

Tværbanen vil få en særlig betydning i forhold til persontransporten til og fra Billund lufthavn samt Legoland, og etableringen af denne strækning har høj prioritet.

Driften af linjen varetages af Ribe Amt og Vejle Amt i et samarbejde.

Fordelt over 10 år er der således tale om en årlig investering i størrelsesordenen 160 mio. kr.

Til sammenligning planlægges der i de berørte amter af egne midler årligt anvendt 710 mio. kr. i vejnettet. Hertil kommer de statslige vejmidler til de pågældende amter. I 1994 var de samlede vejomkostninger i amterne således 1.090 mio. kr.

Der henvises i øvrigt til bilag 3, der viser etableringen af den midtjyske tværbane.

4. Opgradering af den østjyske længdebane.

Den østjyske længdebane ligger, hvor den skal. Den planlagte opgradering med skinneudretninger ved blandt andet Horsens skal stilles i bero, da baneudretningerne i praksis vil afskære en lang række provinsbyer fra jernbanebetjening.

Enhedslisten støtter en indsats, som medfører en hurtigere forbindelse mellem København-Århus-Ålborg som konkurrent til indenrigsflyvningen, men det er en forkert strategi at gøre det gennem afsnøring af en lang række byer. Dermed sættes til på gyngerne, hvad der vindes på karrusellen.

Specielt den østjyske længdebane har et stort potentiale for at overtage en væsentlig pendlertrafik mellem de østjyske byer. Dette potentiale sættes over styr, såfremt baneudretningerne gennemføres.

Den rigtige løsning er i stedet at indsætte kurvestyrede tog som eksempelvis det svenske X-2000 - evt. ved at satse på en dansk IC3-udgave i kurvestyret materiel. Gennem indsættelse af kurvestyret tog sikres en tidsgevinst med øjeblikkelig virkning.

For at sikre hurtig og uhindret kørsel for de hurtige Intercityforbindelser skal der etableres en række vigespor, hvor regionaltog træder ud af hovedsporet. Sådanne vigespor kan enten placeres i tilknytning til stationer, men kan også efter forholdene udgøres af længere strækninger parallelt med hovedsporet.

En øget satsning på pendlingstrafikken forudsætter en væsentlig forbedring af regional- og lokaltoget samt en udvidelse i antallet af lokale stationer. En effektiv drift kan opnås gennem indsættelse af el-drevne togstammer (evt. i form af letbanetog), som har en hurtig acceleration og hurtig opbremsning. En indsættelse af kurvestyret materiel i regionaltoget vil ikke medføre den store tidsgevinst i forhold til el-drevne togstammer på grund af forholdsvis hyppige stop. Til gengæld opnås med de el-drevne togstammer store tidsgevinster på det enkelte stop.

Den kombinerede indsættelse af kurvestyret materiel som hurtigtog og el-drevne togstammer som regionaltog/letbaner giver et generelt hastighedsløft, som er til fordel for såvel konkurrencen med indenrigsflyene som med den daglige lokale pendlertrafik. Planen styrker endvidere udbygningen af et dør-til-dør-koncept for godstransporten.

Planens indhold forudsætter, at der er gennemført en elektrificering af hele den østjyske længdebane som planlagt og består herefter hovedsageligt af genåbning af stationer og etablering af vigespor.

For at sikre fødingen ind til hovedsporet skal der endvidere genetableres en række jernbaneforbindelser.

Den samlede pris for åbning af forslaget 46 stationer op langs Østjylland er 115 mio. kr. for selve stationerne. Hertil kommer udbygning med nødvendige sidespor for at sikre samspillet mellem hurtigtogene og regionaltoget. Udgiften hertil anslås til 300 mio. kr. svarende til 30 km spor langs etablerede spor i og uden for stationer.

Etableringen af passagerdrift på eksisterende spor samt reetablering af en række sidebaner anslås til 2,6 mia. kr.

Fordelt over 10 år er der således tale om en årlig investering i størrelsesordenen 300 mio. kr.

Til sammenligning planlægges der i de berørte amter af egne midler årligt anvendt 2.130 mio. kr. i vejnettet. Hertil kommer de statslige vejmidler til de pågældende amter. I 1994 var de samlede vejomkostninger i amterne således 2.970 mio. kr.

Regeringens plan for baneudretninger i Østjylland omfatter 4 projekter, bl.a. en jernbanebro over Vejle fjord, hvorved toget skal køre uden om Vejle, og baneudretning mellem Horsens og Skanderborg, hvorved en række mindre stationer afskæres. Samlet er der tale om baneudretningsprojekter til næppe under 6 mia. kr., hvis formål er at spare 23 minutter på strækningen Fredericia-Randers. Enhedslisten har foreslået, at der i stedet for baneudretninger indføres såkaldt kurvestyrede tog, som er i stand til at køre hurtigt på snoede banelinjer, således som man har gjort i en lang række europæiske lande.

Hermed kan overføres en stor del projektmidlerne til andre tiltag, som vil være til større gavn for jernbanetrafikken i Jylland, således som det kommer til udtryk i dette samlede forslag.

For den østjyske længdebane foreslås genåbnet en lang række stationer for at styrke den lokale og regionale trafik på linjen.

I det følgende er nævnt en bruttoliste med en række stationsnavne, hvis åbning som station eller trinbræt kan overvejes, idet lokale forhold og behov nærmere skal belyses: