

Til lovforslag nr. L 119. Betænkning afgivet af Trafikudvalget den 15. april 1993

## Betænkning

over

### Forslag til lov om udbygning af banestrækningen mellem Vamdrup og Padborg

Udvalget har behandlet lovforslaget i en række møder og har herunder stillet spørgsmål til trafikministeren, som denne har besvaret skriftligt. Et af udvalgets spørgsmål til trafikministeren og dennes svar herpå er optrykt som bilag til betænkningen.

Udvalget har endvidere besigtiget banestrækningen mellem Vamdrup og Padborg i dagene 25.-26. februar 1993.

Udvalget har herudover modtaget skriftlige og/eller mundtlige henvendelser fra:

Beboere på Østerager, Nørreager og Kæra-  
ger,

Borgergruppen i Sommersted,

Borgergrupperne Sommersted, Over Jerstal,

Hjordkær og Bolderslev,

Esbensen, rådgivende ingeniører, Åbenrå,

Fælleslandboforeningen for Nordslesvig,

Fællesudvalget for Vojens By,

Hjordkær Borgerforening,

Landbogården, Åbenrå,

Nielsen, Ejgild, Bolderslev,

Sydgruppen Over Jerstal,

Thygesen, Lars, Over Jerstal og

Vejle Amt, Sønderjyllands Amt, Vamdrup,

Rødding, Vojens, Rødekro, Tinglev og

Bov Kommuner.

Der er af et mindretal stillet ændringsforslag, hvorom henvises til de ledsagende bemærkninger.

Trafikministeren har over for udvalget i øvrigt bl.a. oplyst følgende:

#### *EF-fuglebeskyttelsesområde*

I bemærkningerne til lovforslaget er det oplyst, at udbygningen af banen berører Tinglev sø og mose, som er udpeget til EF-fuglebeskyttelsesområde.

Miljøministeriet har efterfølgende oplyst, at de arealer, der direkte berøres af baneudbygningen, forventes udtaget af EF-fuglebeskyttelsesområdet. Baneudbygningen berøres således ikke af den bekendtgørelse om afgrænsning og anvendelse af bevarings- og beskyttelsesområder af international betydning, som netop er sendt til høring. Det er Miljøministeriets indtryk, at EF-Kommissionen ikke vil have indvendinger mod den foreslåede grænsejustering.

#### *Andet*

For god ordens skyld skal det oplyses, at det indgår i projektet at udvide underføringsanlægget for Kestrupvej med et nyt underføringsanlæg for to spor, at udvide underføringsanlægget for Damgaardsvej og at udvide gang- og cykeltunnelen syd for Rødekro Station, idet disse oplysninger ved en fejltagelse ikke er omtalt i lovforslagets bemærkninger.

Herefter indstiller et *flertal* (udvalget med undtagelse af Socialistisk Folkepartis og Fremskridtspartiets medlemmer) lovforslaget til *vedtagelse uændret* dog under forudsætning af, at der ved projektets udformning sker følgende ændringer:

## 1. Støjforholdene

Støjbelastningstallet nedsættes fra de 10, som benyttes i DSB's »støjpuljeprojekt«, til 5. Flertallet er bekendt med, at en sådan ændring af støjbelastningstallet indebærer, at omfanget af støjskærme forøges fra lovforslagets ca. 2.800 m til ca. 9.200 m, at antallet af boliger, som skal facadeisoleres, falder fra ca. 670 til ca. 370, og at ændringen medfører en meromkostning på ca. 10 mio. kr., heraf ca. 8,5 mio. kr. i første etape.

Flertallet er i øvrigt bekendt med, at den endelige afgørelse af, hvor der skal opstilles støjskærme, og hvilke boliger der skal facadeisoleres, vil blive foretaget af DSB i samarbejde med de berørte kommuner på grundlag af den detaljerede udformning af projektet.

## 2. Overkørsler

Fra lokal side er der fremsat ønsker om ændring af en række af de foreslåede vej- og stianlæg, som etableres til erstatning for de niveauoverkørsler, der må nedlægges.

Flertallet forudsætter, at der ved vurderingen af, hvilke erstatningsanlæg der skal etableres, tages hensyn til størrelsen og sammensætningen af vejtrafikken gennem overkørslen, arealanvendelsen i området omkring overkørselen og de fysiske muligheder for etablering af erstatningsanlæg.

