

Lovforslag nr. L 205. Fremsat den 19. marts 1997 af trafikministeren (Bjørn Westh)

## Forslag

til

### Lov om projektering af udretning af jernbanestrækningen fra Eriknauer til Horsens og fra Horsens til Skanderborg

§ 1. Trafikministeren bemyndiges til at undersøge og projektere en udretning af jernbanestrækningen fra Eriknauer til Horsens med hertil hørende anlæg som erstatning for den eksisterende jernbanestrækning i en korridor syd for Hatting.

§ 2. Trafikministeren bemyndiges til at undersøge og projektere en udretning af jernbanestrækningen fra Horsens til Skanderborg med hertil hørende anlæg som erstatning for den eksisterende jernbanestrækning i to alternative korridorer:

- 1) Fra Horsens mod nord i en korridor, der er placeret øst for Den Midtjyske Motorvej (M 60) og vest for Egebjerg, Gedved og Tebstrup, indtil korridoren mødes med den eksisterende jernbanestrækning syd for Skanderborg.
- 2) Fra Horsens mod nord i en korridor, der er placeret vest for den eksisterende jernbanestrækning, Katstrup og Brørup og øst for

Egebjerg, Gedved og Tebstrup, indtil korridoren mødes med den eksisterende jernbanestrækning syd for Skanderborg.

§ 3. Såfremt der i tiden, indtil forslag til anlægslov for baneudretning af en af de i §§ 1 og 2 nævnte jernbanestrækninger kan være udarbejdet og vedtaget, projekteres eller udføres bebyggelse eller andre foranstaltninger, som i væsentlig grad skønnes at ville vanskeliggøre eller væsentligt fordyre en senere gennemførelse af anlæggene, kan trafikministeren erhverve de arealer m.v., der er fornødne til anlæggenes gennemførelse.

*Stk. 2.* Erhvervelse kan om fornødent ske ved ekspropriation efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

§ 4. Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

## 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-

ringarbejdet forestås af Banestyrelsen, og udgifterne vil blive afholdt inden for styrelsens bevillingsrammer.

### 3. Miljømæssige konsekvenser

Der vil blive foretaget undersøgelser af baneudretningens effekt på miljøet. For de to korridorer fra Horsens til Skanderborg vil undersøgelserne blive gennemført i et omfang, der er tilstrækkeligt til, at der kan træffes beslutning om, hvilken linieføring, der skal vælges, i overensstemmelse med VVM-direktivet. Der vil blive lagt særlig vægt på at undersøge de landskabsmæssige forhold på grund af områdets særlige karakter. Desuden beskrives de miljømæssige forbedringer, der kan opnås langs den eksisterende jernbanestrækning, hvis denne nedlægges i forbindelse med udretningen.

I forbindelse med projekteringen forventes undersøgelser gennemført i samarbejde med de berørte amtskommuner og kommuner, der ligeledes vil blive inddraget i egentlige høringsrunder. Desuden vil offentligheden – herunder interesseorganisationer – blive informeret og få mulighed for at fremkomme med synspunkter i projekteringsfasen.

Offentlighedsfasen er allerede begyndt, idet Banestyrelsen i februar i år har informeret lokalt om projektet ved omdeling af en informationsavis som indstik i regionale dagblade og lokalaviserne i de tre berørte kommuner.

Offentligheden vil blive informeret om begge linieføringsmuligheder, og vil få mulighed for at fremkomme med synspunkter. Der vil blive fremsendt materiale til offentlige myndigheder, interessorganisationer, foreninger m.v. og informationsmateriale vil blive fremlagt på biblioteker og råduse. Desuden vil der blive afholdt offentlige orienteringsmøder. Henvendelser fra offentligheden vil indgå i beslutningsprocessen. Høringsfasen bidrager til at forbedre beslutningsgrundlaget for anlægsloven – især for valget af linieføring fra Horsens til Skanderborg.

Når der er truffet beslutning om hvilken linieføring, der skal vælges, vil der i forbindelse med projektering af anlægget blive afholdt offentlig høring. De indkomne henvendelser vil indgå i beslutningsgrundlaget for det endelige anlæg.

### 4. EU- retlige aspekter

Forslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

### 5. Høring

Lovforslaget har været sendt til høring hos Statsministeriet, Justitsministeriet, Finansministeriet samt Miljø- og Energiministeriet. Endvidere er for-

slaget sendt til høring i de berørte amtskommuner og kommuner, hvis udtalelser vil blive oversendt til Folketingets Trafikudvalg ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne måtte give anledning til.

### Bemærkninger til de enkelte bestemmelser

#### Til § 1

Bestemmelsen giver hjemmel til at udrette den eksisterende jernbanestrækning fra Eriknaer til Horsens ved at undersøge og projektere en ny jernbanestrækning syd for Hatting i et mere direkte forløb.

Der henvises i øvrigt til vedhæftede bilag med kort over korridoren.

#### Til § 2

Bestemmelsen giver hjemmel til at udrette den eksisterende jernbanestrækning i to alternative korridorer fra Horsens til Skanderborg.

