

## Bemærkninger til lovforslaget

### 1. Indledning

I den politiske aftale af 24. oktober 1996 mellem Socialdemokratiet, Det Radikale Venstre, Centrumdemokraterne, Venstre og Det Konservative Folkeparti vedrørende DSB, som var et supplement til DSB-rammeaftalen af november 1994, aftalte parterne at afsætte midler til baneudretning og elektrificering i Østjylland på strækningen Fredericia - Århus. Det blev aftalt at fremsætte en anlægslov. Siden blev aftalen dog ændret til i stedet at gælde en projekteringslov, således at der kunne blive mulighed for yderligere analyser og undersøgelser vedrørende strækningen fra Horsens til Skanderborg. Lovforslaget blev fremsat den 19. marts 1997, jf. Folketingstidende 1996-1997, till. A, side 4380 ff.

Projekteringsloven, der foreslås ophævet, giver trafikministeren 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 projekteringsloven trafikministeren bemyndigelse til at projektere en udretning af den eksisterende jernbanestrækning i to alternative korridorer fra Horsens til Skanderborg.

De i perioden 1997 - 1998 gennemførte undersøgelser viste, at anlæggets gennemførelse vil blive mere kompliceret end på forhånd antaget, navnlig på grund af de specielle landskabelige forhold i området nord for Horsens. Det vil således medføre meget omfattende jordarbejder at gennemføre anlægsarbejdet i det noget kuperede terræn - ligesom det vil kræve særlige foranstaltninger at indpasse jernbanen i landskabet.

Den oprindelige anledning til at gennemføre en udretning var den påtænkte elektrificering af banestrækningen Fredericia - Århus. Hvis udretningen gennemførtes som led i elektrificeringsprojektet, kunne merudgiften holdes betydeligt under, hvad udretningsprojektet vurderedes at beløbe sig til som selvstændigt projekt.

I lyset af de problemer, som de nærmere undersøgelser af projektet har afdækket, og det forhold, at der hverken i trafikaftalen af 26. november 1999 mellem regeringspartierne, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten eller i aftalen af 24. januar 2001 om investeringer på trafikområdet mellem regeringspartierne, Venstre, Det Konservative Folkeparti og Centrumdemokraterne er afsat midler til udretningsprojektet, skønnes grundlaget for at opretholde projekteringsloven at være faldet bort.

Lovforslaget fjerner på den baggrund en unødvendig usikkerhedsfaktor for borgere, som ejer fast ejendom beliggende inden for de områder, der er omfattet af projekteringsloven.

Hvis elektrificeringsprojektet i Østjylland på et senere tidspunkt genoptages, må det antages, at der vil blive tale om en elektrificering af den eksisterende linie via Hovedgård.

### 2. Administrative og økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner

Forslaget har ingen administrative eller økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner.

### 3. Administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget har ingen administrative eller økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

### 4. Administrative konsekvenser for borgerne

Forslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

### 5. Forslagets miljømæssige konsekvenser

Forslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

### 6. Forholdet til EU-retten

Forslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.