

Lovforslag nr. L 119. Fremsat den 2. december 1992 af trafikministeren (Ikast)

Forslag

til

Lov om udbygning af banestrækningen mellem Vamdrup og Padborg

§ 1. Trafikministeren bemyndiges til at udbygge kapaciteten på jernbanestrækningen mellem Vamdrup og Padborg ved anlæg af et 2. spor og nedlæggelse af jernbaneoverskæringer samt etablering af erstatningsanlæg for disse. Udbygningen skal desuden muliggøre en maksimal toghastighed på begge strækningens spor på 200 km i timen.

§ 2. Trafikministeren bemyndiges til ved ekspropriation at erhverve fast ejendom, der er nødvendig til gennemførelse af de i § 1 om-

handlede anlæg. Ekspropriation sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation af fast ejendom.

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

Stk. 2. Lov nr. 212 af 16. maj 1942 om Bemyndigelse for Ministeren for offentlige Arbejder til Foretagelse af Ekspropriation til Anlæg af 2det Spor på Strækningen Lunderskov-Tinglev ophæves.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Der er indgået en principaftale mellem den danske og den tyske trafikminister om elektrificering af strækningen Odense-Padborg-Hamburg og om en vurdering af behovet for kapacitetsforbedringer på strækningen.

Elektrificering af den danske strækning mellem Odense og Padborg og den tyske strækning mellem Hamburg og Padborg er påbegyndt.

På den tyske side er det især strækningen mellem Elmshorn og Pinneberg nord for Hamburg, der giver kapacitetsproblemer. En udbygning af kapaciteten på denne strækning indgår i den tyske regerings plan for udbygning af infrastrukturen, Bundesverkehrswegeplan, og kan derfor forventes etableret indenfor de nærmeste år.

På den danske side udgør den enkeltsporede strækning mellem Vamdrup og Padborg et kapacitetsproblem. Allerede i dag giver strækningens kapacitet anledning til begrænsninger i trafiktilrettelæggelsen. Efter åbningen af den faste jernbaneforbindelse over Storebælt kan en større del af godstrafikken med fordel ledes gennem Sønderjylland til Tyskland. På længere sigt vil også den faste forbindelse over Øresund få betydning for godsmængden gennem Sønderjylland. De faste forbindelser over Storebælt og Øresund vil således give betydelige tidsbesparelser specielt for transitgodstrafikken mellem Sverige og Tyskland. Eksempelvis vil transporttiden mellem Sydsverige og Hamburg, der i dag er ca. 16 timer, efter åbningen af de faste jernbaneforbindelser kunne nedbringes til ca. 8 timer.

Når dobbeltsporet i Sønderjylland er etableret, vil der være tilstrækkelig kapacitet til, at størstedelen af godstrafikken fra Sverige og Sjælland til Tyskland kan ledes til den faste Storebæltsforbindelse og videre gennem Sønderjylland.

Der forventes ikke nogen væsentlig forøgelse af passagertrafikken på strækningen, idet størstedelen af trafikken i dagtimerne mellem Sjælland og Nordtyskland fortsat vil blive ledt over Rødby-Puttgarden

overfarten og eventuelt på et senere tidspunkt over en fast forbindelse over Femerbælt. Derimod vil en del nattog køre via Sønderjylland.

Kapacitetsbegrænsningen på den enkeltsporede strækning har alligevel en væsentlig betydning for passagertrafikken. Den forventede forøgelse af godstrafikken vil således give yderligere restriktioner for tilrettelæggelse af passagertrafikken og dermed også risiko for hyppige regularitetsproblemer.

DSB vurderer, at en etapevis udbygning af 2. sporet, hvor strækningen mellem Vojens og Tinglev bygges først, vil give tilstrækkelig kapacitet i hvert fald frem til ibrugtagningen af Øresundsforbindelsen. Det vil være fordelagtigt at udbygge første etape af 2. sporet samtidig med, at strækningen elektrificeres, således at den udbyggede og elektrificerede strækning kan tages i brug samtidig med Storebæltsforbindelsen.

På denne baggrund er der i forbindelse med finanslov 1993 indgået aftale om at påbegynde første etape af dobbeltsporet på strækningen mellem Vojens og Tinglev i 1993.

Der vil løbende blive foretaget en vurdering af behovet for en videre udbygning af den resterende del af 2. sporet mellem henholdsvis Vamdrup og Vojens og Tinglev og Padborg. En stillingtagen til en sådan udbygning vil skulle ske i forbindelse med en samlet prioritering af den fremtidige jernbaneinfrastruktur. Det er dog fundet hensigtsmæssigt at skabe lovgrundlag for det samlede anlæg af 2. sporet, bl.a. med henblik på at anlæggets lokale virkninger og miljømæssige konsekvenser kan vurderes som en helhed.

Det vil være hensigtsmæssigt ved udbygningen af kapaciteten at sikre mulighed for maksimale toghastigheder på omkring 200 km/t, som er den standard, der tilstræbes i EF-nettet for tog med høj hastighed. For godstog dimensioneres der for hastigheder på op til 120 km/t.