Den konkrete udformning af det enkelte erstatningsanlæg bør ske i et tæt samarbejde med de lokale myndigheder. I en række tilfælde har disse myndigheder udtrykt ønske om, at erstatningsanlægget udformes, således at det, ud over at løse det problem, som nedlæggelsen af jernbaneoverkørslen rejser, også kan løse andre trafikale problemer, f.eks. behov for en omfartsvej.

Flertallet lægger vægt på, at DSB deltager i et samarbejde med de lokale myndigheder om en udformning af anlægget, som kan løse også lokale trafikproblemer. Flertallet er bekendt med den praksis, at ekstraomkostninger, som må tilskrives, at anlægget skal opfylde andre formål end at erstatte den eksisterende overkørsel, bæres af de lokale myndigheder.

Flertallet finder det vigtigt at fastholde disse overordnede principper også for anlægget i Sønderjylland.

Flertallet er derfor indforstået med, at DSB efter lovens vedtagelse samarbejder med amter

og kommuner om at imødekomme de lokale myndigheders ønsker, såfremt meromkostningerne herved afholdes af disse myndigheder.

For så vidt angår nogle konkrete overkørsler har flertallet følgende bemærkninger:

I **Bolderslev** er der en særlig stor trafik med landbrugsmaskiner, fordi landsbyen er en af de få udflyttede landsbyer, der findes. Fra lokal side er det fremført, at den i lovforslaget forudsatte løsning vil medføre, at denne relativt store trafik med landbrugsmaskiner vil være tvunget til at benytte en stærkt trafikeret landevej. Sønderjyllands Amt og Tinglev Kommune har på den baggrund givet tilsagn om at betale 50 pct. af meromkostningerne dog maksimalt 3 mio. kr. ved etablering af en omfartsvej kombineret med en billigere sivetunnel end den, der er forudsat i lovforslaget.

Flertallet kan på denne baggrund tilslutte sig, at der inden for en samlet ramme for de statslige udgifter på 14 mio. kr., svarende til en statslig merudgift på 3,7 mio. kr. i forhold til lovforslaget, i samarbejde med amt og kommune findes en løsning med en omfartsvej og en billigere sivetunnel. Det er herved forudsat, at amt og kommune bidrager til meromkostningerne som anført ovenfor.

I **Hjordkær**, hvor trafikken i den eksisterende overkørsel er relativt stor, ca. 3.300 biler pr. årsdøgn, er der fremsat ønsker, dels om en ændring af stitunnelen til en sivetunnel, dels om en forlængelse af den i lovforslaget forudsatte omfartsvej. Sønderjyllands Amt har givet tilsagn om at betale meromkostningerne ved en forlængelse af omfartsvejen.

Da et temmelig stort antal bilister, ca. 1.600 pr. årsdøgn, uden sivetunnel vil få en omvejskørsel på op til 1.200 m, kan flertallet tilslutte sig, at der inden for en samlet ramme for de statslige udgifter på 21,5 mio. kr., svarende til en statslig merudgift på 4,0 mio. kr. i forhold til lovforslaget, i samarbejde med amt og kommune findes en løsning med en længere omfartsvej og en sivetunnel. Det er herved forudsat, at amtet betaler meromkostningerne ved forlængelse af omfartsvejen, og at kommunen betaler meromkostninger ved en eventuel anden og dyrere udformning af sivetunnelen.

For så vidt angår **Over Jerstal** kan flertallet tilslutte sig den i lovforslaget indeholdte løsning med en ny vejforbindelse lige nord for og en stiforbindelse lige syd for den eksisterende

overkørsel. Flertallet kan dog give sin tilslutning til, at der inden for den i lovforslaget indeholdte ramme for de statslige udgifter på 17,6 mio. kr. kan findes en anden løsning, såfremt kommunen måtte ønske for egen regning at forlænge omfartsvejen af hensyn til skolen eller at etablere en sydlig omfartsvej og/eller en sivetunnel.

I **Sommersted**, hvor trafikken er relativt stor, ca. 2.600 biler pr. årsdøgn, er der fremsat ønske om, at stitunnelen ændres til en sivetunnel. Uden sivetunnel vil personbiltrafikken fra den østlige del af byen til butikkerne i den vestlige del få en omvej på op til 1.500 m, hvoraf en del forløber på en trafikkeret landevej.

