



Fremsat den 28. marts 2012 af transportministeren (Henrik Dam Kristensen)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om udbygning af banestrækningen mellem Vamdrup og Padborg

(Udbygning af banestrækningen mellem Vamdrup og Vojens)

§ 1

I lov nr. 218 af 28. april 1993 om udbygning af banestrækningen mellem Vamdrup og Padborg foretages følgende ændringer:

1. § 1, 2. pkt., ophæves.

2. Efter § 1 indsættes:

»§ 1 a. Beskyttelsesmæssige hensyn efter naturbeskyttelsesloven og bevaringsmæssige hensyn efter museumsloven for så vidt angår arealer, der er nødvendige for gennemførelsen af en udbygning af banestrækningen mellem Vamdrup og Vojens, varetages alene af transportministeren efter denne lov. Kort over naturlokaliteter og kort over kulturhistoriske forhold vedrørende strækningen mellem Vamdrup og Vojens fremgår af bilag 1 og 2.

§ 1 b. Transportministeren kan, i det omfang det er nødvendigt for at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af anlægget nævnt i § 1, bestemme, at krav, påbud eller forbud efter miljøbeskyttelsesloven vedrørende støj ikke finder anvendelse.«

3. § 2 affattes således:

»§ 2. Transportministeren bemyndiges til ved ekspropriation at erhverve de arealer og ejendomme m.v., der er nødvendige for gennemførelsen af anlægget nævnt i § 1.

Stk. 2. Transportministeren bemyndiges til ved ekspropriation at pålægge ejendomme langs anlægget nævnt i § 1 servitut om eldrift med deraf følgende rådighedsindskrænkninger.

Stk. 3. Ekspropriation sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 4. Transportministeren kan, når der foreligger særlige personlige grunde og efter anmodning fra ejeren, ekspropriere en ejendom, der berøres særligt indgribende af projektet, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer.

Stk. 5. Erstatningen fastsættes af ekspropriations- og takstationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.«

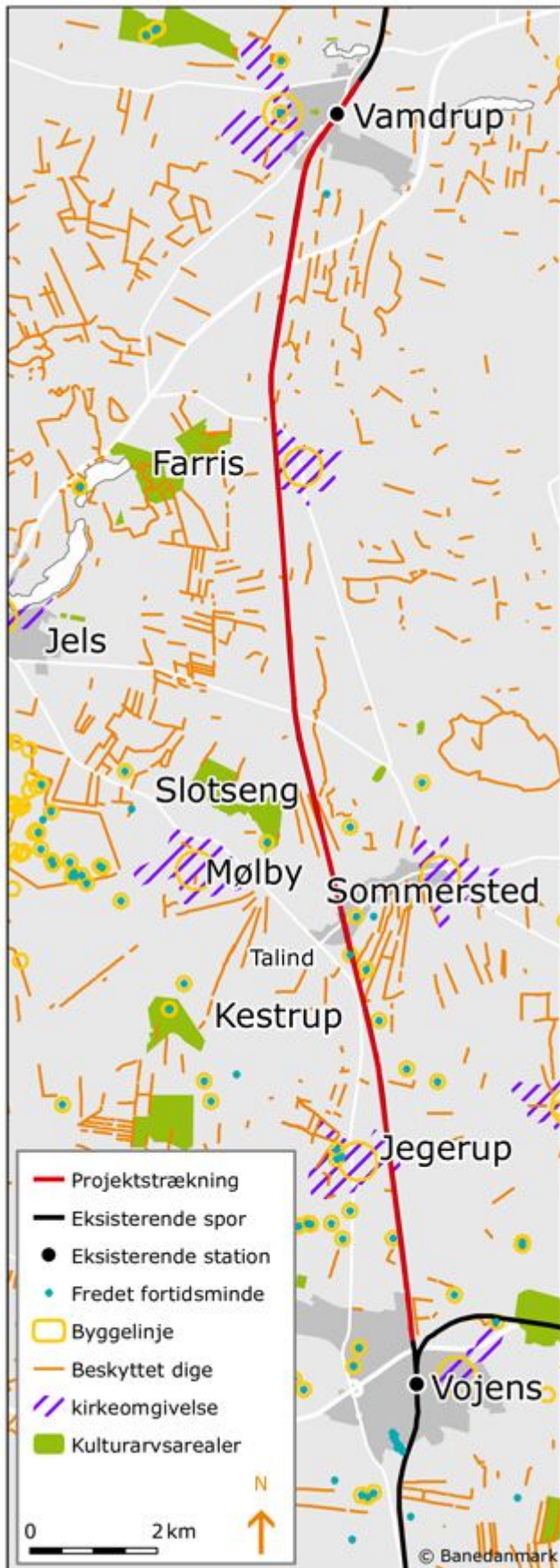
§ 2

Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Naturlokaliteter



Kulturhistoriske forhold



Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Baggrund og hovedindhold
2. Trafikale forbedringer og muligheder
 - 2.1. Tidsplan
3. Anlæggets udformning og anlægsfaser
 - 3.1. Stationer
 - 3.2. Bro
 - 3.3. Trafik i anlægsfasen
4. Ekspropriationer
5. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
7. Administrative konsekvenser for borgerne
8. Miljømæssige konsekvenser
 - 8.1. Miljømæssige konsekvenser i driftsfasen
 - 8.1.1. Reduceret udledning af CO₂
 - 8.1.2. Støj og vibrationer
 - 8.1.2.1. Elektromagnetisk påvirkning
 - 8.1.3. Naturforhold
 - 8.1.3.1. Naturområder på strækningen eller i nærheden heraf
 - 8.1.3.2. Fugle
 - 8.1.3.3. Padder
 - 8.1.3.4. Flagermus
 - 8.1.3.5. Birkemus
 - 8.1.3.6. Oddere og andre større pattedyr
 - 8.1.4. Kulturhistoriske forhold
 - 8.1.4.1. Fredede gravhøje
 - 8.1.4.2. Kirkeindsigtslinjer
 - 8.1.4.3. Beskyttede diger
 - 8.1.4.4. Arkæologiske fund
 - 8.1.5. Rekreative interesser
 - 8.1.6. Grundvand og overfladevand
 - 8.1.7. Klimaforandringer
 - 8.2. Miljømæssige konsekvenser i anlægsfasen
 - 8.2.1. Støj og vibrationer
 - 8.2.2. Naturforhold
 - 8.2.3. Lokalteter og påvirkninger
 - 8.2.4. Vagtel
 - 8.2.5. Padder
 - 8.2.6. Flagermus
 - 8.2.7. Birkemus
 - 8.2.8. Odder og større pattedyr
 - 8.3. Grundvand og overfladevand
 - 8.4. Kulturhistoriske forhold
9. Forholdet til EU-retten
10. Høring
11. Sammenfattende skema

1. Baggrund og hovedindhold

Med lovforslaget igangsættes etableringen af 2. spor på banestrækningen mellem Vamdrup og Vojens, hvilket udgør 2. etape af udbygningen af banestrækningen mellem Vamdrup og Padborg.

Folketinget besluttede ved lov nr. 281 af 28. april 1993 (Folketingstidende 1992/93, Tillæg A, sp. 4119) en udbygning af banestrækningen mellem Vamdrup og Padborg. I årene 1993-96 blev 1. etape af udbygningen gennemført mellem Vojens og Tinglev.

I forbindelse med åbningen af Storebæltsforbindelsen og nedlæggelsen af godstrafikken over Rødby-Puttgarden blev yderligere godstrafik mulig på strækningen mellem Vojens og Tinglev som følge af det ekstra spor.

Anlæggelsen af etape 2 (Vamdrup-Vojens) og etape 3 (Tinglev-Padborg) blev udskudt, men det blev fundet hensigtsmæssigt at skabe lovgrundlag for det samlede anlæg af 2. sporet bl.a. med henblik på, at anlæggets lokale virkninger og miljømæssige konsekvenser kunne vurderes som helhed.

I den politiske aftale af 29. januar 2009 om »En Grøn Transportpolitik« mellem Socialdemokraterne, Det Radikale Venstre, og Socialistisk Folkeparti, Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti reserverede parterne 0,7 mia. kr. (2009-PL) til udbygning af banestrækningen fra Vamdrup til Vojens i Sønderjylland fra et til to spor.

Med transportaftalen »Elektrificering af jernbanen m.v.« af 7. februar 2012 er parterne enige om, at der på baggrund af Banedanmarks VVM-undersøgelse af projektet anlægges dobbeltspor på strækningen mellem Vojens og Vamdrup. Da Banedanmarks første forslag til udførelsesmetode for anlægget afstedkom kritik blandt jernbaneoperatørerne på strækningen blev det for at minimere spærringerne af strækningen besluttet at afsætte yderligere 55 mio. kr. til en optimeret udførelsesmetode i forbindelse med anlægget af dobbeltspor på strækningen Vamdrup-Vojens, således at lukning af banen begrænses.

Med den optimerede udførelsesmetode vil det fortsat være muligt at fremføre gods på strækningen i langt de fleste dage eller nattetimer. Dermed sikres en mere optimal udførelsesmetode. Med aftalen er parterne således enige om at fjerne en flaskehals i den jyske banekorridor mellem Danmark og Tyskland og dermed understøtte den langsigtede udvikling af godstrafikken i Danmark.

De to enkeltsporede banestrækninger Vamdrup-Vojens og Tinglev-Padborg i Sønderjylland udgør en flaskehals og en begrænsning for yderligere vækst i jernbanegodstrafikken. Udbygningen vil først og fremmest styrke jernbanegodstrafikken, men også forbedre kvaliteten af passagertogsbetjeningen af Sønderjylland. Den nordlige enkeltsporede strækning Vamdrup-Vojens er den mest trafikerede af de to resterende enkeltsporede banestrækninger.

I 2020 forudsættes det, at Femern forbindelsen åbner, og med den nye forbindelse vil en del af Malmö-Hamburg trafikken naturligt køre via Femern. Selvom det er forventningen, at en del af jernbanegodstrafikken overflyttes til Femern forbindelsen vil det fortsat være hensigtsmæssigt med en højere kapacitet på strækningen gennem Sønderjylland. En del af godstrafikken vil fortsat køre via Fyn og Jylland – herunder særligt gods fra det øvrige Jylland. På længere sigt er det endvidere forventningen, at de bedre vilkår for godstrafikken som følge af investeringerne i bl.a. nye signaler, Femernforbindelsen, elektrificering m.v. vil betyde en strukturel stigning i godstrafikken på længere sigt – også efter Femern-forbindelsen er åbnet i 2020. Behovet for dobbelt-

sporet mellem Vamdrup og Vojens vil således også eksistere efter åbningen af Femern-forbindelsen.

Efter anlæg af dobbeltsporet mellem Vamdrup og Vojens vil der fortsat være en kortere enkeltsporet strækning mellem Tinglev og Padborg.

Med hensyn til hastigheden på skinnerne indeholder lovudkastet en ændring, idet den i dag gældende maksimale hastighed på 200 km foreslås ophævet. Baggrunden herfor er, at det ikke er realistisk at operere med en hastighed på 200 km på strækningen, da dette vil kræve uforholdsmæssige ændringer af både sporstrækninger, broer og stationer. I projektet opereres med en opgradering af hastigheden, således at der kan køres op til 160 km på hele strækningen, hvor man flere steder i dag kun kan køre 120 km. Det nye spor elektrificeres i lighed med det eksisterende.

Der er i 2010-2011 foretaget en opdatering af miljøvurderingen af projektet, som i omfang og krav om inddragelse af offentligheden svarer til en VVM-analyse (Vurdering af Virkninger for Miljøet). Projektet var i offentlig høring i maj-juni 2011 forud for miljøredøgørelsen, der blev udgivet af Banedanmark i februar 2012. Miljøredøgørelsen indeholder en analyse af anlæggets fysiske forhold og deres påvirkninger af omgivelserne. Miljøredøgørelsen kan ses på Banedanmarks hjemmeside www.banedanmark.dk og er sendt til Folketinget (TRU alm. del – bilag 247).

Anlægsarbejdet udføres af Banedanmark efter delegation fra transportministeren. Et kort med placering af det ekstra spor fremgår som et bilag til lovforslaget (bilag 2).

Udbygningen forventes at kunne tages i brug i 2015.

2. Trafikale forbedringer og muligheder

Der opnås en større kapacitet og en øget trafikal fleksibilitet for såvel godstog som passagertog.

Kapaciteten på enkeltsporet mellem Vamdrup og Vojens er i dag 2 godstog og 2 passagertog i timen i hver retning. Det forventes, at der efter udbygningen kan køre op til 5 godstog i timen i hver retning på selve strækningen Vamdrup-Vojens ved uændret passagertrafik og ved en fuldt udbygget strækning mellem Vamdrup og Padborg.

På hele strækningen Vamdrup-Padborg kan der efter den foreslåede udbygning mellem Vamdrup og Vojens køres op til 3 godstog i timen i hver retning. Den enkeltsporede strækning mellem Tinglev og Padborg er dimensionerende for kapaciteten.

Ved øget godstrafik vil godsmængderne kunne øges tilsvarende, hvortil i øvrigt kommer, at godsmængderne vil kunne øges også på baggrund af, at godstogene formentlig vil blive længere i fremtiden.

Dobbeltspor og opgraderingen af hastigheden fra 120 km/t til 160 km/t gennem Farris og Sommersted vil betyde forbedringer af rejsetiderne med omkring 4 minutter for passagertogene. Såvel de rejsende til og fra Padborg/Flensborg og til og fra Sønderborg får gavn af den større trafikale fleksibilitet og de kortere rejsetider mellem Vamdrup og Vojens.

For godstog vil udbygningen betyde, at rejsetiderne kan reduceres med omkring 7 minutter.

Udbygningen giver mulighed for en bedre og mere rettidig afvikling af køreplanen. Dette skyldes, at det på en dobbeltsporet strækning undgås, at tog i hver retning skal afvente hinanden på en krydsningsstation, som det er tilfældet i dag. Den øgede kapacitet gør det dermed nemmere at holde køreplanen og indhente forsinkelser.

Det ekstra spor vil endvidere give mulighed for at tilrettelægge køreplanen med mere ensartede intervaller mellem de enkelte tog. Det forventes ikke, at der er behov for at indsatte flere tog med baggrund i nuværende passagertal, men muligheden foreligger på længere sigt, såfremt behovet viser sig.

2.1. Tidsplan

Det ekstra spor detailprojekteres i 2012-13, og anlægsarbejderne planlægges påbegyndt i 2013. Udbygningen planlægges ibrugtaget i 2015. Når Banedanmarks signalprogram er gennemført på strækningen i 2019, vil der være mulighed for at udnytte kapaciteten fuldt ud.

3. Anlæggets udformning og anlægsfaser

Det nye spor mellem Vamdrup og Vojens planlægges placeret langs den eksisterende jernbane skiftevis på den ene og anden side, hvilket kan medføre flere sporspæringer. Det eksisterende spor snor sig gennem landskabet, og for at undgå ændring af de eksisterende broer anlægges det nye spor derfor både på den ene og den anden side af det eksisterende spor.

3.1. Stationer

Der foretages ikke ombygninger af stationer.

3.2. Bro

Udvidelse af sporanlægget til dobbeltspor kræver udskiftning af den sporbærende bro over Kestrupvej, således at der bliver plads til det ekstra spor. Den sporbærende bro over Østergade i Vamdrup udvides med ca. 0,5 m i begge sider, således at der bliver plads til det ekstra spor. Herudover planlægges der ikke ændringer af broer, da disse er forberedt til såvel det ekstra spor som elektrificering heraf.

Planlagt vedligeholdelse af broerne på strækningen koordineres tidsmæssigt med anlæggelsen af det ekstra spor for at minimere de trafikale gener på strækningen mest muligt.

3.3. Trafik i anlægsfasen

Det vil ikke kunne undgås, at anlægsarbejderne vil påvirke togtrafikken. I det følgende er nærmere beskrevet, hvorledes gener og ulemper vil blive søgt begrænset.

I anlægsfasen vil togtrafikken blive påvirket af sporspæringer, da det nye spor for at kunne placeres i de eksisterende broer må placeres på den ene og anden side af det eksisterende spor, og da anlæg af det ekstra spor forudsætter håndtering af en større forekomst af blødbund 4 steder på strækningen mellem Vamdrup og Vojens. Det endelige valg

af løsning til at sikre dæmningsstabilitet på steder, hvor der forekommer blødbund, vil ske i detailprojekteringsfasen.

Det forventes, at såvel passagertog som godstog kan køre på strækningen det meste af anlægsperioden. Der er dog behov for et antal spæringer af strækningen suppleret med hastighedsnedsættelse til 40 km/t visse steder på strækningen i kortere eller længere perioder.

For at minimere de trafikale gener for togoperatørerne, koordineres de spæringer som projektet har behov for, med de spæringer der er uundgåelige for at kunne gennemføre nødvendigt vedligehold af jernbanen mellem Peberholm og Padborg, hvor transitgodstogene kører, i perioden frem til åbning af Femern-forbindelsen.

Der forventes følgende spæringer som følge af nødvendigt vedligehold:

Ca. 55 dag-/eller natspæringer, ca. 5 weekendspæringer (lørdag-søndag eller søndag-mandag), ca. 0-2 korte spæringer med en varighed af op til 5 dage, samt 0-1 lang spærring med en varighed af op til 21 dage (der søges minimeret mest muligt).

Udbygning af banestrækningen Vamdrup-Vojens forøger spæringsbehovet til følgende niveau:

Ca. 150 dag-/eller natspæringer, ca. 10 weekendspæringer (lørdag-søndag eller søndag-mandag), ca. 2-3 korte spæringer med en varighed af op til 5 dage, 0-1 lang spærring med en varighed af op til 21 dage (der søges minimeret mest muligt).

»Netto-spærringseffekten« af projektet er således vurderet til:

Ca. 95 dag-/eller natspæringer, ca. 5 weekendspæringer (lørdag-søndag eller søndag-mandag), ca. 1-3 korte spæringer med en varighed af op til 5 dage, samt 0-1 lang spærring med en varighed af op til 21 dage (søges minimeret mest muligt).

Banedanmark vil i det videre arbejde – og i dialog med godsoperatørerne – optimere spæringsperioderne yderligere.

Den maksimale sporafstand på 6 m vil blive ændret til maksimalt 9 m gældende for en kort strækning på ca. 500 m forbi Bastrupdam af hensyn til muligheden for at sikre en fortsat trafik under anlægsarbejdet.

Totalspæringerne vil omfatte hele strækningen Vamdrup-Vojens, hvor der for passagererne i togene mod Sønderborg og Padborg i stedet for tilbydes erstatningstransport med bus.

På de tidspunkter af døgnet hvor banen lukkes helt, vil passagererne blive betjent af togbusser mellem Lunderskov og udvalgte destinationer i Sønderjylland. Muligheden for direkte busser til f.eks. Haderslev, Aabenraa og Sønderborg vil blive vurderet i detailplanlægningsfasen.

Banedanmark vil i samarbejde med DSB og andre operatører sørge for, at de berørte passagerer i god tid forinden informeres om de gener for trafikken, der måtte være. Banedanmark er i dialog med godsoperatørerne om de gener, det

vil medføre for godstrafikken med henblik på at tage de fornødne hensyn til godstransporten.

4. Ekspropriationer

Der er behov for inddragelse af et areal til at anlægge et nyt spor ved siden af det eksisterende og til at elektrificere dette. Der skal således sættes master op langs det nye spor, og der skal etableres forskellige tekniske anlæg langs med strækningen. Herudover er der behov for regnvandsbassiner og omlægning af skærende veje.

Størstedelen af arealbehovet tilgodeses ved, at det nye spor anlægges inden for banens areal.

Størstedelen af de arealer, der skal eksproprieres, er landbrugsarealer, men også enkelte private helårsboliger, ejendomme til erhverv samt kommunale arealer, der i dag fortrinsvis anvendes til veje.

Enkelte steder må private ejendomsejere afgive arealer. Det forventes, at i alt 18 ejendomme (heraf 17 boliger) vil blive totaleksproprieret. Herudover eksproprieres der skure og mindre bygninger fra én ejendom. Desuden vil der midlertidigt blive eksproprieret jordarealer fra et antal ejendomme til brug i anlægsfasen til arbejdspladser og arbejdsveje mv. Disse jordarealer vil blive retableret og tilbageleveret til ejerne, når anlægget er færdigt. Erstatning herfor vil blive ydet efter gældende regler.

Det vurderes, at de 17 ejendomme med boliger vil skulle eksproprieres som følge af et for højt vibrationsniveau.

Det vil blive vurderet i detailplanlægningsfasen, om der er mulighed for, og om det er økonomisk hensigtsmæssigt i stedet for ekspropriation at foretage afværgeforanstaltninger med henblik på at reducere vibrationerne.

For så vidt angår boliger, hvor der sker en øgning i forhold til det eksisterende niveau, der er lig med eller større end 1 dB, og vibrationsniveauet samlet er lig med eller større end 75 dB, vil disse blive eksproprieret, medmindre grundejeren senest 6 mdr. efter lovens vedtagelse meddeler til Banedanmark, at den pågældende grundejer vælger ikke at blive eksproprieret i forbindelse med detailprojekteringen.

Anlægsudgift	2012	2013	2014	2015
(mio. kr. i 2012 priser)	52	90	360	240

Banedanmark vurderer, at de gennemsnitlige vedligeholdelsesudgifter i levetiden andrager ca. 12,5 mio. kr. årligt i 2012-priser for de nye 20 km spor. Når anlægget på et tidspunkt vil skulle udskiftes, vil der være omkostninger til fornyelse.

Hvis der bliver tale om omlægning af ledninger forudsættes dette betalt af ledningsejerne i overensstemmelse med Højesterets dom af 22. september 2009 (sag 280/2008) eller af staten for så vidt angår ledninger, der ikke ligger på gæsteprincip.

Hvis kommunerne vælger i tillæg til statens udbygning af jernbanen at foretage ændringer, der ikke er beskrevet i dette projekt, f.eks. ændringer af forpladser, stier, rekreative om-

Banedanmark vil forudgående informere grundejerne om muligheden for at ikke at blive eksproprieret og om fristen herfor. Hvis grundejeren efter udløbet af de 6 mdr. måtte ønske alligevel at blive eksproprieret, har grundejeren mulighed herfor ved at rette henvendelse direkte til Kommissarius og anmode om at blive eksproprieret efter gældende regler.

I givet fald vil bestemmelsen i § 21, stk. 1, 2. pkt., i loven om fremgangsmåden ved ekspropriation vedr. fast ejendom finde anvendelse i forhold til den til enhver tid værende grundejer. Den pågældende grundejer har således mulighed for – også i tilfælde, hvor den pågældende oprindeligt har fravalgt ekspropriation – i en periode på indtil 1 år efter, at anlægget er fuldendt (dvs. indtil 1 år efter ibrugtagningstilladelse), at anmode ekspropriationskommissionen om at få sin sag forelagt til prøvelse for kommissionen.