I henhold til lov nr. 212 af 16. maj 1942 er der givet bemyndigelse til Ministeren for offentlige Arbejder til at foretage ekspropriation til anlæg af et 2. spor på strækningen Lunderskov-Tinglev. Ekspropriationer-

ne i henhold til denne lov er gennemført og matrikulært berigtiget, ligesom 2. sporet er etableret på strækningen mellem Lunderskov og Vamdrup.

På strækningen mellem Tinglev og Padborg var der før Genforeningen anlagt et 2. spor med smalt planum. Dette spor er imidlertid fjernet i tiden efter 1920.

De nødvendige arealer til 2. sporet er således i det væsentlige tilvejebragt. Anlæg af det nye 2. spor med nutidig standard samt visse kurvereguleringer, der muliggør en hastighed på 200 km/t, nødvendiggør dog supplerende arealerhvervelse langs strækningen.

Det tilstræbes i videst muligt omfang at koordinere arbejdet med elektrificering af strækningen med etablering af 2. sporet, således at anlægsarbejderne giver færrest mulige gener for omgivelserne og kan gennemføres for mindst mulige omkostninger.

2. Anlæggets udformning

Formålet med udbygningen af jernbanen mellem Vamdrup og Padborg er at få en større del af især transittrafikken over på jernbane. Skønmæssigt forventes der en fordobling af trafikken efter åbning af den faste jernbaneforbindelse over Storebælt.

De fleste vej bærende broer på strækningen er forberedt for anlæg af det nye spor og bevares derfor, jf. bemærkningerne til § 1. Hensynet til det eksisterende spor og broerne gør, at der er meget snævre grænser for placeringen af det nye spor.

Banen forløber over store strækninger igennem moseområder. Disse steder er det nødvendigt at udskifte mosejorden under sporene med stabile materialer for at få sporet til at ligge fast.

Forøgelsen af hastigheden til 200 km/t indebærer, at de skarpe kurver, der findes nogle steder på det nuværende spor, må udrettes. Den forøgede hastighed betyder også, at det forudsættes, at man fjerner jernbaneoverskæringerne med bomanlæg. Det indgår derfor i projektet at erstatte de fleste nuværende overskæringer med krydsninger, som ikke er i samme niveau som banen. Enkelte steder vil nogle mindre benyttede overkørsler blive nedlagt.

Ved planlægningen af de anlæg, som skal erstatte jernbaneoverkørslerne, er der taget udgangspunkt i de principper, som har været fulgt ved tidligere nedlæggelse af private og offentlige jernbaneoverkørsler. De lokale vejbestyrelser, amtskommuner og kommuner har løbende været involveret i planlægningsarbejdet.

Ved valg af erstatningsanlæg, er der taget udgangspunkt i følgende tre forskellige princippløsnin-

– Nedlæggelse, uden etablering af bro- eller tunnelanlæg, men eventuelt med anlæg af supplerende parallelveje.

– Etablering af et bro- eller tunnelanlæg 'på stedet', hvor dette er fysisk muligt. En mindre flytning af anlæggene betragtes stadig som værende 'på stedet'.

– Etablering af et 'udflyttet' vejanlæg samt en stiforbindelse 'på stedet'.

Forud for valget af erstatningsanlæg for en konkret jernbaneoverkørsel er der i samarbejde med den berørte amtskommune eller kommune foretaget en analyse af overkørselens benyttelse og funktion:

– Størrelsen og sammensætningen af trafikken gennem jernbaneoverkørslen er målt.

– Arealanvendelsen og den fysiske planlægning i områderne omkring jernbaneoverkørslen er undersøgt.

– Fysiske muligheder for etablering af erstatningsanlæggene er undersøgt.

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

De erstatningsanlæg, som vælges, indeholder en afvejning mellem en lang række forhold, og praksis har vist, at nedlæggelse af jernbaneoverkørsler altid giver både fordele og ulemper for vejtrafikanterne.

DSB har ved alle overkørslerne søgt at fremme det anlæg, som økonomisk rimeligt løser de fleste problemer. Det har dog ikke i alle tilfælde været muligt at opnå fuld enighed med den pågældende vejbestyrelse.

3. Miljømæssige konsekvenser af udbygningen

Som grundlag for lovforslaget er der foretaget en undersøgelse af anlæggets konsekvenser for miljøet. Undersøgelsen og dens resultater er beskrevet i rapporten »Miljøkonsekvenser af udbygningen af jernbanestrækningen mellem Vamdrup og Padborg«, som vil blive forelagt Folketinget i forbindelse med lovforslagets behandling. Undersøgelsen er udarbejdet i samarbejde med miljømyndighederne og under inddragelse af de kommunale myndigheder. Der har i forbindelse med undersøgelsesarbejdet været afholdt offentlige møder om projektet.

3.1 Støjforhold

Udgiften til støjdæmpende foranstaltninger afholdes indenfor DSBs rammer, og foranstaltningerne udføres efter de hidtil gældende regler.

3.2 Vibrationer

Trafik med tungt materiel, specielt godstog, bevirker vibrationer. Generelt er vibrationer i nærheden af baner ikke noget problem i afstande større end 25 - 50 meter. Specielle jordbundsforhold kan dog betyde, at vibrationer kan sprede sig længere væk.