For af trafiksikkerhedsmæssige grunde at undgå denne lokaltrafik på landevejen kan flertallet tilslutte sig, at stitunnelen ændres til en sivetunnel udformet som en »hank«. Det forudsættes, at udformningen af sivetunnelen sker i samarbejde med kommunen, og at de statslige udgifter holdes inden for en samlet ramme på 18,2 mio. kr. svarende til en merudgift på 2,8 mio. kr. i forhold til lovforslaget, og at kommunen betaler merudgifter ved en ændret udformning af sivetunnelen.

For alle erstatningsanlæggene forudsættes det, at ændringer i udformningen holdes inden for rammerne af de i miljørapporten indeholdte forslag og alternativer.

Et *mindretal* (Socialistisk Folkepartis medlem af udvalget) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med det af mindretallet stillede ændringsforslag.

Et *andet mindretal* (Fremskridtspartiets medlemmer af udvalget) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling, da mindretallet ikke kan støtte lovforslagets finansieringsgrundlag. Mindretallet kan dog støtte den af flertallet angivne planudformning for linieføring m.m.

### Ændringsforslag

Af et *mindretal* (SF):

#### Til § 1

1) Efter 2. pkt. indsættes som nyt punktum:

»Støjforanstaltninger i forbindelse med anlægget skal udføres, så de overholder en støjgrænseværdi på 60 dB(A).«

### Bemærkninger

#### Til nr. 1

Danmarks Statistik har undersøgt, hvor mange boliger der er belastet af støj fra tog, og det viste sig, at det drejer sig om ca. 38.000.

For nyere byggeri, der er omfattet af en lokalplan, er støjgrænsen 60 dB(A). Det er derfor SF's opfattelse, at langt den største del af de i forslaget berørte boligområder ikke bør belastes med mere end 60 dB(A), når det er nyanlæg, der etableres.

*Tove Lindbo Larsen (S) Erling Hugger Jakobsen (S) J. K. Hansen (S) fmd.*

*Bakholt (S) Hans Erenbjerg (S) Jimmy Stahr (S) Tommy Dinesen (SF)*

*Sonja Albrink (CD) Ikast (KF) Agnete Laustsen (KF) Svend Erik Hovmand (V)*

*Svend Heiselberg (V) Helge Sander (V) Ernst B. Schmidt (FP) nfm. Ole Donner (FP)*

*Bilgrav-Nielsen (RV) Inger Stilling Pedersen (KRF)*

**Bilag****Et af udvalgets spørgsmål til trafikministeren og dennes besvarelse heraf****Spørgsmål:**

Udvalget anmoder om ministerens kommentarer til henvendelserne af 8. december 1992, 7. december 1992, 17. december 1992, 16. december 1992 og 18. december 1992 fra henholdsvis Landbogården, jf. bilag 1, Borgergruppen i Sommersted, jf. bilag 3, Vejle Amt, Sønderjyllands Amt, Vamdrup, Rødding, Vojens, Rødekro, Tinglev og Bov Kommuner, jf. bilag 4, Vejle Amt, jf. bilag 5, og Vojens Kommune, jf. bilag 6, vedrørende ovennævnte lovforslag.

**Svar:**

Med udgangspunkt i henvendelsen fra Vejle Amt, Sønderjyllands Amt, Vamdrup, Rødding, Vojens, Rødekro, Tinglev og Bov Kommuner, jf. bilag 4, kan jeg oplyse følgende:

**Overkørsler**

Det er i henvendelsen anført, at de løsninger til erstatningsanlæg for overkørsler, der er beskrevet i lovforslagets bemærkninger, for en række vedkommende giver problemer for lokalsamfundene, og at det vil betyde, at byerne bliver delt, at lokal, intern trafik skal ud på overordnede veje, at det er ødelæggende for handelslivet i byen, samt at den forøgede sikkerhed, der opnås ved lukningen, bliver mere end sat over styr.

**Kommentar**

Ved planlægningen af de anlæg, som skal erstatte jernbaneoverkørslerne, er der taget udgangspunkt i de principper, som følges ved nedlæggelse af private og offentlige jernbaneoverkørsler andre steder i landet.

Valg af erstatningsanlæg er sket ud fra følgende tre forskellige princippløsninger:

- Nedlæggelse uden etablering af bro- eller tunnelanlæg, men eventuelt med anlæg af supplerende parallelveje.
- Etablering af bro- eller tunnelanlæg »på stedet«, hvor dette er fysisk muligt. En mindre

flytning af anlæggene betragtes som værende »på stedet«.

