

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: