

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 tilbagevendende 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 uforurenede jordfyld.

Til indvinding af erstatningsmaterialer har amtene 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 næjere 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-