- Etablering af et »udflyttet« vejanlæg samt en stiforbindelse »på stedet«.

Forud for valget af afløsningsanlæg for en konkret jernbaneoverkørsel er der i samarbejde med den lokale vejbestyrelse foretaget en analyse af overkørselens benyttelse og funktion:

- Størrelsen og sammensætningen af vejtrafikken gennem jernbaneoverkørslen er målt.
- Arealanvendelsen og den fysiske planlægning i områderne omkring jernbaneoverkørslen er undersøgt.
- Fysiske muligheder for etablering af afløsningsanlæggene er undersøgt.

Herefter er der foretaget en samlet afvejning af fordele og ulemper af de mulige afløsningsanlæg, herunder miljømæssige forhold.

Ved lukning af jernbaneoverkørslerne opnås nogle generelle fordele, bl.a.

- at faren for sammenstød mellem vejtrafikken (gående og kørende) og skinnetrafikken elimineres, og
- at vejtrafikken undgår generende/forsinkende bomnedlukninger.

Da formålet med udbygningen af jernbanestrækningen er at afvikle en væsentlig større jernbanetraffic, vil faren for sammenstød mellem vejtrafikken og skinnetrafikken stige, og den højere strækningshastighed bevirker, at konsekvenserne af eventuelle sammenstød mellem vej- og skinnetrafikken bliver større, hvis ikke overkørslerne lukkes. Lukning af overkørslerne vil med andre ord give en væsentlig generel forøgelse af trafikikkerheden.

Det primære lokale ønske er oftest at få etableret en niveaufri krydsning på samme sted som (eller lige ved siden af) jernbaneoverkørslen med henblik på så få ændringer af de bestående forhold som muligt. Visuelt vil en underføring af vejen på den hidtidige overkørsels sted normalt være den bedste løsning. Denne anlægstype giver dog en række tekniske problemer.

Er der f.eks. bebyggelse langs vejene helt op til overkørslen, får disse ejendomme deres vejadgange afbrudt på grund af rampeanlæg til den niveaufri krydsning. Der må derfor etableres nye adgangsveje bag disse ejendomme. Det er endvidere vanskeligt at opretholde vejtrafikken gennem jernbaneoverkørslen i anlægsperioden, hvis tunnel- eller broanlægget skal etableres på overkørselsstedet.

Flyttes krydsningsanlægget lidt i forhold til overkørslen, kan ovennævnte problemer begrænses, men der kan så til gengæld blive behov for at nedrive et større antal bygninger langs den ene vejside, hvilket normalt er uacceptabelt.

I mindre landsbyer med kun en enkelt husrække på begge sider af vejen kan krydsningsanlægget med tilhørende ramper placeres bag den ene husrække. Herved kan nedrivninger undgås, og den gennemkørende trafik føres uden om bebyggelsen. Jernbanens barriereeffekt forstærkes dog, da den lokale trafik påføres en omvej.

En samlet løsning »på stedet« kan derfor ofte vanskeligt lade sig gøre af pladsmæssige grunde. Vejanlægget placeres derfor et sted, hvor det er muligt at undgå nedrivninger i større omfang. Da byerne ofte er bygget op omkring vejen, der krydser jernbanen, kan vejene suppleres med en krydsning for bløde trafikanter »i nærheden« af den hidtidige jernbaneoverkørsel for ikke at pålægge de bløde trafikanter lange omveje.

Ved alle overkørslerne er der valgt et anlæg, som økonomisk rimeligt løser flest mulige problemer. Det har dog ikke i alle tilfælde været muligt at opnå enighed med den pågældende lokale vejbestyrelse. I tilfælde, hvor der ikke har kunnet opnås enighed på grundlag af de generelle principper, har det hidtil været praksis, at den lokale vejbestyrelse betaler merprisen, såfremt denne ønsker f.eks. stiforbindelser »på stedet« udbygget, således at personbiler også kan passere.

En nærmere redegørelse for valget af de enkelte anlæg er beskrevet i »Miljøkonsekvenser af udbygningen af jernbanestrækningen mellem Vamdrup og Padborg«, afsnit 4.

### Jordfordeling

Det anføres i henvendelsen, jf. bilag 4, at lukningen af overkørsler giver driftsproblemer

for mange landmænd. Både af trafikikkerhedsmæssige og driftsmæssige grunde opfordrer amterne og kommunerne derfor til, at der snarest igangsættes undersøgelser af mulighederne for jordfordeling.

### Kommentar

I rapporten »Miljøkonsekvenser af udbygningen af jernbanestrækningen mellem Vamdrup og Padborg« er det om de jernbaneoverkørsler, som søges nedlagt uden etablering af niveaufrie krydsningsanlæg, tilkendegivet, at behovet for jordfordeling vil blive undersøgt, og at jordfordelinger vil blive gennemført, hvor dette er hensigtsmæssigt.

De nødvendige ejendomskort m.v. til brug ved en vurdering af jordfordelingsbehovet er udfærdiget. Så snart anlægsloven er vedtaget, vil disse materialer blive sendt til Jordfordelingsdirektoratets Jordfordelingskontor med anmodning om at vurdere behov for jordfordelinger ved de jernbaneoverkørsler, som nedlægges. Disse vurderinger vil blive forelagt ekspropriationskommissionen ved besigtigelsesforretningen og danne grundlag for ekspropriationskommissionens beslutning om, hvorvidt der skal gennemføres jordfordelinger, eller om der i stedet skal udbetales erstatninger til de berørte ejendomme for de ulemper, som opstår ved lukningen af jernbaneoverkørslerne.

### Støj

Det anføres i henvendelsen, jf. bilag 4, at det for amterne og kommunerne er helt uforståeligt, at et statsligt anlæg ikke skal respektere de normale støj-mæssige grænseværdier, således som amter og kommuner er bundet til gennem Miljøstyrelsens vejledninger.

### Kommentar

Som det fremgår af lovforslagets bemærkninger, vil udgiften til støj-dæmpende foranstaltninger blive afholdt inden for DSB's rammer, og foranstaltningerne vil blive udført efter de hidtil gældende regler.

Den vejledning, der henvises til i henvendelsen fra amterne og kommunerne, er formentlig Miljøstyrelsens vejledning nr. 6 fra 1985 »Støj og vibrationer fra jernbaner«. Denne vejledning retter sig mod nye arealanvendelser i nærheden af eksisterende jernbaner, men forhold-

der sig ikke til nye baneanlæg eller ændringer af anvendelsen af eksisterende jernbaner. I vejledningen er angivet grænseværdier på 55 dB(A) for rekreative områder i det åbne land, 60 dB(A) for rekreative områder i og nær byområder, boligområder, hospitaler, skoler m.m., og 65 dB(A) for hoteller og kontorer.

Formålet med Miljøstyrelsens vejledning er at undgå, at der bygges nye boliger og lignende på arealer, som allerede er støjbelastede. I vejledningen er der derfor vejledende grænser for det acceptable støjniveau. Det kan imidlertid være vanskeligt at leve op til tilsvarende krav, dér hvor bebyggelsen og trafik anlægget allerede er etableret, uden at omkostningerne bliver så store, at de ikke står i et rimeligt forhold til de fordele, som opnås.

Der findes således ikke i miljølovgivningen formelle regler hverken for nye jernbaneanlæg eller eksisterende jernbanestrækninger.

Siden 1986 har DSB haft Folketingets tilslutning til årligt at anvende op til 1 pct. af anlægsbudgettet til støjbeskyttelse af eksisterende boliger langs DSB's banestrækninger. Prioriteringen af disse midler – den såkaldte støjpulje – foretages i samarbejde mellem DSB og Miljøstyrelsen. For først at forbedre forholdene for de mest generede er det praksis at bruge pengene til at nedbringe støjniveauet i de støjramte boligområder, der i dag har over 65 dB(A).

Der er for 2. sporet mellem Vamdrup og Padborg taget udgangspunkt i disse støjpuljeregler. I modsætning til støjpuljeprojektet vil støjforanstaltningerne i tilknytning til udbygningen af 2. sporet dog blive gennemført på en gang samtidig med gennemførelsen af den pågældende etape af anlægsarbejdet og for midler udover støjpuljen og derfor også uden for den almindelige prioriteringsrækkefølge for anvendelse af støjpuljemidlerne. Beboerne langs den pågældende strækning bliver således bedre stillet end beboerne langs de øvrige eksisterende hovedstrækninger, hvor trafikken vil stige lige så meget eller mere end på strækningen mellem Vamdrup og Padborg.