Den miljømæssige påvirkning fra de forskellige alternativer berører især banens indpasning i det kuperede terræn med mulig visuel og støjmæssig påvirkning af naturområder og rekreative områder. En mulig støjpåvirkning afhænger af det konkrete linieforløb og mulighederne for støjdæmpende foranstaltninger.

Bestemmelsen i nr. 1 giver hjemmel til at analysere og projektere en vestlig linieføring (løsning 1) fra Horsens mod nord, vest for Egebjerg, langs motorvej E 45 på dennes østlige side ind til vest for Tøbstrup, hvorefter den nordvest for Tøbstrup føres mod nord-øst, til den mødes med den eksisterende banestrækning umiddelbart syd for Skanderborg Sø.

Bestemmelsen i nr. 2 giver hjemmel til at analysere og projektere en linieføring (løsning 2) af en korridor, der løber mod nord fra Horsens. Herefter passerer den i nordøstlig retning syd eller nord om Hansted, hvorefter den føres mod nord i en linieføring øst for Hansted Skov, Gedved og Tøbstrup og vest for Kattrup og Brørup, til den mødes med den eksisterende jernbanestrækning umiddelbart syd for Skanderborg Sø.

For at drage fuld fordel af hastighedsmulighederne på de nye strækninger vil en eventuel ændring af de spormæssige forhold på Horsens Station blive undersøgt, uden at stationen dermed flyttes.

Det er ikke hensigten at anlægge stationer på den nye strækning, idet strækningen ikke projekteres nær bysamfund med et tilstrækkeligt passagerunderlag.

Det forudsættes, at det undersøges, om den eksisterende jernbanestrækning nedlægges, idet der ikke er stationer/standsningsteder på strækningen. De miljømæssige og økonomiske konsekvenser af at

nedlægge strækningen vil blive belyst som led i projekteringsarbejdet.

Der henvises i øvrigt til vedlagte kortbilag.

*Til § 3*

Erhvervelse af arealer til jernbaneformål finder normalt først sted i umiddelbar tilknytning til anlægsarbejdets påbegyndelse. Bestemmelsen giver trafikministeren hjemmel til forlods at erhverve arealer m.v. — om fornødent ved ekspropriation som an-

ses for nødvendige til anlæggenes gennemførelse. Bestemmelsen forudsættes anvendt til erhvervelse af ejendomme, på hvilke der planlægges eller udføres bebyggelse eller lignende foranstaltninger, der skønnes at ville vanskeliggøre eller væsentligt fordyre gennemførelse af anlæggene.

*Til § 4*

Efter denne bestemmelse træder loven i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Skriftlig fremsættelse (19. marts 1997)

**Trafikministeren (Bjørn Westh):**

Hermed tillader jeg mig for det høje Ting at fremsætte:

*Forslag til lov om projektering af udretning af jernbanestrækningen fra Eriknauer til Horsens og fra Horsens til Skanderborg.*

(Lovforslag nr. L 205).

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, hvorefter der satses på jernbanens stærke sider og relative styrke i forhold til andre transportmidler. Som bidrag til denne udvikling blev det aftalt, at der iværksættes et analysearbejde vedrørende opgradering og elektrificering af DSB's 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 fremsætte et forslag til anlægslov vedrørende baneudretning i Østjylland på strækningen Fredericia – Århus.

Det er efterfølgende i januar 1997 mellem parterne bag aftalen af 24. oktober 1996 truffet en beslutning om, at der fremsættes forslag til projekteringslov i stedet, således at der bliver mulighed for yderligere analyser og undersøgelser vedrørende strækningen fra Horsens til Skanderborg, hvor særlige forhold gør sig gældende.

Banen vil, da den er ca. 10 km kortere end den nuværende linieføring, give både miljømæssige og økonomiske fordele samtidig med, at rejsetiden for alle tog bliver forkortet.

Lovforslaget medfører, at beslutningen om, hvilken linieføring der skal vælges, kan træffes på det bedst tænkelige grundlag, inden der fremsættes anlægslov, og det vil bedre mulig-

heden for at inddrage offentligheden i beslutningsprocessen.

I forbindelse med projekteringen forventes undersøgelser gennemført i samarbejde med de berørte amtskommuner og kommuner, der ligeledes vil blive inddraget i egentlige høringsrunder. Desuden vil offentligheden – herunder interesseorganisationer – blive informeret og få mulighed for at fremkomme med synspunkter i projekteringsfasen.

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.

Lovforslaget giver mig bemyndigelse til at projektere en udretning af den eksisterende jernbanestrækning fra Eriknauer til Horsens ved at undersøge og projektere en ny jernbanestrækning syd for Hatting i et mere direkte forløb.

Desuden giver lovforslaget mig bemyndigelse til at projektere en udretning af den eksisterende jernbanestrækning i to alternative korridorer fra Horsens til Skanderborg.

Det har først været muligt at færdiggøre grundlaget for lovforslaget i slutningen af februar, hvilket er årsagen til, at forslaget fremsættes på dette sene tidspunkt. Det er endvidere fundet hensigtsmæssigt, at lovforslaget fremsættes samtidig med forslag til lov om udbygning af Frederikssundsbanen og forslag til lov om projektering af jernbaneanlæg København-Ringsted.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget med tilhørende bemærkninger, tillader jeg mig at anbefale forslaget til Tingets hurtige og velvilige behandling.