DSBs skøn er, at størrelsen af vibrationerne ikke vil blive forøget af projektet. Vibrationerne vil således ikke blive kraftigere under de enkelte togpassager, men passagerne vil ske oftere på grund af det større antal tog.

Der findes ikke i dag metoder til med fuld sikkerhed at forudsige vibrationers omfang. Efter trafikændringen vil det derfor blive undersøgt, om der er opstået uacceptable konsekvenser, og disse vil, hvis det er teknisk muligt, blive afhjulpet.

3.3.1 Flora og fauna

Jernbanen mellem Vamdrup og Padborg forløber hovedsageligt gennem agerland, men over store strækninger går den gennem moseområder. Da banen mange steder ligger tæt ved skellet mellem områder, hvor vandet løber mod øst, og områder, hvor vandet løber mod vest, krydser banen kun få større vandløb. Der er få skove i nærheden af banen, når bortses fra DSBs sneværnsbælter, som i en samlet længde af ca. 15 km er anlagt langs østsiden af banen.

Arealbehovet indskrænker sig generelt til en stribe på få meters bredde langs banen. På steder, hvor der skal ske kurveudretninger, vil arealbehovet være større, men ved store kurveudretninger vil der kunne frigives areal. I bemærkningerne til § 1 er der nærmere redegjort for arealbehovet. Da arealforbruget er begrænset, vurderes de generelle konsekvenser over for naturområder at være ubetydelige.

I det følgende er der særligt redegjort for de værdifulde områder, som banen går igennem:

Hjarup mose er en gammel højmosé, som på grund af tørvegravning, afvanding og tilgroning har mistet sit højmosépræg. Mosen blev fredet i 1985. Banens forløb gennem området berører ikke selve moseområderne, som ligger 3-400 meter øst og vest for banen. På langt det meste af strækningen er der dyrkede marker. Det vurderes ikke, at projektet vil indebære problemer.

Tinglev sø og mose er udpeget til EF-fuglebeskyttelsesområde. Banen går her gennem arealer med dyrkede marker, græsning og høslet. Parcellerne er i omdrift, og flere bærer tydeligt præg af at have været pløjet op indenfor de seneste år. Ca. 100 meter øst for banen sker en overgang til mere fugtigt terræn.

Tinglev kommune har udarbejdet planer for rydning af krat og træer i søen og højmosen samt hævnning af vandstanden. Områderne for naturgenopretningsprojektet ligger uden for de arealer, som vil blive berørt af projektet.

På den nordligste del af strækningen gennem fuglebeskyttelsesområdet skal der foretages en kurveudretning med en sideflytning af banen på maksimalt 65 meter. Det vurderes, at dette ikke indebærer alvorlige problemer, når blot det undgås at skabe en dræning af området.

I den sydlige del af strækningen skal foretages en sideflytning på maksimalt 65 meter mod vest. Konsekvenserne af denne sideflytning er ikke undersøgt i marken. Ud fra kortmateriale fremgår, at den hovedsageligt forløber gennem landbrugsland. Der vil dog ske en krydsning af fuglebeskyttelsesområdet, som på dette sted også strækker sig vest for den nuværende banelinie.

Projektet vil påvirke en række områder, som er beskyttet efter § 3 i naturbeskyttelsesloven. Følgende er identificeret:

Ved vådområdet *Bastrup dam* syd for Vamdrup forløber banen på en høj dæmning i den østlige udkant af området. På østsiden af banen er der et gammelt mosehul overvokset med pil og birk. Vest for banen er der et moseområde. Her er åbne vandflader, en rig fugtigbundsvegetation og ynglende sumpfugle. Efter anbefaling fra Danmarks Miljøundersøgelser planlægges det nye spor anlagt på østsiden for at bevare det sammenhængende moseområde vest for banen.

Syd for Farris ligger *Bykær enge*. Engene ligger i alt væsentligt vest for banen. Øst for banen over en strækning på ca. 100 meter ligger også et engområde. Det nye spor planlægges anlagt øst for det eksisterende, og vil derfor påvirke dette engområde.

Nord for landsbyen Jegerup ligger *Jegerup enge*, som er et område med græsning og høslet. Engareal vil blive inddraget ved anlæg af 2. sporet.

Umiddelbart nord for Vojens ved *Volbrogård* går banen gennem et mindre moseområde. Det nye spor planlægges anlagt vest for det eksisterende og vil komme til over en strækning på ca. 100 meter at påvirke moseområdet.

Umiddelbart syd for Vojens og øst for banen ligger et fredet område. Området er lyngbevokset, og umiddelbart syd for det ligger en mose. På grund af en kurveudretning på stedet vil den nye bane komme til at berøre den vestlige del af det fredede område og mosen.

Syd for Over Jerstal ligger *Vedmose*. På vestsiden af banen findes en lavvandet sø omgivet af mose umiddelbart op til banehegnet. Øst for banen ligger

et mindre moseområde, som er påvirket af de omkringliggende marker. Vedmose er en vigtig fuglelokalitet. Det nye spor planlægges anlagt øst for det eksisterende, og vil derfor komme til at inddrage areal fra det mindre moseområde.

