hvilket vil medføre større besparelser ved en reduktion af overførslen af godsvogne på denne overfart.

De ved banens etablering opnåede tidsbesparelser forventes at medføre en øget passagertrafik med heraf følgende større indtægter. Banens etablering påvirker ikke betjeningsomfanget af Fredericia, som stadig vil have direkte togforbindelser hver time mod København, Århus og Kolding.

Banen skal kunne tages i brug senest samtidig med ibrugtagningen af den faste jernbaneforbindelse over Storebælt. Anlægsomkostningerne må i prisniveau januar 1988 antages at udgøre ca. 147 mio. kr.

Ved banens tilslutning ved Snoghøj kan det senere blive aktuelt at etablere et broanlæg således, at krydsning i niveau mellem sporet fra Fredericia til Middelfart på den nuværende bane og sporet mellem Middelfart og Taulov på den nye bane undgås.

Arealerne til etablering af den nye bane er i det væsentlige allerede eksproprieret i henhold til lov nr. 72 af 25. februar 1976 om erhvervelse af arealer m.v. til anlæg af en jernbane mellem Snoghøj og Tårup. Yderligere fornødne arealerhvervelser forudsættes at skulle ske med hjemmel i denne lov.

Det anlægsprojekt, som har ligget til grund for de hidtidige arealerhvervelser, har vist sig utilstrækkeligt til den større betydning, som banen har fået i DSBs langtidsplanlægning. Som følge heraf må banen indrettes til en højere hastighed end oprindeligt planlagt. Dette har nødvendiggjort en ændring af den oprindeligt planlagte linieføring, som angivet på vedlagte kortskitse, hvoraf den oprindelige og den nu foreslåede linieføring fremgår.

Projektet har været forelagt Fredericia kommune, der ikke har bemærkninger til anlæggets udformning. I forbindelse med udtalelsen har kommunen rejst en række spørgsmål om besparing til virksomheder i området, der har behov herfor. Disse spørgsmål vil blive forhandlet med kommunen.

Projektet har endvidere været forelagt Vejle amtskommune, som ikke har bemærkninger til forslaget.

Banen vil indgå i programmet for elektrificering af fjerntrafikstrækningerne ved DSB, jf. lov nr. 206 af 23. maj 1979.

Lovforslaget har ingen administrative konsekvenser.