Der vil herudover kunne blive behov for ekspropriation af arealer til etablering af erstatningsbiotoper og udvidelse af grøfter.

Ekspropriation vil blive foretaget i henhold til forslaget vedrørende § 2. Der vil desuden efter forslaget til § 2, stk. 2, kunne tinglyses eldriftservitut, der foreskriver begrænsninger i beplantning, bebyggelse og lignende på ejendomme af hensyn til køreledninger og højspænding. Erstatning herfor vil blive ydet efter gældende regler.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Forslaget indebærer udgifter for staten til anlæg af det nye spor og til ekspropriation af de for projektet nødvendige arealer. Erstatning som følge af ekspropriation vil finde sted i overensstemmelse med lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Projektets anlægsoverslag er udarbejdet efter principperne i Ny Anlægsbudgettering som beskrevet i aktstykket 16 af 24. oktober 2006. Resultatet er, at anlægsomkostningerne udgør 742 mio. kr., incl. reserve på 30 % i 2012 priser. Fordelingen over anlægsperioden fremgår af følgende tabel:

råder o. lign., afholder den enkelte kommune udgiften hertil og sørger for det evt. fornødne plangrundlag. Hvis kommunerne ønsker sådanne forslag gennemført i et koordineret proces med udbygningsprojektet, er det en forudsætning, at dette tidsmæssigt kan gennemføres, og ikke medfører forsinkelse af dette projekt. Banedanmark afgør, om det tidsmæssigt vil være muligt at koordinere kommunens forslag med udbygningsprojektet. Hvis kommunens forslag medfører øgede udgifter for udbygningsprojektet, er det desuden et krav, at kommunen afholder udgiften hertil.

6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Projektet øger mobiliteten på et bæredygtigt grundlag. Udbygningen vil gavne erhvervslivet først og fremmest ved en styrkelse af jernbanegodstrafikken, men også forbedre kvaliteten af passagertogbetjeningen af Sønderjylland samt tilgodese den internationale passagertrafik mod Hamborg, der på det seneste har været i vækst.

I anlægsfasen vil det være nødvendigt med sporspærringer, se afsnit 3.3., der vil være til gene for godstrafikken. Sporspærringer vil blive søgt reduceret mest muligt.

Lovforslaget medfører herudover ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

7. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget medfører ingen administrative konsekvenser for borgerne.

8. Miljømæssige konsekvenser

Miljømæssige konsekvenser beskrives nedenfor i afsnit 8.1. (driftsfasen) og 8.2. (anlægsfasen).

Overordnet set vil det nye spor øge mobiliteten på et bæredygtigt grundlag i form af en styrkelse af mulighederne for banegodstrafik gennem Sønderjylland, hvor strækningen i højere grad end tidligere vil blive en hovedgodskorridor mellem Skandinavien og Kontinentet frem til åbningen af Femern bælt forbindelsen. De to enkeltsporede banestrækninger i Sønderjylland udgør en flaskehals og vil inden for få år udgøre en direkte begrænsning for yderligere vækst. Udbygningen vil først og fremmest styrke jernbanegodstrafikken, men også forbedre kvaliteten af passagertogbetjeningen af Sønderjylland.

Samtidig forventes det nye spor at kunne reducere udledningen af CO₂ væsentligt som følge af overflytning af gods fra vej til jernbane.

Anlæggets udformning og konsekvenser for det omgivende miljø er kortlagt i en VVM-analyse, som er afrapporteret i miljøredegørelsen fra februar 2012. Forud herfor havde Banedanmark sendt et udkast til miljøredegørelse i offentlig høring i maj-juni 2011.

Det nye spor anlægges ved siden af det eksisterende, og den gennemførte VVM-analyse viser generelt, at de miljømæssige konsekvenser ved baneudbygningen er relateret til støj, vibrationer, natur og fredninger. I miljøredegørelsen er redegjort for de beskyttelsesmæssige hensyn efter naturbeskyttelsesloven og de bevaringsmæssige hensyn efter museumsloven. I de følgende afsnit 8.1. og 8.2 er redegjort herfor.

Den gennemførte VVM-analyse viser desuden, at det nye spor med en række afhjælpende foranstaltninger kan anlægges uden væsentligt at påvirke naturområder og levesteder for dyr og planter. Det sikres endvidere, at der kan opretholdes en sammenhængende økologisk funktionalitet for yngle- og rasteområder på samme niveau som hidtil.

8.1. Miljømæssige konsekvenser i driftsfasen

Der forventes en reduceret udledning af CO₂ som følge af overflytning af gods på vej til bane. Den reducerede godstransport på vejen betyder samtidig en reduktion af den lokale forurening hidrørende fra lastbiler.

Når det ekstra spor er taget i brug, forventes dyre- og plantelivet kun påvirket i begrænset omfang. Miljømæssige konsekvenser i form af støj og vibrationer, påvirkning af naturområder og levesteder for dyr og planter mv. vil der blive foretaget passende foranstaltninger overfor.

I det følgende redegøres nærmere herfor.

8.1.1. Reduceret udledning af CO₂

Reduktionen i CO₂-udledningen skønnes ved en fuld overflytning af lastbilgods til banegods (el-drevet) i forhold til den forøgede ekstra kapacitet på banen at være på 17.600 tons/år. Dette svarer til ca. 1800 personers udledning på årsbasis af CO₂.

8.1.2. Støj og vibrationer

Beregninger af støjbelastningen viser en stigning forskellige steder på strækningen, men dette imødegås med facadeisolering af boliger samt indsættelse af nyere og støjsvage tog, således at den samlede støjbelastning reduceres.

Støjbelastningen stiger i forhold til i dag, hvilket imødegås ved facadeisolering af i alt 66 boliger. Der er anvendt en grænseværdi for støjbelastningen på 64 dB.

Med hensyn til vibrationer medfører forslaget, at der skal eksproprieres et antal ejendomme, der påføres sådanne vibrationer, at der sker en øgning i forhold til eksisterende niveau, der er lig med eller større end 1 dB, og at vibrationsniveauet samlet er lig med eller større end 75 dB. Det drejer sig om 17 ejendomme med boliger. Der henvises i øvrigt til det anførte i afsnit 4 om ekspropriationer og i miljøredegørelsen om vibrationer i driftsfasen.

8.1.2.1. Elektromagnetisk påvirkning

Det er foretaget vurdering på linje med WHO's og de danske sundhedsmyndigheders forsigtighedsprincip, og det vurderes, at der ikke vil være øget risiko for elektromagnetisk påvirkning ved projektets gennemførelse¹⁾.

8.1.3. Naturforhold

Naturområder og plante- og dyreliv vurderes at blive påvirket i begrænset omfang ved udbygningen af banen.

Det foreslås derfor, at transportministeren i henhold til lovforslagets § 1 a gives mulighed for at varetage de naturbeskyttelsesmæssige hensyn efter naturbeskyttelsesloven. Transportministeren får herved mulighed for at foretage en vurdering af de naturbeskyttelsesmæssige hensyn efter naturbeskyttelsesloven i forhold til den konkrete udbygning. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser vedr. § 1 a.

Banedanmark har gennemført en kortlægning af den eksisterende viden om naturlokaliteter og dyreliv langs bane-

strækningen mellem Vamdrup og Vojens. Endvidere er der i løbet af 2010 foretaget feltbesigtigelser inden for en undersøgelseskorridor langs jernbanen med en bredde på ca. 400 m.

8.1.3.1. Naturområder på strækningen eller i nærheden heraf

Der er i alt undersøgt 30 naturområder, som kan blive direkte berørt af projektet. Feltundersøgelsen omfatter en vurdering af naturområdets botaniske værdi. Tre af naturområderne har en botanisk værdi estimeret til »moderat«, hvilket betyder, at der findes enkelte arter, som er typiske for værdifulde lokaliteter.

Ud over de tre naturområder findes der en række økologiske spredningskorridorer, som består af større, sammenhængende naturområder. De væsentligste naturområder på strækningen er:

- Kongeå og Bastrupdam
- Lille plantet skov med en pæn bestand af den fredede orkidé skovhullæbe nær Bykær enge beliggende øst for banen.
- Vandhuller mellem Bastrup Skov og Farris med løvfrø
- Blåå med mange arter flagermus
- Nørreå med nærliggende naturområder
- Fattigkær registreret som beskyttet mose ved Vojens beliggende vest for banen

Der henvises i øvrigt til afsnit 8.1.3.2.-8.1.3.6. nedenfor.

Herudover er der Natura 2000-områder beliggende i en afstand på ca. 2-8 km fra banestrækningen. Det drejer sig om følgende områder:

- Habitatområde (H80) Kongeå beliggende ca. 4,5 km vest for projektstrækningen,
- Habitatområde (H81) og fuglebeskyttelsesområde (F59) Pamhule skov og Stevning Dam beliggende 2,2 km sydvest for Vojens.
- Habitatområde (H250) Svanemose ca. 8 km fra projektstrækningen.

Den samlede miljømæssige vurdering af disse Natura 2000-områder er, at der ikke vil ske nogen direkte, indirekte eller kumulativt væsentlig påvirkning af Natura 2000-områderne eller fuglebeskyttelsesområderne ved udbygning af jernbanen mellem Vamdrup og Vojens.

Banedanmark vil i forbindelse med projektet opstille et overvågningsprogram for de væsentlige naturinteresser på strækningen. I programmet vil der ske overvågning af projektets påvirkninger af naturforholdene under og efter anlægsperioden med fokus på den økologiske funktionalitet for bilag IV arter samt effekter for beskyttede naturtyper. Overvågningsprogrammet vil også omfatte en tidsplan for overvågning, som maksimalt vil vare 5 år, efter anlægget er taget i brug.

8.1.3.2. Fugle

Der forventes ingen væsentlig barriereeffekt af projektet for fuglelivet generelt.

Af fokusarterne truffet inden for eller nær undersøgelseskorridoren vurderes vagtel at være den eneste art, der kan have en regelmæssig forekomst i projektområdet.

I driftsfasen vil den øgede trafik på jernbanen medføre, at støjniveauet nær jernbanen stiger. Vagtel er ifølge en tysk rapport påvirkelig over for støj på over 52 dB. Det øgede støjniveau langs banen kan påvirke enkelte ynglefokuser af vagtel og medføre en mindre reduktion i potentielle ynglesteder for arten. Da dyrkede marker og græsenge, som er vagtlens habitat, er almindeligt forekommende omkring projektstrækningen og i Danmark som helhed, vurderes stigningen i støj ikke at påvirke arten væsentligt.

8.1.3.3. Padder

Der er registreret følgende seks arter af padder i undersøgelseskorridoren: Løvfrø, spidssnudet frø, stor vandsalamander, butsnudet frø, skrubbtudse og lille vandsalamander. Heraf er kun de tre førstnævnte, dvs. løvfrø, spidssnudet frø og stor vandsalamander, strengt beskyttede og omfattet af EF-habitatdirektivets bilag IV.

Barriereeffekten af anlæggets fysiske udstrækning og trafikmønsteret – hyppighed og døgnvariation – har indflydelse på, hvor massiv en barriere jernbanen fremover vil være. Der er på nuværende grundlag ikke tilstrækkelig videnskabelig dokumentation til, at der kan formuleres *specifikke* afværgetiltag for særlige paddearter.