Syd for Rødekro ligger mosen *Sivkær*. Mosen ligger helt op til østsiden af banen, og er en god fuglelokalitet. Endvidere formodes *Sivkær* at være en vigtig paddelokalitet. Bl. a. på grund af *Sivkærs* miljømæssige betydning anlægges 2. sporet på vestsiden af det eksisterende spor, uanset at DSB allerede ejer arealet øst for det eksisterende spor.

Syd for *Bolderslev* ligger et tilgroet mosehul, som er meget påvirket af opdyrkning. Mosen ligger vest for banen, og udbygningen planlægges foretaget på østsiden.

Ved *Favsøl* syd for *Bolderslev* findes såvel øst som vest for banen vandhuller. Det østlige er ødelagt af opgravning, og det vestlige er delvist opfyldt. Det nye spor anlægges på østsiden af det eksisterende.

Nord for Tinglev krydser banen *Uge bæk*. Øst for banen er der langs vandløbet en bræmme af eng. På vestsiden er der græsningsarealer i omdrift. Det nye spor planlægges etableret øst for det eksisterende og vil derfor inddrage engareal.

Syd for Tinglev krydser *Bjærndrup mølleå* og *Almstrup kanal* banen med en afstand på ca. 40 meter. De to jernbanebroer over vandløbene er i en så dårlig forfatning, at de skal udskiftes. Efter anbefaling fra Danmarks Miljøundersøgelser sammenlægges de to vandløb opstrøms for banen, da der under alle omstændigheder vil ske så store indgreb i den mellemiggende eng, at dennes værdi forringes betragteligt. Ved sammenlægningen anlægges et stryg for at sikre fri passage for vandløbets dyr. Engarealet mellem vandløbene vest for banen vil efter sammenlægningen antagelig tørre ud. En anden konsekvens vil være, at der skabes en forøget vandføring i en del af *Bjærndrup mølleå*, hvilket antagelig vil betyde en forbedret vandløbskvalitet på strækningen.

Syd for *Bajstrup løber Gejl å* over ca. 150 meter parallelt med banen på dennes vestside. Det nye spor planlægges placeret på østsiden af det eksisterende og vil derfor ikke påvirke *Gejl å*.

3.3.2 Udskiftning af blød bund

Af hensyn til banelegemets stabilitet skal der nogle steder foretages en udskiftning af mosejord under banen med stabile fyldmaterialer. Lokaliteterne er beskrevet i rapporten »Miljøkonsekvenser af udbygningen af jernbanestrækningen mellem Vamdrup og Padborg«, afsnit 8.

Moserne langs banestrækningen har mest karakter af højmoser, d.v.s. at grundvandet i mosen kan stå højere end i det omgivende terræn. Det er ikke et formål med blødbundsudskiftningen at sænke grundvandet. Der gennemføres heller ikke under arbejdsprocessen egentlige grundvandssænkninger. Imidlertid er fyldmaterialerne ofte ret nemt gennemtrængelige for vand. I en situation, hvor en blødbundsudskiftning går gennem et område med et højere grundvandsniveau end i tilgrænsende områder, kan blødbundsudskiftningen derfor komme til at virke som et dræn med konsekvenser for mosen.

Inden anlægsarbejdets gennemførelse vil det hvert sted blive undersøgt, om der er risiko for sænkning af grundvandet. Hvis dette er tilfældet, vil problemet blive forebygget ved anvendelse af materialer med ringe evne til vandtransport eller ved etablering af barrierer.

Det er uundgåeligt, at der ved gennemførelsen af blødbundsudskiftningerne vil ske en påvirkning af de omkringliggende moseområder, idet entreprenørmateriellet skal have plads til at arbejde, og der skal etableres adgangsveje. Der vil under planlægningen af arbejdet blive sørget for, at det påvirkede areal bliver så lille som muligt. De arealer, som er blevet forstyrret, vil efter arbejdets afslutning blive retableret, og det er erfaringen, at der ret hurtigt kommer en naturlig vegetation tilbage.

De opgravede materialer vil blive deponeret efter aftale med lokale myndigheder.

3.3.3 Faunapassager

Generelt vil der i forbindelse med 2. sporsprojektet skulle foretages en tilbygning til de eksisterende vandløbsbroer, således at der skabes tilstrækkelig bredde til baneanlægget. Tilbygninger til broer vil på en række steder, som er nævnt i rapporten »Miljøkonsekvenser af udbygningen af jernbanestrækningen mellem Vamdrup og Padborg«, afsnit 6, blive bygget med tilstrækkelig plads til, at der ved en senere lejlighed, når den nuværende brodel skal udskiftes, kan etableres en faunapassage.

Endvidere undersøges mulighederne for på de steder, hvor der skal foretages tilbygning til broerne, at indbygge faunapassager i de eksisterende broer. Dette forudsætter, at man ikke derved formindsker vandføringskapaciteten uacceptabelt. Vandløbskrydsninger, der i øjeblikket vurderes at kunne komme på tale til udførelse af en sådant arbejde, er *Uge Bæk* og *Gejl Å*.

