

1. februar 2022
2021-4591

Kommissorium for undersøgelse af en ny jernbane Aarhus-Silkeborg og opgradering af overkørsel i Silkeborg

Baggrund

Med den politiske aftale om Infrastrukturplan 2035 (S, V, DF, SF, RV, EL, K, NB, LA, ALT og KD) af 28. juni 2021 blev det besluttet at afsætte 2.215 mio. kr. (2022-priser) til anlæg af en enkeltsporet jernbane mellem Aarhus og Silkeborg og 269 mio. kr. (2022-priser) til opgradering af overkørslen i Silkeborg.

Med den samme politiske aftale blev der afsat 60 mio. kr. og 20 mio. kr. (2022-priser) til at gennemføre en undersøgelse på fase 2-niveau i henhold til Ny Anlægsbudgettering og en miljøkonsekvensvurdering af henholdsvis en enkeltsporet jernbane mellem Aarhus og Silkeborg og en opgradering af overkørsel 56 i Silkeborg.

Oktober 2016 offentliggjorde Trafikstyrelsen forundersøgelsen *Ny bane Aarhus-Galten-Silkeborg*. Formålet med at etablere en ny jernbane fra Aarhus til Silkeborg er at forbedre den kollektive trafikbetjening i Midt- og Vestjylland ved at reducere rejsetiden fra Herning og Silkeborg til Aarhus.



Eksempel på linjeføring baseret på løsningsforslaget i Trafikstyrelsens forundersøgelse fra oktober 2016.

Kilde: Projektoversigt Infrastrukturplan 2035 (2021)



November 2016 offentliggjorde Banedanmark forundersøgelsen *Opgradering af overkørsel i Silkeborg*. Der er tale om den sikrede overkørsel 56 beliggende i Silkeborg by. I dag krydser jernbanen Frederiksberggade i niveau og overkørslen er sikret med helbom. Overkørsels placering på Frederiksberggade, der er en større indfaldsvej til bymidten i Silkeborg, medfører gener for vejtrafikken.

På den nordlige side af jernbaneovergangen var der et T-kryds, da forundersøgelsen blev udarbejdet i 2016. Silkeborg Kommune har siden hen etableret en østlig indfaldsvej kaldet Nordskovvej, således at T-krydset er blevet til et firbenet vejkryds. Tilslutningen af Nordskovvej medfører, at vejkrydset er udvidet med flere vejbaner i alle retninger herunder igennem jernbaneoverskæringen. Dette skaber en yderligere kompleksitet i forhold til at finde en god trafikal løsning for både jernbanen og vejtrafikken.



Kilde: Google Maps

Opgave

Der skal gennemføres en undersøgelse på NAB fase 2-niveau og en miljøkonsekvensvurdering (VVM) af en ny enkeltsporet jernbane mellem Aarhus og Silkeborg, og en løsning af de vejtrafikale udfordringer, der forårsages af overkørsel 56 i Silkeborg.

Indledende undersøgelsesfase

Undersøgelsen af en ny jernbane Aarhus-Silkeborg skal starte med en indledende fase, hvor der på et overordnet niveau sker en vurdering af de mulige linjeføringer på baggrund af eksisterende viden, herunder linjeføringerne C1, C3 og C4 fra forundersøgelsen og eventuelle ændrede forudsætninger f.eks. i forhold til DSB's beslutning om at anlægge et kommende værksted ved Årslev.



Der udføres en trafikalk analyse i forhold til krydsningsmuligheder, og eventuel udpegning af steder, hvor anlæg af delvist dobbeltspor kan forbedre betjeningen og punktligheden på en ny jernbane. Derudover skal den trafikale analyse afdække konsekvenserne af øget frekvens og flere stationer på strækningen mellem Aarhus og Silkeborg. Der udformes afslutningsvis køreplanseksempler for den nye jernbane samt den gamle jernbane, der går via Ry til Skanderborg, som også er opdateret i forhold til nye forudsætninger ved blandt andet Aarhus H og bindinger til landdelstrafikken.

Den nye jernbane forudsættes designet med enkeltspor til persontog med en tophastighed på 160 km/t og betjent af batteritog. Som en del af den indledende fase skal det afdækkes om de respektive linjeførings tracéer er egnet til en senere henholdsvis opgradering til 200 km/t, dobbeltspor, elektrificering med køreledninger og godstogstrafik. I tilfælde af ekstraomkostninger til at forberede den enkeltsporede jernbane til f.eks. dobbeltspor, skal der i den indledende fase estimeres et groft anlægsoverslag.

Løsningen af de vejtrafikale udfordringer i forbindelse med overkørsel 56 i Silkeborg kan udformes på flere måder, herunder erstatning af overkørslen med en vejbro over banen. Banedanmark skal i den indledende undersøgelse skitsere de mulige løsningsmodeller og i denne proces inddrage Silkeborg Kommune med henblik på at afklare lokale ønsker for stationsområdet.

Som en del af den indledende undersøgelsesfase afholder Banedanmark en idéfasehøring, hvor lokale interessenter, organisationer mv. kan komme med input og ønsker i forbindelse med anlæg af den nye jernbane og opgraderingen af overkørslen i Silkeborg. Hertil udarbejder Banedanmark, ud over et beslutningsgrundlag til forligskredsen, også et høringsnotat, hvori indkommende input bliver behandlet.