Generelt er det dog vurderet, at padders risiko for at blive dræbt på banen under forsøg på at krydse den vil øges som konsekvens af udvidelsen til dobbeltspor. Den genetiske udveksling på tværs af banen reduceres hermed også.

Der etableres derfor følgende afværgeforanstaltninger for padder i driftsfasen:

- 1 lavvandet vandhul til spidssnudet frø etableres i forbindelse med erstatningsnatur ved Bastrupdam.
- 2 nye vandhuller til løvfrø og stor vandsalamander etableres på østsiden af banen ved Bastrup Skovvej.
- Udlægning af træstød, stammer eller store sten etableres i et område på 2.800 m² ved Bastrup Skovvej.
- 4-6 vandhuller på østsiden fra Juhlsvej til nord for Mellem Lert etableres af hensyn til løvfrø.
- 6-10 vandhuller på vestsiden fra Juhlsvej til nord for Mellem Lert etableres af hensyn til løvfrø.
- Etablering eller pleje af 1 vandhul ved Vodskovvej.
- Pleje eller etablering af 2 vandhuller på vestsiden og pleje/etablering af 3 vandhuller på østsiden af hensyn til padder fra syd for Jegerup til nord for Vojens.

Banedanmarks undersøgelser viser, at projektet med disse tiltag kan gennemføres, så den økologiske funktionalitet for bilag IV arterne af padder kan opretholdes, og at tiltagene også vil være til gavn for de øvrige padder på strækningen.

8.1.3.4. Flagermus

Alle danske flagermus er strengt beskyttede og anført på EF-habitatdirektivets bilag IV. Der er påvist følgende syv arter af flagermus under feltarbejdet: Sydflagermus, dværgflagermus, pipistrelflagermus, vandflagermus, troldflager-

mus, brunflagermus og langøret flagermus. Desuden er damflagermus sandsynligvis også tilstede i området.

Et øget antal tog vil – hvis der ikke foretages afværgeforanstaltninger - medføre en større dødelighed for flagermusbestandene. Dette gør sig specielt gældende, hvis flere tog kører i nattetimerne, hvor flagermus er aktive. Risikoen for kollision er særlig stor, hvor flagermusene jager over sporene, eller hvor en flyverute følger banen. Ved flyveruter, der krydser jernbanen, eksponeres de enkelte flagermus kun for trafikken i kort tid. Forringelse af krydsende flyveruter kan dog have negative effekter for flagermusbestande i et større område. Forøget dødelighed langs banen vil sammen med forringelse af flagermusenes fødesøgningsmuligheder gennem træfældning påvirke de berørte bestande negativt.

Naturgenopretning og etablering af erstatningsbiotoper vil især gavne flagermusene, hvis det bidrager til at skabe en større sammenhængende naturmosaik. Eksempelvis vil plantning af levende hegn parallelt med banen forbedre flagermusenes adgang til spredte enge mv. i agerlandskabet. Foruden at fungere som ledelinje vil nye hegn også normalt fungere som fødesøgningsområder, idet insekter koncentrerer sig langs læsiden af tætte bevoksninger.

Der vil blive etableret to parallelle rækker af bevoksninger på strækningen ved Kongeå, ved Blåå samt ved Vodskovvej, der vil være særligt velegnede som fødesøgningsområder. Såfremt yngle- og rastesteder for flagermus f.eks. i gamle træer vil blive påvirket af projektet vil der efter nærmere vurdering i detailfasen bliver indgået aftaler om mere ekstensiv drift af skovområder, så mængden af gamle træer her gradvis forøges. Dette vil være særligt relevant ved Kongeå, Bastrupdam, Blåå, Nørreå og Vodskovvej.

Banedanmarks undersøgelser viser, at udbygningen af banen med ovennævnte afværgeforanstaltninger kan gennemføres, så den økologiske funktionalitet for bilag IV arterne af flagermus kan opretholdes.

8.1.3.5. Birkemus

Birkemus er opført på habitatdirektivets bilag IV, og er registreret inden for tæt afstand til banen. Det vurderes, at der kan være potentielle levesteder for birkemus ved Bastrupdam, Blåå og Nørreå.

Efter gængse metoder er arten eftersøgt på de fire lokaliteter på strækningen, som ud fra videnskabelige kriterier er vurderet som potentielt egnede levesteder for birkemus. Under feltarbejdet er arten ikke fundet.

8.1.3.6. Odder og andre større pattedyr

Odder indgår i udpegningsgrundlaget for habitatområde Kongeå, og arten forekommer i de vandløbssystemer, som krydser banestrækningen. Observationer af individer og spor af større vildtlevende pattedyr nær banen omfatter følgende større dyr: ræv, grævling, rådyr, hare og mink.

Det forventes ikke, at projektet vil medføre en forøget dødelighed for de større pattedyr, der forsøger at krydse banen, men det er muligt, at det vil nedsætte dyrenes villighed til at forsøge at krydse banen. De større pattedyr vil alle have

gavn af nye faunapassager, som etableres ved Kongeå igennem anlæg af banketter eller trædesten, Bastrup Bæk med banketter (i dimensionen 2 gange 1,5 m) samt ved Nørreå ved etablering af trædesten eller banketter i passagen.

8.1.4. Kulturhistoriske forhold

Der er inden for banestrækningen bopladser ved Jels og Slotseng fra istidsjægere fra ca. 12.000 år f.kr. Dette område vest for jernbanen, hvor Blåå løber i dag, har stor arkæologisk interesse. Hærvejen følger banestrækningen Vamdrup – Vojens og er det naturlige vejforløb langs Jyllands højderyg. Enkelte af landsbyerne som Mølby og Sommersted har karakteristiske stjerneformede udskiftningsmarker, der stadig er synlige i form af diger og hegn og bærer det præg, de fik ved landboreformerne og udskiftningen sidst i 1700-tallet. Kulturhistorisk set er det interessant, at Vamdrup og Vojens begge er tidlige eksempler på byer med en bystruktur, der har udviklet sig omkring jernbanen og dens stationer. Vamdrup bærer desuden præg af at have været grænsestation i perioden, hvor Nordslesvig var tysk.

Da det ekstra spor vil blive placeret ved siden af den allerede eksisterende jernbane på strækningen Vamdrup-Vojens vurderes det, at der kun i begrænset omfang vil blive tale om påvirkning af de kulturhistoriske forhold ved udbygningen af banen.

Det foreslås derfor, at transportministeren i henhold til lovforslagets § 1 a gives mulighed for at varetage de bevaringsmæssige hensyn efter museumsloven. Transportministeren får herved mulighed for at foretage en vurdering af de bevaringsmæssige hensyn efter museumsloven i forhold til den konkrete udbygning. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne herom til lovforslagets enkelte bestemmelser vedr. § 1 a.

8.1.4.1. Fredede gravhøje

Den allerede eksisterende jernbanestrækning Vamdrup – Vojens ligger inden for 100 meter beskyttelseszonen og nær 2 meters beskyttelseszonen til én fredet gravhøj. Desuden ligger banen nær 100 meter beskyttelseszonen for yderligere tre fredede gravhøje.

Den fredede gravhøj syd for Sommersted bliver berørt af anlægsarbejdet, da den ligger direkte op ad banen på udbygningssiden. Der er høj risiko for at påtræffe grave i og omkring gravhøjen. Det er formentlig nødvendigt at gennemføre en udgravning på denne lokalitet, og Banedanmark vil derfor kontakte de lokale museer.

Transportministeren vil med hjemmel i forslaget til den nye § 1 a have mulighed for at tage stilling til spørgsmålet om en eventuel dispensation for fredningsbestemmelserne. Transportministerens afgørelse herom vil ikke kunne påklages.

8.1.4.2. Kirkeindsigtlinjer

Den eksisterende banestrækning Vamdrup-Vojens berører ikke kirkeindsigtlinjer direkte. Hverken det nye spor eller

eventuelle ændringer af installationer vil blive anlagt inden for kirkeindsigtlinjerne.

8.1.4.3. Beskyttede diger

Der ligger adskillige beskyttede diger ind til eller i umiddelbar nærhed af den eksisterende banestrækning, hvoraf nogle bliver berørt. Hovedparten af digerene er udskiftningsdiger fra 1700-tallet, og det vil muligvis påvirke landskabets historiske struktur, hvis de fjernes.

Banedanmark vil sikre, at påvirkning af historiske diger reduceres mest muligt.

8.1.4.4. Arkæologiske fund

Der eksisterer adskillige kendte, og formentlig stadig ukendte arkæologiske fund langs banestrækningen. Som eksempel kan nævnes gravhøje ved Talind som er et formodet forhistorisk ressourceområde i forhold til de mange tidligere gravhøje i området og potentiel boplads ved Kestrup vejunderføring. Det er sandsynligt, at der her vil forekomme sjældne ca. 14.000 år gamle før-istidsfund fra rensdyrjægere. De skjulte arkæologiske fund er ikke beskyttet eller udpeget som værdifulde kulturarvsarealer.

Der vil inden for de berørte kulturarvsarealer blive gennemført arkæologiske forundersøgelser, inden anlægsarbejdet igangsættes, hvis det skønnes nødvendigt. De lokale museer vil blive hørt i denne forbindelse.

Bliver der gjort nye arkæologiske fund under anlægsarbejdet, vil arbejdet straks blive standset og de lokale museer vil blive kontaktet.

I detailplanlægningsfasen vil der dog blive taget hensyn til, at de midlertidige arealbehov, som arbejdspladser og adgangsveje, ikke omfatter arealer, hvor der er viden om, at arealet er af kulturhistorisk interesse.

8.1.5 Rekreative interesser

Der er rekreative forbindelser og områder langs projekts-trækningen og omkring de større byer for lokalbefolkningen. De rekreative områder er tennis- og boldbane i Vamdrup, boldbaner i Sommersted og kolonihaveforening i Vojens.

Disse områder vil blive påvirket støjmessigt. Visuelt er der allerede høj bevoksning mellem jernbanen og de rekreative områder. Den visuelle påvirkning vurderes derfor af mindre karakter.

Naturområdet omkring Nørreå er klassificeret som værdifuldt landskab og offentligt tilgængeligt, hvor den krydres af banen. I umiddelbar nærhed til banen er der fire forskellige stier, hvoraf en af ruterne krydser banen sammen med åløbet.

8.1.6. Grundvand og overfladevand

Banestrækningen mellem Vamdrup og Vojens er beliggende i områder med særlige drikkevandsinteresser, mens der i nærheden af de to byområder (Vamdrup og Vojens) er almindelige drikkevandsinteresser.

I områderne med særlige drikkevandsinteresser må nuværende arealanvendelser ikke ændres, hvis ændringen kan medføre forringet grundvandskvalitet. Udbygningen vurderes ikke at ændre betydeligt på risikoen for forurening af grund- og drikkevand.

Banestrækningen gennemskærer indvindingsoplandene til syv vandværker: Vamdrup, Skodborg, Jels, Mølby, Sommersted Vest, Jegerup og Vojens vandværker. Ingen af indvindingsboringerne bliver under anlæg eller drift direkte berørt af projektet, da nærmeste vandindvindingsboring, som tilhører Sommersted Vest Vandværk, er beliggende i en afstand af 600 m til jernbanestrækningen. Der bliver således ikke ændret på mulighederne for drikkevandsindvinding eller behov for nedlæggelse af almene vandforsyningsboringer i driftsfasen.

