

## Bemærkninger til forslaget

En opgradering og udbygning af det jyske jernbanenet er påtrængende, såfremt der skal gøres en indsats for at nedbringe lastbiltrafikkens andel af gods-transporten.

Forslaget skal således ses som et vigtigt led i nedbringelse af trafikens CO<sub>2</sub>-bidrag, således som regeringen og et folketingsflertal gentagne gange over for offentligheden har bekræftet at ville gennemføre, og som kræver en massiv overflytning af daglig pendlertrafik og godstransport fra asfalten til skinnerne.

Målsætningen er, at trafikens CO<sub>2</sub>-bidrag i år 2005 skal være på niveau med CO<sub>2</sub>-bidraget i år 1988. Såvel på godsområdet som på persontransportområdet er udviklingen imidlertid gået den stik forkerte vej. Vi fjerner os således år for år den besluttede målsætning, og såfremt den skal opnås, skal der fra og med 1997 ske en årlig reduktion på omkring 2 pct.

Regeringen har ikke fremlagt nogen initiativer til at opnå dette og har heller ikke annonceret nogen. Derfor har regeringen overladt initiativet til oppositionen. Regeringen opfordres derfor til grundigt at vurdere den plan, der er beskrevet i det følgende. Dette forslag skal således ses som et element i en række af forslag, som fremlægges for Folketinget. Alle med det formål at igangsætte initiativer, som tager CO<sub>2</sub>-målsætningen alvorligt.

De i det følgende anførte prisoverslag skal tages med store forbehold, da der er regnet med anslåede gennemsnitspriser baseret på erfaringerne fra gennemførte jernbaneprojekter. Imidlertid kan lokale forhold medføre meget store udsving i de faktiske omkostninger.

I dette forslag er anvendt følgende beløb:

*Anlægstype A:* ..... 45 mio. kr. pr. km

Nyanlægning eller reetablering af elektrificeret dobbeltspor til 200 km/t baseret på SJ's pris for anlæggelse af lufthavnsbanen over Amager.

*Anlægstype B:* ..... 30 mio. kr. pr. km

Grundig istandsættelse af gammel jernbanelinje til elektrificeret dobbeltspor til 200 km/t.

*Anlægstype C:* ..... 21 mio. kr. pr. km

Udbygning af enkeltsporet jernbanelinje til to spor samt elektrificering og tophastighed på op til 140 km/t baseret på erfaringerne fra anlæggelsen af det 2. spor i Sønderjylland.

*Anlægstype D:* ..... 10 mio. kr. pr. km

Nyanlægning af enkeltsporet jernbane på op til 120 km/t på delvist eksisterende tracé. Ofte er der i dag udlagt cykelstier herpå og disse forudsættes genetableret langs den nye bane. Prisen afhænger meget af dimensionering af akseltrykket fra godsvogne, og prisen er udtryk for et lavere akseltryk, end DSB generelt dimensionerer efter, idet det forudsættes, at godstransport på banerne kan gennemføres med et mindre akseltryk.

*Anlægstype E:* ..... 3 mio. kr. pr. km

Opgradering af eksisterende godsspor til passagerbane baseret på erfaringerne fra opgradering af Ods-herred-banen.

*Anlægstype F:* ..... 2,5 mio. kr. pr. km

Reetablering af stationer baseret på erfaringerne fra genetablering af Hinnerup Station.

I forslaget er nævnt en række reetableringer af jernbanelinjer og herunder en række stationer, som skal genåbnes. De her nævnte stationer er oftest baseret på de tidligere stationer, og lokale byudviklinger kan have ændret de lokale behov for stationer. De foreslåede stationer skal derfor alene forstås som vejledende.

10-års-planen skal bestå af følgende elementer:

### 1. Opgradering af den vestjyske længdebane.

Strækningen Thisted - Struer - Holstebro - Ringkøbing - Skjern - Esbjerg - Bramming - Tønder - Niebüll opgraderes, så der kan køres i to spor med mindst 100 km/t, dvs. anlægstype C. Der er fra Niebüll forbindelse til det tyske jernbanenet.

Den samlede anlægspris er anslået til små 5 mia. kr. Hertil kommer eventuelle letbaneanlæg samt heraf følgende udskiftning af togmateriel.