Der planlægges gennemført en egentlig boudskiftning ved *Bjærndrup mølleå* syd for Tinglev. Der vil her blive indbygget faunapassager.

F. t. 1. om banestrækningen mellem Vamdrup og Padborg

3.3.4 Snebælterne

Sneværnsbælterne ligger på østsiden af banen. De fleste steder ligger det eksisterende spor i vestsiden af det nuværende banearreal. Det nye spor vil derfor på hovedparten af strækningen blive placeret øst for det eksisterende spor, og der vil således ske indgreb i snebælterne.

Snebælterne er levested og skjulested for et stort antal dyr som rådyr, hare, ræv og pindsvin. Sønderjylland er ret skovfattigt, og snebælterne udgør en stor del af skovarealet. Bælterne har derfor en stor betydning for skovdyr i området.

Af sneværnsmæssige hensyn skal der foretages en udvidelse mod øst svarende til indskrænkningen mod vest. I forbindelse hermed vil bredden af snebælterne blive justeret, så de opfylder de sneværnsmæssige målsætninger, d.v.s. op til 25 meter. Flytningen af snebælterne vil blive foretaget så skånsomt som muligt. Det kan imidlertid ikke undgås, at dyrene bliver fordrevet i en periode. På længere sigt vil genetablering af snebælterne føre til en tilbagevenden til den nuværende situation.

3.3.5 Hensyn under anlægsarbejdet

Anlægsaktiviteten ved de vigtige fuglelokaliteter Vedmose og Sivkær vil blive tilrettelagt således, at der ikke arbejdes i yngleperioden 1. marts til 1. august.

3.4 Deponering af mosejord og råstofforbrug

På strækningen fra Vamdrup til Padborg ligger det eksisterende spor i dag flere steder ovenpå gamle moser. En hastighedsforøgelse vil stille krav til mindst mulige bevægelser af sporet. Derfor skal der udføres blødbundsudskiftninger både til stabilisering af det nye spor og det eksisterende spor.

Udskiftningerne medfører behov for deponering af blødbund samt behov for tilførsel af erstatningsmateriale. Denne proces vil blive tilrettelagt, så der opnås størst mulig genbrug af materialer og mindst mulig kørsel.

Ved blødbundsudskiftningerne vil der blive i størrelsesorden 100.000-250.000 m³ mosejord i overskud, og der skal dermed også tilføres den samme mængde erstatningsmateriale. Sønderjyllands og Vejle Amtskommuner har angivet en række steder langs jernbanen til deponering af uanvendelige blødbundsmaterialer samt til indvinding af erstatningsmaterialer.

Den udskiftede blødbund vil blive deponeret i en række grusgrave, som har tilladelse til deponering af uforurennet jordfyld.

Til indvinding af erstatningsmaterialer har amterne anvist en lang række grusgrave, hvorfra der kan hentes nye råstoffer i form af sand- og grusfyld.

Til minimering af brugen af nye råstoffer, kan der som alternativ anvendes affaldsmaterialer i form af knust beton og tegl, som prismæssigt svarer til det tilsvarende sand- og grusfyld. Der er anvist tre godkendte genbrugsanlæg i nærheden af jernbanen, og det vil blive undersøgt hvor store mængder, der kan indhentes til brug for blødbundsudskiftningerne. Andre affaldsmaterialer vil ligeledes blive inddraget i en vurdering af mulige erstatningsmaterialer.

Ved underføringsanlæggene vil der blive af størrelsesorden 200.000 m³ jord i overskud, som for størstedelen består af sand- og grusfyld. Ved overføringerne vil der til opbygning af ramper m.m. skulle tilføres af størrelsesorden 180.000 m³ jord, f.eks. i form af sand- og grusfyld.

Når blødbundsudskiftningernes omfang og materialebalancen for de niveaufri skæringer er bedre kendt, vil det blive vurderet, på hvilken måde arbejdet udføres mest hensigtsmæssigt, både af hensyn til jordregnskabet og til det omkringliggende landskab.

3.5 Kulturminde

Der er langs anlægget tre fredede fortidsminder umiddelbart op til sporet: to gravhøje og et fredet areal.

Gravhøjene ligger ved Sommersted og nord for Over Jerstal. Selv om gravhøjene ligger tæt på sporet, er det ikke nødvendigt at foretage indgreb i dem i forbindelse med anlæg af dobbeltsporet.

Det fredede område ligger umiddelbart øst for banen i den sydlige udkant af Vojens. Området er lyngklædt og indeholder et system med fire omtrent nord-sydgående vejspor. Det vestlige spor er mod syd afbrudt ved opfyldning. Afstanden fra banen ind til det vestlige spor er 10 til 20 meter. Vejsporene formodes at høre sammen med Hærvejen.

Det er nødvendigt at forlægge sporet, hvorved den vestlige del af det fredede område og mosen vil blive berørt af jernbanen.

