

## *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-