Der knytter sig desuden det særlige forhold til støjpuljens grænseværdi, at der ved beregningen af togstøjen ikke tages hensyn til, at der allerede nu – og i fremtiden i endnu højere grad – benyttes støjsvage tog som IC3-toget og de tilsvarende elektriske IR4-tog. Dette bety-

der, at den faktiske grænseværdi for etablering af støjbeskyttelse langs strækningen i Sønderjylland er på 64 dB(A). Kriterierne og beregningsmetoderne for støjpuljemidlerne er nærmere beskrevet i »Miljøkonsekvenser af udbygningen af jernbanestrækningen mellem Vamdrup og Padborg«, afsnit 2.4.

Målsætningen er, at togstøjbelastningen skal nå ned på 60 dB(A), efterhånden som den teknologiske udvikling og udskiftningen af materiellet reducerer støjen. Ved fastlæggelsen af omfanget af støjdæmpende foranstaltninger langs strækningen mellem Vamdrup og Padborg er der således taget udgangspunkt i støjniveauet fra gammelt togmateriel, uanset at en del af materiellet allerede i dag er nyt støjsvagt materiel. Samtidig er der regnet med en kraftig forøgelse af trafikken og med toghastigheder på op til 200 km/t, uanset sådanne trafikmængder og toghastigheder først vil komme på tale efter en årrække.

I perioden indtil trafikken er steget væsentligt og hastighederne forøget til 200 km/t, vil støjniveauet således ligge under det beregnede støjniveau på 64 dB(A). Samtidig vil den teknologiske udvikling og udskiftningen af en større del af materiellet med moderne støjsvage tog fortsat medvirke til at nedbringe det faktiske støjniveau med henblik på at opfylde målsætningen om et støjniveau på 60 dB(A).

Amterne og kommunerne nævner i deres henvendelse, at der i forbindelse med etablering af Øresundsforbindelsen tages udgangspunkt i en grænseværdi på 60 dB(A). Dette er korrekt, men Øresunds anlægget adskiller sig fra 2. sporet i Sønderjylland ved at være et helt nyt anlæg, som bygges på et sted, hvor der i dag ikke er noget trafik anlæg. Hertil kommer, at beregningerne her foretages på grundlag af det nye støjsvage materiel, som fra første dag vil betjene denne strækning. Målsætningen for de to anlæg er således den samme, men resultatet nås på forskellig vis.

#### **Mulighederne for at gennemføre ekspropriationer på vejbestyrelsernes foranledning**

Det foreslås i henvendelsen, jf. bilag 4, at der i lovforslagets § 2 åbnes mulighed for, at arealerhvervelser til erstatningsanlæg for jernbaneoverkørslerne kan ske ved den pågældende vejbestyrelses foranstaltning.

### *Kommentar*

Erfaringsmæssigt er det mest hensigtsmæssigt, at arealerhvervelser m.v. til alle anlæg på strækningen behandles ensartet og af samme ekspropriationskommission med henblik på at opnå en ensartet og ligeværdig behandling af sagerne.

### **Øvrige bilag**

De ovenfor anførte kommentarer til bilag 4 besvarer også de øvrige henvendelser, bortset fra henvendelsen af 16.12.1992 fra Vejle Amt, jf. bilag 5. Vejle Amt anmoder heri om orientering om dels de planlagte støjbeskyttelsesforanstaltninger i Vamdrup i forbindelse med 2. sporsprojektet, dels prioriteringen af støjpulje-

midlerne for strækningen mellem Vamdrup og Lunderskov.

Støjbeskyttelsesforanstaltningerne i Vamdrup i forbindelse med 2. sporsprojektet er beskrevet i miljørapporten. Der planlægges etableret i alt 1.650 meter støjskærme og facadeisolering i alt 24 boliger. Det kan i øjeblikket ikke siges, hvornår støjbeskyttelsen etableres, idet det afhænger af, hvornår den næste etape af 2. sporet mellem Vamdrup og Vojens bygges.

Hvad angår strækningen mellem Lunderskov og Vamdrup, som indgår i støjpuljeprojektet, vil DSB som ønsket orientere amtet, når de pågældende områder står for tur i dette projekt.

Med venlig hilsen

Helge Mortensen