Langs strækningen er der konstateret enkeltindvindere af grundvand, hvor afstanden fra borerne er mindre end 25-30 meter til banestrækningen. Afstanden fra borerne til spor er aflæst af kort, så afstandsangivelsen er behæftet med en vis usikkerhed. I detailfasen bliver der foretaget en besigtigelse og opmåling af disse enkeltindvindere for afklaring af, om der er behov for afværgeforanstaltninger, eksempelvis etablering af erstatningsboringer eller tilkobling til offentlig vandforsyning.

Der bliver ikke behov for permanente grundvandssænkninger. Dette medfører, at der ikke er væsentlige konsekvenser for grundvandet. Udbygningen er heller ikke forbundet med risiko ved eventuel reduceret indvinding, da vandværkerne er spredt langs strækningen og har en begrænset størrelse. Samtidig ligger det regionale grundvandsspejl adskillige meter under terræn. Kun i nærheden af åer og vådområder ligger grundvandsspejlet højere, og her vil åerne sikre den naturlige afvanding.

Der vurderes ikke at være væsentlige konsekvenser for overfladevand. Afvanding fra banen vil i videst muligt omfang ske ved sivedræn og åbne grøfter, der ikke vurderes at medføre negative miljømæssige påvirkninger af vandløb, søer, moser eller enge tæt på banen.

8.1.7. Klimaforandringer

Banedanmark har undersøgt effekten af klimaforandringer i fremtiden på udbygningen af jernbanestrækningen mellem Vamdrup og Vojens.

Resultatet af gennemgangen er, at stigningen i havniveauet og grundvandet ikke er af et sådant omfang, at det vil påvirke anlægget, hverken i dag eller inden for anlæggets forventede levetid de næste 120 år.

Ændringerne i nedbør vil ud fra nationale fremskrivninger formentlig få en så kraftig påvirkning af anlægget, at der skal tages højde for det i dimensionering og anlæggelsen af banen, f.eks. skal grøfter og rørunderføringerne af vandløb under banen udvides i forhold til praksis for, hvordan Banedanmark dimensionerer i dag.

Undlades det at tilpasse baneanlægget Vamdrup-Vojens til fremtidens klima er der risiko for vand i jernbanens bærelag. Det gælder for såvel det nye som det gamle spor. Vand i

jernbanens bærelag kan medføre erosion og skred i bane-dæmningen, hvilket udgør en sikkerhedsrisiko for togdriften og medfører et efterfølgende behov for at bygge nye bane-dæmninger. Ydermere kan utilstrækkelige afvandingsforhold også medføre hydrauliske flaskehalse i de krydsende vandløb, som dels kan være årsag til oversvømmelser opstrøms barrieren, men som i yderste konsekvens ligeledes kan føre til underminering af hele jernbaneanlægget.

Da en udskiftning af rørunderføringerne er et stort indgreb i dæmningskonstruktionen, som kræver spærring af spor, foretages denne udskiftning allerede i anlægsfasen. Når det ny spor skal anlægges, og driften alligevel bliver forstyrret, vil omkostningen være reduceret.

Derimod vil de tilpasningstiltag, som mere har karakter af justeringer og vedligeholdelse, som f.eks. uddybning af grøfter, og hvor banens drift kan opretholdes uden stop i driften, blive foretaget løbende efterhånden, som behovet opstår. Dette forudsætter dog, at der i ekspropriationsfasen er taget højde for mulige behov for udvidelse af grøfterne, således at det nødvendige areal er til rådighed, når udvidelsen skal ske.

Der er foretaget modelberegninger som indikerer, at banebroerne ved Kongeå, Bastrup Bæk, Blåå og Selskær Bæk, overholder de opstillede designkriterier, og det vurderes på den baggrund, at de eksisterende tværsnit kan bibeholdes ved udvidelsen af eksisterende spor.

På baggrund af nærværende modelberegninger vil der i detailprojektfasen blive foretaget yderligere vurderinger af opstuvning ved Bastrup Bæk / Bastrup Mose. Dette gøres af hensyn til stabilitet af jernbenedæmningen, da den ligger i et moseområde med periodevis oversvømmelse, og yderligere af hensyn til naturen og miljøet i området. Tidligere undersøgelser har vist, at erosion ved en banedæmning på grund af ekstremregn, kan medføre potentielle skader på en bærende del af dæmningen.

8.2. Miljømæssige konsekvenser i anlægsfasen

8.2.1. Støj og vibrationer

Støj og vibrationer vil blive søgt reduceret. Støjkonsekvenserne i anlægsperioden vurderes med udgangspunkt i et støjniveau i dagtimerne på 70 dB. Anlægsarbejder, som må udføres om aftenen og natten, vurderes med udgangspunkt i et støjniveau på 40 dB.

Det vurderes, at ca. 85 % af anlægsarbejdet kan udføres om dagen mellem kl. 7 og 18. Herved reduceres de miljømæssige konsekvenser for beboerne langs strækningen i forhold til muligheden for at sove uforstyrret om natten. Imidlertid betyder hensynet til opretholdelse af togtrafikken, at det kan være nødvendigt også at arbejde i aften- og nattemer.

I forbindelse med etablering af fundamenter for kørestrømsmaster kan forboring eller stampning være et middel til at reducere vibrationsbelastningerne for naboerne. Det vurderes derfor, at mastefundamenterne i Vamdrup, Jegerup og Vojens skal stemples.

På steder i nærheden af bebyggelse, hvor støjen måtte komme til at overskride grænserne på henholdsvis 70 og 40 dB, vil anlægsarbejdet blive tilrettelagt således, at det ikke medfører unødige støjgener. Det kan være ved anvendelse af alternative arbejdsmetoder, lyd-dæmpning af maskiner eller midlertidige støjskærme m.v. Anlægsarbejdets karakter taget i betragtning vil det dog ikke – medmindre anlægsarbejdet væsentligt forsinkes eller fordyres – helt kunne undgås, at grænserne for støj periodevis vil blive overskredet.

Ifølge miljøbeskyttelseslovens § 42, stk. 1, kan kommunerne i forbindelse med offentlige bygge- og anlægsarbejder meddele påbud om, at forureningen skal nedbringes, herunder påbud om gennemførelse af bestemte foranstaltninger. Det fremgår af § 68, at kommunerne skal foranledige et ulovligt forhold lovliggjort, medmindre forholdet har underordnet betydning. Ifølge § 69 kan kommunerne påbyde den ansvarlige at genoprette den hidtidige tilstand.

Støjgrænserne tager udgangspunkt i de grænseværdier, der anvendes af kommunale myndigheder. Der er forskellig praksis for, hvilke krav der stilles, og nogle kommuner har fastlagt grænseværdier for bygge- og anlægsarbejder.

I praksis kan det imidlertid være vanskeligt at holde støjen under grænsen ved et større anlægsarbejde, fordi der er så få muligheder for at bruge mindre støjende arbejdsprocesser, og fordi arbejdet nødvendigvis må udføres tæt på boligområder.

For at forberede naboerne på anlægsarbejdet vil anlægsmyndigheden løbende informere om anlægsarbejdets art, perioder og særskilt varsle om støjende arbejde.

Hvor anlægsarbejderne gennemføres i nærheden af beboelse, varsles der særskilt om støjende arbejde. I særlige tilfælde kan berørte naboer tilbydes midlertidigt ophold uden for egen adresse, f.eks. naboer til byggepladser, hvor soveværelset vender ud til byggepladsen, og som derfor ikke kan få tilstrækkeligt natro, naboer der har aften/natarbejde og som skal sove om dagen, eller naboer som har arbejdsplads hjemme og generes af støj og/eller vibrationer.

Særligt støjende arbejde vil forekomme, når der eksempelvis visse steder foretages ramning af spunsvægge med ram-buk. Disse gener vil normalt kun forekomme i begrænsede perioder for den enkelte nabo, idet arbejdsstedet løbende flyttes.

Det vurderes, at der nogle få steder på strækningen vil forekomme vibrationsgener, der vil ligge over et vibrationsniveau på 75 dB, men anlægsarbejdet forventes ikke at give anledning til vibrationer af en styrke, der kan medføre bygningsskader.

Der vil, før anlægsarbejdet starter, blive foretaget fotoregistrering af de bygninger, som ligger helt tæt på byggeområderne. Endvidere kan der i særlige tilfælde etableres en løbende overvågning af de mest udsatte bygninger, mens anlægsarbejdet står på. Det sikrer, at man kan kontrollere og forebygge skader under anlægsarbejdet og i fornødent omfang stoppe arbejdet midlertidigt.

Det foreslås på den baggrund, at transportministeren i det omfang, det er nødvendigt for at undgå en væsentlig forsin-

kelse eller fordyrelse af anlægget skal kunne bestemme, at krav, påbud eller forbud vedrørende støj efter miljøbeskyttelsesloven ikke finder anvendelse. Med hensyn til det nærmere indhold af forslaget § 1 b henvises til bemærkningerne til bestemmelsen.

8.2.2. Naturforhold

Det vurderes, at udvidelsen af jernbanen kan anlægges, uden at levevilkårene for padde og flagermus forringes. Der henvises i øvrigt til det nedenfor anførte.

Naturområder ved	Type	Botanisk værdi ²⁾	Beskrivelse af påvirkning
Bastrupdam	Mose	IV	Øst, inddragelse af ca. 2.000 m ² beskyttet mose
Bastrupdam	Mose	IV	Vest, inddragelse af ca. 1.250 m ² beskyttet mose
Bastrupdam	Eng	III	Øst, inddragelse af ca. 1.000 m ² beskyttet eng
Bastrupdam	Eng	IV	Øst, inddragelse af ca. 400 m ² beskyttet eng
Bastrup Skov	Eng	IV	Øst, inddragelse af ca. 1.800 m ² beskyttet eng
Mellem Lert	Eng	V	Øst, spor + arbejdsvej vil inddrage ca. 2.100 m ² beskyttet eng
Mellem Lert	Dige	IV	Øst, dige og skov spor + arbejdsvej indtil 19 m
Kestrup	Skov	V	Vest, inddragelse af ca. 600 m ² fredskov
Voldbrovej	Mose	V	Øst, ca. 500 m ² mose inddrages til arbejdsvej

2) Der er udført en vurdering af lokaliteterne baseret på botaniske registreringer og strukturelle forhold som er typiske for naturtyper. Lokalitetens værdi I er højest og gives kun til de allermest værdifulde lokaliteter. Værdi II (god) gives til andre værdifulde lokaliteter. Værdien III (moderat) gives hvor der findes enkelte arter typisk for værdifulde lokaliteter. Værdierne IV (ringe) og V (dårlig) gives til lokaliteter med almindelige arter samt lokaliteter med dominans af næringskrævende eller invasive arter

Endvidere er der fundet et mindre antal skove som muligvis også bliver påvirket. Dette afklares endelig i detailfasen, hvor eventuelle afværgeforanstaltninger og kompensations tiltag også bliver defineret på linje med de øvrige tiltag.

Beskyttede naturområder, der bliver påvirket eller ændret af projektet, skal kompenseres gennem erstatningsbiotoper. Erstatningsbiotoper skabes så vidt muligt i forbindelse med biologiske spredningskorridorer eller eksisterende naturområder. Der lægges afgørende vægt på, at biotoperne udformes og placeres så de gavner registrerede forekomster af bilag IV arter mest muligt.

Naturområder, der bliver påvirket eller ændret, erstattes af kompenserende biotoper med udgangspunkt som minimum i forholdet 1:2. Erstatningsbiotopernes omfang vil blive drøftet med den aktuelle kommune.