Med den nye naturbeskyttelseslov er sten- og jorddiger blevet fredet som naturtyper. Indtil videre omfatter denne generelle fredning alle diger, der er afsat på 4 cm-kortene. Der er ikke foretaget nogen nøjere gennemgang af, hvilke diger projektet vil påvirke, men det er givet, at ved det øgede arealforbrug vil nogle diger blive afkortet med få meter. DSBs snebælter består som oftest af en jordvold som østgrænse. Disse jordvolde er medtaget på 4 cm-kortene og er dermed omfattet af fredningen. Projektet vil generelt medføre, at disse diger flyttes mod øst.

3.6 Erstatningsanlæg for jernbaneoverkørsler

Anlæggene til erstatning for jernbaneoverkørsler-

ne har været genstand for selvstændige miljøundersøgelser.

De planlægningsmæssige og miljømæssige forhold, herunder

- trafikforhold og hensyn til cyklister og fodgængere
- hensyn til bymæssige sammenhænge
- ændrede vilkår for lokalsamfundets erhverv m.m.
- hensyn til andre arealanvendelser eller planlagte arealanvendelser, herunder kulturhistorisk værdifulde anlæg
- vejstøj
- fredede fortidsminder og arkæologiske fund
- grundvandsforhold

er behandlet i »Miljøkonsekvenser af udbygningen af jernbanestrækningen mellem Vamdrup og Padborg«, afsnit 4.

Hvad vejstøj angår vil de ønskede erstatningsanlæg generelt betyde en forbedring af forholdene, idet antallet af boliger, hvor døgn gennemsnittet for støjbelastningen overstiger 55 d(B)A, vil blive mindre. Dette skyldes, at biltrafikken flere steder flyttes fra tættere bebyggede områder til mere åbne områder.

I det sønderjyske område ligger grundvandsspejlet generelt temmelig højt. Det kan derfor forudses, at det i forbindelse med underføringsanlæg ofte vil blive nødvendigt at pumpe grundvand væk. Det vil i de enkelte tilfælde blive vurderet, om der er behov for at foretage afhjælpende foranstaltninger.

Arealerne omkring de foreslåede erstatningsanlæg er gennemgået med henblik på at vurdere mulighederne for at støde på historisk værdifulde fund i forbindelse med anlægsarbejderne.

4. Økonomiske og administrative bemærkninger

1. etape af 2. sporet, d.v.s. strækningen mellem Vojens og Tinglev kan mest hensigtsmæssigt bygges med henblik på ibrugtagning samtidig med åbningen af den faste jernbaneforbindelse over Storebælt. Denne udbygning vil kunne tilgodese kapacitetsbehovet i hvert fald frem til Øresundsforbindelsens åbning.

Den samlede anlægsudgift for anlæggets 1. etape vurderes at beløbe sig til 500 mio. kr. Anlægsudgifterne skønnes at få nogenlunde følgende tidsprofil:

1993 PL-niveau	1993	1994	1995	1996
Mio. kr.				
Vojens-Tinglev	100	175	175	50

I aftalen om finanslov 1993 er der afsat 100 mio. kr. i 1993 til formålet.

Anlægsoverslaget er behæftet med usikkerhed, da der ikke er foretaget en egentlig teknisk projektering.

Lovforslaget vil ikke have administrative konsekvenser for hverken staten eller kommunerne.

5. Høring og myndighedsgodkendelse

Grundlaget for lovforslaget har været drøftet med de lokale myndigheder, og lovforslaget har inden fremsættelsen været forelagt de berørte statslige myndigheder. Der er på grundlag af disse forhandlinger fastlagt en linieføring for anlægget, som tager hensyn til de forskellige berørte miljøinteresser. Der skal gennemføres en egentlig myndighedsbehandling og godkendelse af de dele af anlægget, der berører naturtyper, fortidsminder m.v. beskyttet efter naturbeskyttelsesloven, ligesom der skal tages særlige hensyn i forbindelse med passagen gennem EF-fuglebeskyttelsesområdet Tinglev sø og mose. Det kan i forbindelse hermed være nødvendigt at gennemføre en finjustering af linieføring m.v. enkelte steder.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Et 2. spor kan etableres på strækningen fra Vamdrup til Padborg, der er 71 km lang. Anlægget etapedeles. 1. etape mellem Vojens og Tinglev forudsættes etableret i perioden 1993-1996.

Både det nye og det eksisterende spor dimensioneres til en maksimal hastighed på 200 km/t.

Det nye spor vil blive placeret parallelt med det eksisterende spor. Afstanden mellem sporene uden for stationsarealer er 4,25 meter, dog kan afstanden øges til maksimalt 6 meter af hensyn til passage af bropiller m.m.

På grund af den øgede hastighed er der skærpede krav til banens underbygning. Dette indebærer, at banens totalbredde uden skråninger vil blive ca 26 meter. Det eksisterende banereal er 17-20 meter bredt uden skråninger. Det vil derfor være nødvendigt at ekspropriere areal på begge sider af banen. Derudover foretages der kurvereguleringer af eksisterende kurver. Dette indebærer ligeledes øgede krav til arealer på henholdsvis øst- og vestsiden af banen. Der er redegjort for de konkrete kurvereguleringer i rapporten »Miljøkonsekvenser af udbygningen af jernbanestrækningen mellem Vamdrup og Padborg«, afsnit 5.

