

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.