NAB fase 2-undersøgelse og miljøkonsekvensvurdering

Forligskredsen bliver efter den indledende undersøgelse forelagt et høringsnotat og beslutningsgrundlag til brug for en beslutning om hvilke én til tre linjeføringer, eventuelle stationer og løsningsforslag ved overkørsel 56, som Banedanmark skal undersøge på fase 2-niveau.

NAB fase 2-undersøgelserne skal omfatte følgende punkter:

- Udarbejdelse af projektforslag og visualiseringer af én eller flere løsninger til en ny enkeltsporet jernbane fra Aarhus til Silkeborg og en opgradering af overkørslen i Silkeborg.



- Udarbejdelse af anlægsoverslag for de undersøgte løsnin-ger, opdelt på henholdsvis en ny jernbane og opgraderet overkørsel. Anlægsoverslagene udarbejdes i henhold til ny anlægsbudgettering og skal ligeledes omfatte forslag til anlægsproces og til økonomisk afløb.
- Udarbejdelse af miljøkonsekvensvurderinger.
- Samfundsøkonomiske beregninger af en ny jernbane som enkeltstående projekt og samfundsøkonomiske beregninger af et samlet projekt indeholdende både en ny jernbane og en opgraderet overkørsel, hvori der i sidstnævnte også medregnes gevinster for vejtrafikken.
- Vurdering af de trafikale konsekvenser på Aarhus H af den øgede trafik som følge af den nye jernbane, herunder også grænsefladen til en mulig kommende station i Brabrand, som potentielt også skal betjenes en letbane.
- Vurdering af mulige besparelsetiltag, eksempelvis ved ud-fletningen ved Aarhus samt i antallet af overkørsler/broer.
- Driftsoplæg for både den nye jernbane og den gamle jern-bane via Ry med tilhørende køreplan som grundlag for tra-fikmodelberegninger.

Såfremt det af Banedanmark vurderes hensigtsmæssigt for projek-tets fremdrift at foretage en fremrykket projektering parallelt med udarbejdelse af fase 2-undersøgelsen kan Banedanmark gøre dette efter nærmere aftale med Transportministeriets departement.

Offentlig høring

Der afholdes et indledende fire ugers offentlig høring (idé- og for-slagsfasen), hvor alle interesserede opfordres til at komme med synspunkter, forslag og idéer til undersøgelsen. I tilknytning til den offentlige høring vil Banedanmark afholde borgermøder og gå i di-alog med Silkeborg Kommune og øvrige lokale interessenter.

Som en del af udarbejdelsen af fase 2-undersøgelsen fremlægges de undersøgte forslag i offentlig høring i en periode på mindst otte uger. I høringsperioden vil Banedanmark ligeledes afholde borger-møder.



Ekstern kvalitetssikring

Efter principperne i ny anlægsbudgettering om ekstern kvalitetssikring af projekter med et anlægsoverslag på mere end 250 mio. kr. vil der blive gennemført ekstern kvalitetssikring af projektet.

Grundlaget for den eksterne kvalitetssikring omfatter blandt andet materiale om den tekniske udformning, anlægsoverslag med tilhørende dokumentation for mængder, risikoanalyse og samfundsøkonomiske beregninger.

Tidsplan

Undersøgelsens tidsplan:

- Februar 2022: Undersøgelsen bliver igangsat.
- 3. kvartal 2022: Idéfasehøring. 3. kvartal 2023: Afrapportering af indledende fase til forligskredsen med henblik på stillingtagen til videre proces.
- 4. kvartal 2024: VVM-høring.
- 1. og 2. kvartal 2025: Ekstern kvalitetssikring.
- 3. kvartal 2025: Afrapportering af beslutningsgrundlag til forligskredsen og stillingtagen til igangsætning af anlæg.
- 4. kvartal 2025: Eventuel fremsættelse af anlægslov.

Det samlede projekt er i den politiske aftale om Infrastrukturplan 2035 sat til igangsættelse i 2026.

Grænseflader og interesser

I forbindelse med undersøgelsen skal Banedanmark inddrage relevante kommuner, styrelser, passagerer- og godsoperatører samt andre relevante eksterne interesser undervejs i undersøgelsen.

I den indledende fase inddrages særligt kommuner og lokale aktører i relevant omfang med henblik på at opnå viden om der er sket ændringer i de planmæssige forhold siden forundersøgelserne, og sikre tidlig inddragelse af de lokale kommuners ønsker til, hvordan jernbanen bedst forløber.

I forbindelse med fase 2-undersøgelsen inddrages de relevante kommuner og styrelser med henblik på rettidig koordinering af disses projekter og planer. Det forventes at der sker en bred gensidig orientering om forholdene i det aktuelle område, herunder vaserende planlægnings- og byggesager.

Til brug for udarbejdelsen af togdriftsoplægget inddrages Trafikplangruppen i regi af Transportministeriets departement.



Organisering

Undersøgelsen gennemføres i en projektorganisation i Banedanmark. Der nedsættes samtidig en følgegruppe bestående af Transportministeriets departement og Banedanmark.