

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Baggrunden for lovforslaget

I rammeaftalen om DSB af november 1994 mellem Socialdemokratiet, Det Radikale Venstre, Centrumdemokraterne, Venstre og Det konservative Folkeparti blev det tilkendegivet, at der skal ske en udvikling i DSB i overensstemmelse med forudsætningerne i Trafikplan 2005, hvorefter der sættes på jernbanens stærke sider og relative styrke i forhold til andre transportformer. Som bidrag til denne udvikling blev det aftalt, at der iværksættes et analysearbejde vedrørende opgradering og en videre elektrificering af DSBs hovedstrækninger i Jylland.

I den politiske aftale af 24. oktober 1996 vedrørende DSB – som var et supplement til DSB-rammeaftalen af november 1994 – aftalte parterne, at der fremsættes forslag til anlægslov vedrørende baneudretning i Østjylland på strækningen Fredericia-Århus.

Det er efterfølgende i januar 1997 mellem parterne aftalt, at Folketingets behandling af baneudretningen opdeles i to faser, således at der først fremsættes forslag til projekteringslov. Herved bliver der mulighed for yderligere analyser og undersøgelser, inden der træffes beslutning om linieføringen mellem Horsens og Skanderborg, hvor særlige forhold gør sig gældende. Det forudsættes, at anlægslov kan fremsættes i anden del af samlingen 1997/98 med henblik på endelig beslutning.

Projektet koordineres med opgradering og elektrificering af banestrækningen Fredericia-Eriknauer og Skanderborg-Århus. Den valgte procedure vedrørende strækningen Eriknauer-Skanderborg påregnes ikke at medføre forsinkelser i forhold til færdiggørelsen af det samlede anlægsarbejde, herunder den igangsatte elektrificering af jernbanestrækningen mellem Fredericia og Århus, der gennemføres med hjemmel i lov nr. 206 af 23. maj 1979, og som snarest forventes påbegyndt fra Århus.

Togtrafikken skal vinde markedsandele ved at tilbyde et attraktivt produkt. En vigtig kvalitetsparameter er rejsetid. Det gælder såvel for pendlere, som for rejsende over længere afstande.

Den østjyske længdebane blev taget i brug i 1868. Banen er dobbeltsporet og følger et bugtet forløb. Fra Eriknauer syd for Horsens til Skanderborg er banestrækningen på 32,5 km, hvilket er ca. 50 % længere end den tilsvarende vejstrækning. Ingen af de mindre bysamfund på strækningen bliver i dag betjent af regionaltoget. På banen afvikles en betydelig persontrafik, der forventes at stige kraftigt efter ibrugtagning af den faste forbindelse over Storebælt.

En udretning af banen med en mere direkte linieføring vil medføre, at banen bliver ca. 10 km kortere end den nuværende strækning. Strækningsafkortningens præcise størrelse afhænger af den valgte linieføring, jf. vedlagte bilag. Baneudretningen betyder, at rejsetiden vil blive reduceret ca. 6 minutter. Baneudretningen medfører derfor en nedsættelse af den samlede rejsetid både for rejsende mellem de større østjyske byer og for rejsende mellem landsdelene. Med det nuværende antal tog på strækningen medfører afkortningen endvidere en besparelse på omkring 200.000 togkm årligt, hvilket har økonomiske og miljømæssige fordele, og samtidig øges strækningens kapacitet.

2. Økonomiske forhold

Et vigtigt mål for projekteringsfasen er at mindske usikkerheden for anlægsoverslaget ved at optimere linieføring, tekniske krav og metoder samt at få fastlagt hvilke miljøforanstaltninger, der er nødvendige. Indpasningen i landskabet er et forhold af særlig betydning for dette projekt.

Projektet kan kun prissættes med stor usikkerhed på nuværende tidspunkt, idet omkostningerne ved den landskabsmæssige indpasning ikke kan angives med præcision, før der er foretaget en række yderligere undersøgelser. Der er udarbejdet et foreløbigt skøn, hvorefter anlægsudgiften er ca. 1 mia. kr. inkl. udgiften til elektrificering af den nye strækning. I skønnet er ikke indeholdt udgiften til elektrificering og opgradering af den øvrige del af strækningen Fredericia-Århus.

Udgifterne til analyse-, undersøgelses- og projekteringsarbejdet i perioden, til anlægslov kan fremsættes, forventes at andrage ca. 25 mio. kr. Projekte-