1. etape forløber gennem stationsbyerne Vojens, Rødekro og Tinglev. Stationerne Vamdrup, Vojens, Rødekro og Tinglev ombygges i fornødent omfang.

På grund af de større krav til kurveradier, ændrede traceforhold, etablering af fuldt tværprofil for en dobbeltsporet bane m.v. skal en række eksisterende broanlæg på strækningen ombygges eller erstattes af nye. Det gælder følgende broanlæg:

Underføringsanlæg for Kongeåen udvides.

Overføringsanlæg for Hovedlandevej 3 ombygges.

Underføringsanlæg for Uge bæk udvides.

Underføringsanlæggene for Almstrup Kanal og Bjerndrup mølleå erstattes med ny vandløbsbro syd for de eksisterende broanlæg.

Underføring for Gejl å udvides.

Desuden skal strækningens niveauskæringer nedlægges. I nogle tilfælde skal der bygges erstatningsanlæg. I de indledende faser har der for alle overkørslers vedkommende været diskuteret en række forskellige løsninger. I det følgende findes en kort beskrivelse af de forslag til erstatningsløsninger, som er forudsat gennemført:

Farris (offentlig overkørsel nr. 87, banens km. 43,81)

Kommunevejen, der i dag går gennem jernbaneoverkørslen forlægges til en placering syd for bebyggelsen langs vejen. Krydsningen med banen skal ske i en tunnel med 4,35 meters frihøjde.

For gående anlægges på begge sider af banen stier fra vejen ved jernbaneoverkørslen med trappeforbindelser til tunnelen.

Sommersted (Storegade, offentlig overkørsel nr. 102, banens km. 51,59)

Der etableres en kort omfartsvej syd for byen i et tracé, der er i overensstemmelse med kommuneplanen. Mod vest tilsluttes omfartsvejen til landevej nr. 502 i et T-kryds med kanaliseringsanlæg. Omfartsvejen føres over jernbanen ca. 280 meter syd for jernbaneoverkørslen. Umiddelbart øst for banen drejes omfartsvejen ind til Storegade ved Perlevej, hvor der etableres vejtilslutning som rundkørsel eller almindeligt firbenet kryds. Industrivej udgør det fjerde ben. Udformningen af kanaliseringsanlægget ved landevejen vil blive aftalt nærmere med Sønderjyllands Amtskommune.

Der etableres tillige et krydsningsanlæg for bløde trafikanter udformet som en sti-hank umiddelbart syd for jernbaneoverkørslen ved Storegade. Stianlægget krydser banen i en tunnel med frihøjde 2,5 meter.

Vojens (privat overkørsel nr. 125, banens km. 62,57)

Denne private overkørsel er etableret i 1972 efter aftale mellem Flyvestation Skrydstrup og DSB. Overkørslen er sikret med aflåste led, som kun må åbnes efter aftale med DSB i forbindelse med at jernbanedriften på strækningen indstilles midlertidigt. Ifølge aftalen kan overkørslen nedlægges, hvis DSB tilbagekalder tilladelsen.

Over Jerstal (Hovedgaden, offentlig overkørsel nr. 128, banens km. 65,00)

Der etableres en kort nordlig omfartsvej i et allerede planlagt tracé i kommuneplanen. Mod vest tilsluttes omfartsvejen landevej nr. 502. Omfartsvejen føres under banen ca. 140 meter nord for jernbaneoverkørslen, og øst for banen drejes omfartsvejen mod syd ved Skausvej. Der etableres cykel- og gangsti langs vejen. Den eksisterende sti langs banens vestside føres over omfartsvejen, og der etableres trappeforbindelser mellem denne og stierne langs omfartsvejen. Vest for banen vil der blive forbindelse mellem omfartsvejen og Hovedgaden ad Solbærvej. Krydsning med banen skal ske i en tunnel med frihøjde 4,35 meter.

Af hensyn til den ret anseelige boligbebyggelse syd-vest for jernbaneoverkørslen samt byens skoles beliggenhed øst for banen etableres tillige et stianlæg umiddelbart syd for jernbaneoverkørslen. Vest for banen etableres to ramper mod henholdsvis nord og syd. Øst for banen etableres rampe mod nord til Hovedgaden. Stianlægget krydser banen i en tunnel med 2,5 meter fri højde.

Foldingbrovej og Rubjerg Skovvej (offentlig overkørsler nr. 155 og 156, banens km. 75,37 og 76,00)

Der etableres ingen krydsningsmulighed med banen. Der bygges i stedet et parallelvejsanlæg med asfaltbelægning på banens vestside fra Foldingbrovej langs med banen forbi Rubjerg Skovvej. Ca. 350 meter længere mod syd drejes vejen mod syd-vest og forløber delvis langs et skovbryn. Den nye vej tilsluttes Lunderup Markvej mod Rødekro by. Den nordligste del af Lunderup Markvej udbygges til samme standard som den nye parallelvej.

I forbindelse med etableringen af vejanlægget må et areal på ca. 2 ha vest for banen formentlig eksproprieres til sammenlægning med en anden landbrugsjendom.