Der etableres op til 18.000 m² erstatningseng og mose. Desuden etableres der 1.200 m² erstatningsskov for fældet fredskov langs med banestrækningen og et antal erstatningsvandhuller.

Anlægsarbejdet strækker sig over ca. 2 år og vil være forstyrrende for dyr og planter, som lever i naturområderne, der enten fjernes helt eller delvist, eller ligger så tæt på banen, at de påvirkes indirekte.

Følgende generelle krav bliver stillet til anlægsarbejdet:

- Egentlige naturområder, skove og andre småbiotoper, skal tilstræbes friholdt for midlertidige arbejdsveje, oplag af materialer, skurvogne og maskiner.

8.2.3. Lokaliteter og påvirkninger

Der er i alt ni undersøgte lokaliteter, som berøres af anlægsarbejdet. Beskrivelse af naturtype, påvirket areal, botanisk værdi og lokalitetsnummer ses af tabel nedenfor.

- Levende hegn og beplantninger, som fældes i forbindelse med anlægsarbejdet, genplantes, hvor det er nødvendigt af hensyn til dyrelivet.
- Midlertidig grundvandssænkning udføres med dobbeltspuns med tætte vægge ved naturområder, der er særligt følsomme for ændret vandstand.
- Afværgeforanstaltninger i form af erstatningsbiotoper og faunapassager skal etableres tidligst muligt inden anlægsarbejdet.

8.2.4. Vagtlet

Anlægsarbejdet vil formentlig medføre tab af potentielle levesteder for vagtel i form af dyrkede marker op til den eksisterende jernbane, hvor anlægsarbejde vil forekomme. Vagtlet er formentligt regelmæssigt forekommende inden for og nær undersøgelseskorrideren, og arten blev også registreret under den orienterende undersøgelse.

Tabet af potentielle levesteder for vagtel vurderes dog til at være meget lille, idet vagtlens foretrukne habitat er meget almindelig både i undersøgelseskorrideren og Danmark som helhed. Endvidere er store dele af banestrækningen flankeret af træer, hvorfor jernbanens nærmeste omgivelser ikke er vurderet til at byde på optimale levesteder for vagtel.

8.2.5. Padder

I tilfælde hvor arbejdsveje eller arbejdspladsarealer indrager eksisterende beplantning, som er muligt rasteområde for bilag IV-padder, kan det få en negativ virkning på lokale

arters forekomster. Trafikken på arbejdsvejen kan muligvis også lokalt få en vis indflydelse på rastende eller vandrende padder.

Der er to steder, hvor anlægsveje bliver forlagt, for at undgå konflikt med bilag IV padder. Der er fire steder, hvor anlægsarbejdet syd for Bastrupdam bevirker, at der skal udføres kompenserende udvidelse af eksisterende vandhuller og eller etablering af nye vandhuller.

8.2.6. Flagermus

Det er vurderet, at der ikke vil forekomme væsentlige midlertidige påvirkninger af flagermus under anlægget udover rydning af træer. Nogle arter (f.eks. *Myotis*-arter) er særlig følsomme over for afbrydelse af hegn og andre ledelinjer for deres flyveruter. For disse arter vil rydning af levende hegn og lignende langs banen ved anlæg af arbejdsveje forøge banens barriereeffekt. *Myotis*-arterne er primært fundet ved åer og områder med et stort naturindhold. I områder med mindre naturindhold vurderes risikoen for forøgelse af denne type barriereeffekt at være minimal, da de almindeligt forekommende arter (sydflagermus, dværgflagermus og pipistrelflagermus) er meget mobile.

Ved rydning af større træer og træer med hulheder og lignende kan rastesteder for flagermus blive beskadiget. Da banen ikke passerer skovområder, er der kun få meget gamle træer nær banen. Mindre træer kan dog også have hulheder eller løs bark. I tvivlstilfælde søges der så vidt muligt alternativer til rydning, f.eks. ved forlægning af arbejdsvejen.

Træfældning under anlægsfasen skal minimeres så vidt muligt eller kompenseres med genplantning på vigtige steder langs med store dele af strækningen. I det omfang vegetationen retableres efter anlægsarbejderne er påvirkningen tidsbegrænset. Særligt vigtige strækninger at bevare store træer indenfor er ved Bastrupdam, Farris og Blåå.

Der vil blive foretaget opsætning af flagermuskasser, hvis der er behov for midlertidigt at supplere mængden af nogle typer rastesteder, f.eks. parringskvarterer, hvor hannerne om efteråret søger at tiltrække hunner.

8.2.7. Birkemus

Birkemus er opført på habitatdirektivets bilag IV, og er registreret inden for tæt afstand til banen. Det vurderes, at der kan være potentielle levesteder for birkemus ved Bastrupdam, Blåå og Nørreå.

Efter gængse metoder er arten eftersøgt på de fire lokaliteter på strækningen, som ud fra videnskabelige kriterier er vurderet som potentielt egnede levesteder for birkemus. Under feltarbejdet er arten ikke fundet.

8.2.8. Odder og andre større pattedyr

Generelt er de større pattedyr i dag i stand til at passere jernbanen og skønnes at kunne det også i fremtiden, medmindre der opsættes vildthejn, som forhindrer passage. Der vil dog sandsynligvis være større risiko for kollision mellem pattedyr og tog ved højere fart og stigende hyppighed i togdriften.

Nye og forbedrede faunapassager vil blive etableret under Kongeå, Bastrup Bæk, Blåå og Nørreå, og disse vil på sigt være effektive kompensationsiltag for de større pattedyr.

8.3. Grundvand og overfladevand

Anlægsarbejdet forbundet med udvidelsen af banestrækningen mellem Vamdrup og Vojens vurderes ikke at give anledning til miljøpåvirkninger af betydning for grundvandet og grundvandsindvindingen. Denne vurdering er baseret på undersøgelser, der er gennemført af de strækningsspecifikke geologiske og hydrogeologiske forhold.

Anlægsarbejdet på banestrækningen forventes ikke at medføre omfattende grundvandssænkninger. Der må dog påregnes begrænsede grundvandssænkninger i de terrænnære grundvandsforekomster i nærheden af blødbundsaflejringer og lavtliggende områder i det hele taget, hvor der udskiftes jord eller graves ud for konstruktioner. Oppumpningen af grundvandet vil forekomme i så begrænset omfang, at det ikke har indflydelse på grundvandsressourcen. Der kræves derfor ikke en tilladelse til oppumpningen. Bortledningen af grundvandet vil derimod ske efter tilladelse fra kommunen, da det stedvist er fundet, at grundvandet har et højt indhold af opløst jern, ammonium og højt iltforbrug.

Ved grundvandssænkningerne vil projektet undgå vand-spejlsænkninger i nært liggende områder med særlig naturværdi som beskyttede naturområder og andre følsomme vådområder. Kan grundvandssænkning ikke undgås, bliver den udført med dobbeltspons med tætte vægge, så vandstanden i områderne ikke ændres, eller området overvåges. Hvis afværgeforanstaltninger viser sig nødvendige, kan det eksempelvis indebære reinfiltration (tilbageførsel af vand) til grundvandet i nærheden af de kritiske steder.

Ved nedsivning sker der en okkerfældning inden udledning, dvs. iltning og bundfældning. Kommunen skal søges om tilladelse til nedsivning.

Spild ved større uheld med forurenende stoffer så som benzin, olie og pesticider kan medføre grundvands- og jordforurening. Nord for Sommersted og fra Sommersted til Vojens er der lokaliteter med særlige hydrogeologiske og geokemiske forhold med tynde dæklag over de sekundære grundvandsmagasiner, der betyder, at grundvandsmagasinerne er mere sårbare her. Som afværgeforanstaltning mod spildhændelser stiller Banedanmark skærpede krav til etablering og indretning af arbejdspladsarealer inden for disse områder.

Eventuelt midlertidige rørlægninger og opførelse af nye bygværker/passager bliver etableret i henhold til tilladelse fra kommunen. Ved udbygning af banen skal der anlægges regnvandsbassiner. Der planlægges etableret regnvandsbassiner ved Mellem Lert og Jegerup med afløb til henholdsvis Bykær Bæk og Selskær Bæk. Anlæg af regnvandsbassiner vil blive foretaget i overensstemmelse med kommunernes retningslinjer for etablering af regnvandsbassiner og udløb til offentlige vandløb.

Der vil blive foretaget følgende generelle afværgeforanstaltninger i forbindelse med anlægsarbejde nær overfladevand:

- Sand og jord fra anlægsarbejde skylles ikke ud i vandløbene. Dette undgås for eksempel ved udlægning af geotekstil på ubevoksede skrånninger eller ved etablering af midlertidige sandfang med tilstrækkelig opholdstid til at sand/jord kan bundfælde.
- Ved banens krydsning af vandløb og mindre grøfter skal der fortsat være fri passage for vandlevende dyr.
- Regnvandsbassiner bliver indpasset i landskabet og placeres, så beskyttede naturtyper ikke bliver påvirket.

8.4. Kulturhistoriske forhold

De miljømæssige konsekvenser for kulturarven knytter sig i anlægsfasen til den mekaniske bearbejdning af terrænet, hvor både synlige og skjulte kulturspor og arkæologiske fund kan blive påvirket. Det drejer sig konkret om dæmningsudvidelser, jordarbejde og kørsel, der ændrer strukturen i jorden under jordoverfladen, som kan berøre eventuelle skjulte fortidsminder.

Bliver der gjort nye arkæologiske fund under anlægsarbejdet, ophører arbejdet straks, og de lokale museer kontaktes. Der bliver dog i detailplanlægningen taget hensyn til, at de midlertidige arealbehov, som arbejdspladser og adgangsveje, ikke omfatter arealer af kulturhistorisk interesse.

Bliver det nødvendigt at påvirke digerne ved midlertidigt anlægsarbejde, vil digerne blive retableret med samme form og materialer, som inden anlægsarbejdet.

9. Forholdet til EU-retten

VVM-undersøgelsen opfylder kravene i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (kodifikation) (EF-Tidende 2012, nr. L 26, side 1). VVM-undersøgelsen opfylder endvidere kravene i habitatdirektivet, Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (EF-tidende 1992 nr. L 206, side 7-50). Ingen fuglebeskyttelses- eller habitatområder i henhold til Rådets direktiver skønnes at blive påvirket negativt af det ekstra spor. Det sikres således gennem afværgeforanstaltninger og kompenserende tiltag, at de arter, der er omfattet af habitatdirektivets bilag IV, ikke påvirkes negativt af jernbanen.

Det undgås så vidt muligt at fælde større træer, der benyttes af flagermus. Endvidere vil to parallelle rækker af bevoksninger blive etableret og være egnede som fødesøgningsområder for flagermus. Hvis yngle- og rastesteder for flagermus i gamle træer vil blive påvirket, vil der blive indgået af-

taler om mere ekstensiv drift af skovområder, så mængden af gamle træer her gradvis forøges. Endvidere etableres erstatningsvandhuller for padde og flagermus. Der etableres pleje af eksisterende vandhuller og etablering af nye vandhuller til spidssnudet frø, løvfrø og stor vandsalamander.

Anlægsarbejdet vil blive planlagt under hensyntagen til både padde og flagermus, således at anlægsarbejdet placeres i bestemte perioder med henblik på at begrænse skadelige virkninger. Den samlede økologiske funktionalitet for yngle- og rasteplasser opretholdes.

Banedanmark vil i forbindelse med projektet opstille et overvågningsprogram for de væsentlige naturinteresser på strækningen. I programmet vil der ske overvågning af projektets påvirkninger af naturforholdene under og efter anlægsperioden med fokus på den økologiske funktionalitet for bilag IV arter samt effekter for beskyttede naturtyper. Overvågningsprogrammet vil også omfatte en tidsplan for overvågning, som maksimalt vil vare 5 år, efter anlægget er taget i brug.

10. Høring

Lovforslaget har været i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

Advokatsamfundet, Arriva Skandinavien, A/S Hads-Ning Herreders Jernbane, BAT, Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, CFL cargo Danmark ApS, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Cyklist Forbund, Dansk Erhverv, Danske Handicaporganisationer, Dansk Handicap Forbund, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Ledningsejerforum, Danske Regioner, Dansk Skovforening, Danske Speditører, DB Schenker Rail Scandinavia A/S, DI Transport, DONG Energy, DSB, DSB Øresund, DSB S-tog A/S, Energinet.dk; Fredningsnævnet for syddjylland, sydlig del, Fredningsnævnet for syddjylland, nordlig del, Friluftsrådet, Haderslev Kommune, Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane, Hector Rail AB, HK Trafik & Jernbane, Hovedstadens Lokalbaner A/S, Jernbanernes Arbejdsgiverforening, Kolding Kommune, Kommunernes Landsforening, Lemvigbanen, Lokalbanen A/S, Metroselskabet, Metro Service A/S, Midtjyske Jernbaner, Midttrafik, Movia, Museum Sønderjylland – Arkæologi Haderslev, Museet på Sønderskov, Museet på Koldinghus, NEG Niebüll GmbH, NOAH-trafik, Nord-Ostsee-Bahn GmbH (NOB), Nordjyske Jernbaner A/S, Nordjyllands Trafikselskab, Regionstog (Lollandsbanen), Regionstog (Vestsjællands Lokalbaner), Regionstog (Østbanen), Region Syddanmark, Rådet for Bæredygtig Trafik, Sund & Bælt, Sydtrafik, Teknologisk Institut, Transport & Service Handel, Tx Logistik, Vejen Kommune, Vestbanen A/S og Øresundsbro Konsortiet.

11. Sammenfattende skema

Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/ mindreudgifter	Negative konsekvenser/ merudgifter
--	--	---------------------------------------

Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Projektet indgår som en del af transportaftalen af 29. januar 2009, »En grøn transportpolitik«, og transportaftalen af 7. februar 2012, »Elektrificering af jernbanen m.v.« og fremmer mulighederne for øget mobilitet på et bæredygtigt grundlag.	Anlægsudgifterne anslås til 742 mio. kr. i 2012-2015. De gennemsnitlige vedligeholdelsesudgifter i levetiden anslås til ca. 12,5 mio. kr. Når anlægget på et tidspunkt vil skulle udskiftes, vil der være omkostninger til fornyelse.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Forbedringer af kapaciteten øger mobiliteten, hvilket forventes at være til gavn for erhvervslivet, herunder også godstransportkunder	Mobiliteten vil blive begrænset i anlægsfasen, da det vil være nødvendigt med sporspærringer, se afsnit 3.3., der vil være til gene for godstrafikken. Sporspærringer vil blive søgt reduceret mest muligt.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Det ekstra spor forbedrer muligheden for bæredygtig transport, idet overflytning af gods og passagerer fra vej til jernbane vil kunne reducere udledningen af CO ₂ .	Konsekvenser i forhold til naturområder og levesteder for dyr og planter er begrænsede, idet der i baneprojektet er indarbejdet alle nødvendige afværgeforanstaltninger. Områdernes økologiske funktionalitet for habitatdirektivets bilag IV-arter vil blive opretholdt, og udpegningsgrundlaget for Natura 2000-områder skades ikke. Afværgeforanstaltninger er f.eks. erstatningsvandhuller og nye levesteder.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Den VVM-undersøgelse, der er gennemført, opfylder kravene i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (kodifikation) (EF-Tidende 2012, nr. L 26, side 1). VVM-undersøgelsen opfylder endvidere kravene i habitatdirektiv, Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (EF-tidende 1992 nr. L 206 side 7-50). Ingen fuglebeskyttelses- eller habitatområder i henhold til Rådets direktiver skønnes at blive påvirket negativt af det nye spor. Det sikres således gennem afværgeforanstaltninger og kompenserende tiltag, at de arter, der er omfattet af habitatdirektivets bilag IV, ikke påvirkes negativt af jernbanen.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Det foreslås, at bestemmelsen i § 1. 2. pkt., om en maksimal toghastighed på 200 km i timen ophæves. Baggrunden herfor er, at det er ikke realistisk at operere med en hastighed på 200 km på strækningen, da dette vil kræve uforholdsmæssige ændringer af både sporstrækninger, broer og stationer.

I projektet opereres med en opgradering af hastigheden, således at der kan køres op til 160 km i timen på hele strækningen (ekskl. Vamdrup Station), hvor man flere steder i dag kun kan køre 120 km i timen.

Med forslaget om ophævelsen af en specifik hastighedsbestemmelse vil det være muligt senere evt. at justere og opgradere hastigheden yderligere uden at skulle foretage lovændringer.

Til nr. 2

Vedr. forslaget til § 1 a

Folketinget besluttede ved lov nr. 218 af 28. april 1993 en udbygning af banestrækningen mellem Vamdrup og Padborg med et 2. spor på strækningen. I årene 1993-96 blev 1. etape af udbygningen gennemført mellem Vojens og Tinglev.

Der er nu for strækningen mellem Vamdrup og Vojens foretaget en opdatering af det grundlag, der forelå ved lov nr. 218 af 28. april 1993. Der henvises til Miljøredegørelsen

af februar 2012 om udbygning af banestrækningen mellem Vamdrup og Vojens, der kan ses på Banedanmarks hjemmeside, www.banedanmark.dk, og som er sendt til Folketinget (TRU alm. del – bilag 247).

I miljøredegørelsen er redegjort for de beskyttelsesmæssige hensyn efter naturbeskyttelsesloven og de bevaringsmæssige hensyn efter museumsloven. Det ekstra spor og dets konsekvenser for det omgivende miljø er kortlagt i en VVM-analyse, som er afrapporteret i miljøredegørelsen. VVM-analysen har vist, at de miljømæssige konsekvenser ved baneudbygningen er relateret til støj og vibrationer, natur og fredninger. Der henvises herved til de almindelige bemærkninger afsnit 8.

Ingen fuglebeskyttelses- eller habitatområder i henhold EU direktiver skønnes at blive påvirket negativt af det nye spor. Det sikres således gennem afværgeforanstaltninger og kompenserende tiltag, at de arter, der er omfattet af habitatdirektivets bilag IV, ikke påvirkes negativt af det ekstra jernbanespor.

Det foreslås derfor, at kompetencen til at træffe afgørelser efter naturbeskyttelsesloven og museumsloven for så vidt angår arealer, der er nødvendige for gennemførelse af det ekstra spor, overgår til transportministeren, indtil anlægget af sporet er færdiggjort.

Forslaget er på linje med tilsvarende bestemmelser i lov nr. 232 af 17. marts 2010 om udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød med et ekstra spor, og i lov nr. 527 af 26. maj 2010 om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge.

Med virkning fra lovens ikrafttræden vil forslaget vedr. § 1 a således indebære, at kompetencen til at træffe afgørelse efter naturbeskyttelsesloven og museumsloven for så vidt angår de pågældende arealer ophører i en periode, indtil anlægget af sporet er færdiggjort.

Transportministeren vil i stedet for efter denne lov vurdere såvel de beskyttelsesmæssige hensyn efter naturbeskyttelsesloven som bevaringsmæssige hensyn efter museumsloven i forhold til den konkrete udformning af baneanlægget.

Tilsvarende gælder også for arealer, der er nødvendige for anlægsarbejdet, og hvor der verserer sager, herunder også klagesager, efter naturbeskyttelsesloven eller museumsloven.

Transportministeren vil desuden tilsvarende have mulighed for at vurdere sager, hvor der allerede er sket fredninger efter naturbeskyttelsesloven eller truffet afgørelse i henhold til museumsloven for så vidt angår arealer, der er nødvendige for gennemførelse af det ekstra spor. Dette gælder også tilfælde, hvor en eventuelt allerede meddelt dispensation fra fredningsbestemmelserne eller bestemmelserne i museumsloven eller vilkårene herfor medfører en væsentlig forsinkelse eller uforholdsmæssig økonomisk fordyrelse af anlægget.

Transportministeren vil således i medfør af den foreslåede § 1 a blive bemyndiget til på naturbeskyttelsesområdet helt eller delvist at fravige beskyttelsen af eksisterende fredninger, ligesom transportministeren overtager kompetencen i forbindelse med verserende og fremtidige klagesager vedrø-

rende det pågældende spor. I det omfang f.eks. fortidsminder, der er beskyttet efter museumsloven, påvirkes af anlægget, vil transportministeren i medfør af den foreslåede § 1 a tilsvarende have mulighed for helt eller delvist at fravige denne beskyttelse. Det bemærkes, at transportministeren under alle omstændigheder vil følge principperne i naturbeskyttelsesloven og museumsloven.

På baggrund af registrerede arkæologiske fund og fortidsminder gennemføres der prøvegravninger, inden anlægsarbejdet igangsættes. Herved begrænses sandsynligheden for, at der vil fremkomme hidtil ukendte arkæologiske fund i forbindelse med anlægsarbejdet.

Hvis der under anlægsarbejdet fremkommer arkæologiske fund, skal anlægsmyndigheden standse arbejdet i det omfang, det berører fortidsmindet. Fundet vil herefter blive anmeldt til Kulturministeriet (de lokale museer), som vil blive anmodet om en udtalelse om, hvorvidt arbejdet kan fortsætte, eller om det skal indstilles, indtil der er foretaget en nærmere undersøgelse.

Transportministeren vil i forbindelse med anvendelsen af den foreslåede bestemmelse inddrage de relevante instanser til belysning af sagerne. Transportministerens afgørelser efter bestemmelsen vil ikke kunne påklages.

Banedanmark vil i forbindelse med den praktiske tilrettelæggelse af anlægsarbejdet samarbejde med relevante myndigheder.

Det ovenfor anførte gælder kun for den eller de dele af et areal, som er nødvendige for anlægget af den nye jernbane. For andre arealer, der ikke er nødvendige for anlægget, og som evt. måtte være omfattet af beskyttelsesloven eller museumsloven, foreslås ingen ændringer. For sådanne arealer vil det uændret være naturbeskyttelseslovens eller museumslovens bestemmelser, der vil være gældende.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger, afsnit 8 og lovens bilag 1 og 2.

Vedr. forslaget til § 1 b

Som det fremgår af de almindelige bemærkninger, afsnit 8.2.1., vil anlægget af det foreslåede nye spor blive tilrettelagt, således at det ikke medfører unødige støjgener. I forbindelse med anlægsarbejdet vil det imidlertid ikke kunne undgås, at der i perioder vil ske overskridelse af de normalt anvendte grænser for støj, som kommunerne anvender i forbindelse med vurdering af støjgener i forbindelse med anlægsarbejde. Det kan således ikke udelukkes, at en kommune vil finde grundlag for på baggrund af de normalt anvendte støjgrænser at fastsætte bindende støjkrav i form af f.eks. krav, påbud eller forbud i forbindelse med anlægsarbejdet. Dette vil kommunerne kunne gøre med hjemmel i miljøbeskyttelseslovens § 42 og §§ 68 og 69. Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger, afsnit 8.2.1.

