

Er der f.eks. bebyggelse langs vejene helt op til overkørslen, får disse ejendomme deres vejadgange afbrudt på grund af rampeanlæg til den niveaufri krydsning. Der må derfor etableres nye adgangsveje bag disse ejendomme. Det er endvidere vanskeligt at opretholde vejtrafikken gennem jernbaneoverkørslen i anlægsperioden, hvis tunnel- eller broanlægget skal etableres på overkørselsstedet.

Flyttes krydsningsanlægget lidt i forhold til overkørslen, kan ovennævnte problemer begrænses, men der kan så til gengæld blive behov for at nedrive et større antal bygninger langs den ene vejside, hvilket normalt er uacceptabelt.

I mindre landsbyer med kun en enkelt husrække på begge sider af vejen kan krydsningsanlægget med tilhørende ramper placeres bag den ene husrække. Herved kan nedrivninger undgås, og den gennemkørende trafik føres uden om bebyggelsen. Jernbanens barriereeffekt forstærkes dog, da den lokale trafik påføres en omvej.

En samlet løsning »på stedet« kan derfor ofte vanskeligt lade sig gøre af pladsmæssige grunde. Vejanlægget placeres derfor et sted, hvor det er muligt at undgå nedrivninger i større omfang. Da byerne ofte er bygget op omkring vejen, der krydser jernbanen, kan vejene suppleres med en krydsning for bløde trafikanter »i nærheden« af den hidtidige jernbaneoverkørsel for ikke at pålægge de bløde trafikanter lange omveje.

Ved alle overkørslerne er der valgt et anlæg, som økonomisk rimeligt løser flest mulige problemer. Det har dog ikke i alle tilfælde været muligt at opnå enighed med den pågældende lokale vejbestyrelse. I tilfælde, hvor der ikke har kunnet opnås enighed på grundlag af de generelle principper, har det hidtil været praksis, at den lokale vejbestyrelse betaler merprisen, såfremt denne ønsker f.eks. stiforbindelser »på stedet« udbygget, således at personbiler også kan passere.

En nærmere redegørelse for valget af de enkelte anlæg er beskrevet i »Miljøkonsekvenser af udbygningen af jernbanestrækningen mellem Vamdrup og Padborg«, afsnit 4.

Jordfordeling

Det anføres i henvendelsen, jf. bilag 4, at lukningen af overkørsler giver driftsproblemer

for mange landmænd. Både af trafikikkerhedsmæssige og driftsmæssige grunde opfordrer amterne og kommunerne derfor til, at der snarest igangsættes undersøgelser af mulighederne for jordfordeling.

Kommentar

I rapporten »Miljøkonsekvenser af udbygningen af jernbanestrækningen mellem Vamdrup og Padborg« er det om de jernbaneoverkørsler, som søges nedlagt uden etablering af niveaufrie krydsningsanlæg, tilkendegivet, at behovet for jordfordeling vil blive undersøgt, og at jordfordelinger vil blive gennemført, hvor dette er hensigtsmæssigt.

De nødvendige ejendomskort m.v. til brug ved en vurdering af jordfordelingsbehovet er udfærdiget. Så snart anlægsloven er vedtaget, vil disse materialer blive sendt til Jordfordelingsdirektoratets Jordfordelingskontor med anmodning om at vurdere behov for jordfordelinger ved de jernbaneoverkørsler, som nedlægges. Disse vurderinger vil blive forelagt ekspropriationskommissionen ved besigtigelsesforretningen og danne grundlag for ekspropriationskommissionens beslutning om, hvorvidt der skal gennemføres jordfordelinger, eller om der i stedet skal udbetales erstatninger til de berørte ejendomme for de ulemper, som opstår ved lukningen af jernbaneoverkørslerne.

Støj

Det anføres i henvendelsen, jf. bilag 4, at det for amterne og kommunerne er helt uforståeligt, at et statsligt anlæg ikke skal respektere de normale støj-mæssige grænseværdier, således som amter og kommuner er bundet til gennem Miljøstyrelsens vejledninger.

Kommentar

Som det fremgår af lovforslagets bemærkninger, vil udgiften til støj-dæmpende foranstaltninger blive afholdt inden for DSB's rammer, og foranstaltningerne vil blive udført efter de hidtil gældende regler.

Den vejledning, der henvises til i henvendelsen fra amterne og kommunerne, er formentlig Miljøstyrelsens vejledning nr. 6 fra 1985 »Støj og vibrationer fra jernbaner«. Denne vejledning retter sig mod nye arealanvendelser i nærheden af eksisterende jernbaner, men forhold-