Rødekro (privat overkørsel nr. 159, banens km. 77,07)

Til denne private overkørsel, der er sikret med led, har to landsbrugsejendomme færdselsret. Da overkørslen ikke er eneste vejadgang til nogen parcel, kan den nedlægges. Omvejsspørgsmålet for de berørte landbrugsejendomme klares ved erstatningsudbetaling eller ekspropriation af de afskårne arealer til sammenlægning med andre landbrugsejendomme.

Sivkærvej og Lyngvej (offentlige overkørsler nr. 170 og 172, banens km. 81,85 og 82,80)

Der anlægges en ny grusbeltet vejstrækning over matr.nr. 64 Søst Rise. Denne nye vej forbindes mod

nord og syd med eksisterende veje/stier, som opgraderes til samme standard som den nye vejstrækning. Hele anlægget vil fremtræde som en ny vej fra Lyngvejen til Nr Ønslevvej, hvor der er vejforbindelse til Rødekro, jf. ovenfor.

En række landbrugsejendomme får med dette anlæg nogle omvejsulemper. På lokalt initiativ undersøges det, om det er muligt at gennemføre jordfordelinger, som kan begrænse omfanget af disse ulemper.

Hjordkær (offentlig overkørsel nr. 179, banens km. 85,00)

Landevejens krydsning med jernbanen forlænges til et broanlæg over banen ca. 400 meter syd for jernbaneoverkørslen i en tracé for en omfartsvej, som er fastlagt i kommuneplanen. Omfartsvejen tilsluttes landevejens eksisterende tracé ca. 650 meter vest for overkørslen og ca. 250 meter øst for overkørslen. Ved den østlige tilslutning anlægges en rundkørsel. Tillige etableres et stianlæg ca. 200 meter nord for jernbaneoverkørslen. Stianlægget forløber mellem Aabenraavej ved Nybølvej og Kirkegade ved Birkholm. Stianlægget krydser banen i en tunnel med 2,5 meter frihøjde.

Bolderslev (offentlig overkørsel nr. 191, banens km. 88,85)

Der etableres en tunnel med en frihøjde på 2,50 meter med tilhørende ramper umiddelbart nord for Bolderslev Hovedgade. Mod øst tilsluttes tunnelen direkte til Hovedgaden. Mod vest tilsluttes den ved Nørregades udmunding i Stationvej. Mod vest etableres tillige en stikvej til Hovedgaden. Dette anlæg vil tillade passage af banen for bløde trafikanter og personbiler.

Tinglev, Schilgenvej og Tinglev Søvej (offentlige overkørsler nr. 200 og 201, banens km. 95,90 og 96,38)

Erstatningsanlægget for de to jernbaneoverkørsler udføres som en forlængelse af stamvejen i industriområdet øst for byen, Mads Clausens Vej. Vejen føres i en bue mod sydvest over både Sønderborgbanen og Padborgbanen. Vest for Padborgbanen tilsluttes vejen Tinglev Søvej med forbindelse til Søn-

derskovvej. Øst for Padborgbanen etableres tilslutning til vejen mod Tinglev Mose.

Ved den nuværende jernbaneoverkørsel etableres en stibro over både Sønderborgbanen og Padborgbanen.

Gårdebymarksvej (privat overkørsel nr. 203 og offentlig overkørsel nr. 204, banens km. 97,70 og 98,25)

Til afløsning af de to jernbaneoverkørsler etableres et parallelvejsanlæg langs banen med grusbelægning. Trafikken, der skal krydse banen, henvises til at benytte de offentlige veje og krydse banen ved Bajstrup, overkørsel nr. 206, jf. nedenfor. Omvejsulemperne for de berørte landmænd søges begrænset ved jordfordelinger.

Bajstrup (offentlig overkørsel nr. 206, banens km. 99,00)

Der etableres en omfartsvej umiddelbart syd for landsbyen. Den nye vej føres over jernbanen på en bro. Vejanlægget suppleres med stier mellem broanlægget og hovedgaden på begge sider af banen.

Fårhus (offentlig overkørsel nr. 216, banens km. 105,20)

Erstatningsanlægget udføres som en kort sydlig omfartsvej over banen. Mod vest tilsluttes Ryttergabsvej og mod øst tilsluttes ved Mejerivej, som det vil blive nødvendigt at forbedre på en kortere strækning. På banens vestside etableres en trappeopgang til broen fra Ryttergabsvej. Der etableres fortov fra trappen langs den nye vejs nordside til Mejerivej.

Til §§ 2 og 3

Finanslovaftalen om at afsætte 100 mio. kr. i 1993 til påbegyndelse af anlæg af 1. etape af 2. sporet har til formål at fremme beskæftigelsen. Loven træder derfor i kraft hurtigst muligt efter vedtagelsen.

Da der ikke er geografisk fuld overensstemmelse med det nu foreslåede anlæg og det i loven fra 1942 forudsatte anlæg, ophæves lov nr. 212 af 16. maj 1942 samtidig med, at der i denne lov gives hjemmel til arealerhvervelse ved ekspropriation til 2. sporet på strækningen Vamdrup-Padborg.