Forslaget i § 1 b indebærer, at transportministeren, i det omfang, det er nødvendigt for at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af anlægsarbejdet, vil kunne bestemme, at krav, påbud eller forbud efter miljøbeskyttelsesloven vedrø-

rende støj ikke finder anvendelse. Transportministerens afgørelse herom vil ikke kunne påklages.

Forslaget er på linje med tilsvarende bestemmelser i lov nr. 527 af 26. maj 2010 om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge.

Baggrunden for forslaget er, at f.eks. et påbud om støjreduktion vil kunne medføre en meget betydelig fordyrelse eller forsinkelse af anlægget. Det vil bl.a. være tilfældet, hvis overholdelsen af et påbud måtte indebære, at anlægsarbejdet i en kortere eller længere periode kun må udføres i et begrænset tidsrum af døgnet. I sådanne tilfælde foreslås det, at anlægsarbejdet – hvis betingelserne herfor konkret er opfyldt – prioriteres højere end eksisterende grænser for støj.

Arbejdet vil så vidt muligt blive gennemført i dagtimerne. Det begrænser generne for naboerne og giver samtidig både den billigste løsning og den korteste, samlede anlægsperiode.

Imidlertid kan hensynet til opretholdelse af vej- og togtrafikken betyde, at det også vil være nødvendigt, at der arbejdes i aften- og nattetimer. Sent arbejde vil forekomme i kortere perioder, primært hvor den nye jernbane skal tilsluttes den eksisterende jernbane og ved udskiftning af bro.

Det vil ifølge den foreslåede bestemmelse være en betingelse for at fravige bindende støjkrav, at en efterlevelse af støjkravet vil indebære en væsentlig fordyrelse eller forsinkelse af anlægget. Om betingelsen vil være opfyldt, må bero på en konkret vurdering i hvert enkelt tilfælde og afhænger f.eks. af anlægsfasen og karakteren af arbejdet m.v. Det er dog klart, at ikke enhver form for forsinkelse eller fordyrelse af anlægget vil være omfattet. Forsinkelsen eller fordyrelsen skal være væsentlig. Eksempelvis vil en mindre forsinkelse på f.eks. få dage således som altovervejende udgangspunkt ikke være tilstrækkeligt til at begrunde, at krav, påbud eller forbud ikke finder anvendelse.

Hvorvidt der er tale om en væsentlig fordyrelse af anlægget vil afhænge af en konkret vurdering, hvor det vil kunne indgå som et moment, at det samlede anlægsprojekt under normale omstændigheder fordyres med mindst 7 mio.kr., før en fordyrelse kan betragtes som væsentlig i bestemmelsens forstand. Det er en forudsætning, at den forventede fordyrelse fuldt ud kan tilskrives krav, påbud eller forbud efter miljøbeskyttelsesloven vedrørende støj.

Det er forudsat, at anlægsarbejdet gennemføres i henhold til en realistisk tidsplan, inklusive mulighed for eventuelle mindre forsinkelser. Ved vurderingen af, om en forsinkelse er væsentlig, bør der lægges vægt på, om en forsinkelse af et delprojekt også i sig selv medfører en forsinkelse af det samlede anlægsprojekt. Hvis det er muligt at tilpasse anlægsprojektets overordnede tidsplan, således at et forsinket delprojekt ikke har indflydelse på det samlede anlægsprojekts tidsplan, vil delprojektets forsinkelse ikke udgøre en væsentlig forsinkelse i bestemmelsens forstand. Hvorvidt en forsinkelse i øvrigt er væsentlig, vil afhænge af en konkret vurdering, hvor det vil kunne indgå som et moment, at det samlede anlægsprojekt forsinkes med enkelte måneder. Det er en forudsætning, at den forventede forsinkelse fuldt ud

kan tilskrives krav, påbud eller forbud efter miljøbeskyttelsesloven vedrørende støj.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger, afsnit 8.2.1.

Til nr. 3

Forslaget til bestemmelsen i § 2 svarer til § 4 i lov nr. 527 af 26. maj 2010 om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge.

Forslaget til bestemmelsen vedrørende § 2, stk. 1, er sprogligt moderniseret, men svarer i øvrigt til den gældende bestemmelse i § 2, 1. pkt.

Forslaget til bestemmelsen vedrørende § 2, stk. 2, giver transportministeren hjemmel til ved ekspropriation at pålægge ejendomme langs anlægget servitut om eldrift med deraf følgende rådighedsindskrænkninger.

Efter forslaget vedrørende § 2, stk. 3, sker ekspropriation, jf. stk. 1, efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 4 indebærer, at transportministeren kan ekspropriere en ejendom, der berøres særligt indgribende af projektet, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer, og såfremt der foreligger særlige personlige grunde.

Ekspropriationer til jernbaneanlæg planlægges normalt gennemført 1½-3 år efter vedtagelsen af anlægsloven, da ekspropriationerne først kan gennemføres, når der er udarbejdet et detailprojekt, og en ekspropriationskommission har afholdt de nødvendige besigtigelser.

Ejendomme, der skal eksproprieres i deres helhed, eksproprieres efter ekspropriationskommissionens beslutning snarest muligt efter detailbesigtigelsesforretningen. Hvis særlige forhold gør sig gældende, kan kommissionen beslutte at ekspropriere hele ejendomme efter linjebesigtigelsesforretningen. Delekspropriationer kan først gennemføres, når anlægget er detailprojekteret, således at ekspropriationsindgrebet på de enkelte ejendomme nærmere kan fastlægges.

På baggrund af de gennemførte forundersøgelser planlægges 17 ejendomme med boliger at skulle totaleksproprieres. Der forventes ikke totalekspropriationer af landbrug eller erhverv men alene delvis ekspropriation i form af ekspropriation af landbrugsarealer.

Det vil blive vurderet i detailplanlægningsfasen, om der er mulighed for, og om det er økonomisk hensigtsmæssigt i stedet for ekspropriation at foretage afværgeforanstaltninger med henblik på at reducere vibrationerne.

For så vidt angår boliger, hvor der sker en øgning i forhold til det eksisterende niveau, der er lig med eller større end 1 dB, og vibrationsniveauet samlet er lig med eller større end 75 dB, vil disse blive eksproprieret, medmindre grundejeren senest 6 mdr. efter lovens vedtagelse meddeler til Banedanmark, at den pågældende grundejer vælger ikke at blive eksproprieret i forbindelse med detailprojekteringen. Banedanmark vil forudgående informere grundejerne om muligheden for at ikke at blive eksproprieret og om fristen

herfor. Hvis grundejeren efter udløbet af de 6 mdr. måtte ønske alligevel at blive eksproprieret, har grundejeren mulighed herfor ved at rette henvendelse direkte til Kommissarius og anmode om at blive eksproprieret efter gældende regler.

I givet fald vil bestemmelsen i § 21, stk. 1, 2. pkt., i loven om fremgangsmåden ved ekspropriation vedr. fast ejendom finde anvendelse i forhold til den til enhver tid værende grundejer. Den pågældende grundejer har således mulighed for – også i tilfælde, hvor den pågældende oprindeligt har fravalgt ekspropriation - i en periode på indtil 1 år efter, at anlægget er fuldenndt (dvs. indtil 1 år efter ibrugtagningstilladelse) - at anmode ekspropriationskommissionen om at få sin sag forelagt til prøvelse for kommissionen.

Der vil kunne blive behov for ekspropriation af arealer til etablering af erstatningsbiotoper og udvidelse af grøfter.

Ejerne af nogle af de boliger, der skal eksproprieres, vil kunne være i en situation, hvor det kan være rimeligt, at de får mulighed for at få eksproprieret deres ejendom, *før* der har været afholdt linjebesigtigelse.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 4 giver derfor mulighed for, at transportministeren i særlige tilfælde kan ekspropriere en ejendom, der berøres særligt indgribende af jernbaneprojektet, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer.

Ved »særligt indgribende« sigtes til en situation, hvor transportministeren vurderer, at der er en betydelig risiko for, at den pågældende ejendom senere vil blive totaleksproprieret.

Det vil ikke være et krav, at det forventes, at ejendommen vil skulle totaleksproprieres. Det vil derfor kunne komme på tale, hvis de øvrige betingelser er opfyldt, at staten overtager et areal, selv om ejendommen kun delvist forventes eksproprieret, eller hvis ejeren påføres væsentlige ulemper i forbindelse med projektets gennemførelse. Det indebærer, at den forventede delvise ekspropriation eller de ulemper, som projektet indebærer, skal have et betydeligt omfang.

Selv om kravet om, at ejendommen skal berøres særligt indgribende af projektet, er opfyldt, kan transportministeren kun i særlige tilfælde ekspropriere de pågældende ejendomme før linjebesigtigelsen. Det vil således herudover være et krav, at ejeren har særlige personlige årsager til at ønske ejendommen overtaget før tidspunktet for den ordinære ekspropriation.

Særlige personlige årsager kan f.eks. være sygdom, alder, familieførøgelse eller andre sociale årsager.

Erhvervsvirksomheder, der drives i selskabsform, vil i visse tilfælde ligeledes kunne opfylde kriteriet om »særlige personlige grunde«. De »særlige personlige grunde« vil i sådanne tilfælde kunne foreligge hos ledelsen af den pågældende virksomhed. For erhvervsvirksomheder vil kriteriet om en særlig personlig grund ligeledes kunne opfyldes, hvis erhvervsvirksomheden lider et betydeligt indtægtstab, hvis der ikke sker ekspropriation før de ordinære ekspropriationer.

En fremrykning af ekspropriationer vil kun komme på tale, hvis ejeren af den pågældende ejendom eller erhvervsvirksomheden anmoder herom.

Erstatningen fastsættes af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger, afsnit 4.

Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende. Det ønskes, at loven træder i kraft så hurtigt som muligt af hensyn til anlæggets samfundsøkonomiske konsekvenser, og således at anlægget kan tages i brug snarest muligt i 2015.

- ¹⁾ Den største eksponering fra banens magnetfelt er beregnet til 0,193 μT i en afstand på under 5 m fra banen, hvor der ikke vil være placeret boliger. Denne værdi ligger under de danske sundhedsmyndigheder og Verdenssundhedsorganisationens anbefaling på 0,4 μT . Derfor vurderes det, der ikke vil være øget risiko for elektromagnetisk påvirkning ved projektets gennemførelse.

Lovforslaget sammenholdt med gældende formulering

Gældende formulering

Lovforslaget

**Lov om udbygning af banestrækningen mellem
Vamdrup og Padborg**

§ 1

I lov nr. 218 af 28. april 1993 om udbygning af banestrækningen mellem Vamdrup og Padborg foretages følgende ændringer:

§ 1. Trafikministeren bemyndiges til at udbygge kapaciteten på jernbanestrækningen mellem Vamdrup og Padborg ved anlæg af et 2. spor og nedlægelse af jernbaneoverskæringer samt etablering af erstatningsanlæg for disse. Udbygningen skal desuden muliggøre en maksimal toghastighed på begge strækningers spor på 200 km i timen.

1. § 1, 2. pkt. ophæves.

2. Efter § 1 indsættes:

»§ 1 a. Beskyttelsesmæssige hensyn efter naturbeskyttelsesloven og bevaringsmæssige hensyn efter museumsloven for så vidt angår arealer, der er nødvendige for gennemførelsen af en udbygning af banestrækningen mellem Vamdrup og Vojens, varetages alene af transportministeren efter denne lov. Kort over naturlokaliteter og kort over kulturhistoriske forhold vedrørende strækningen mellem Vamdrup og Vojens fremgår af bilag 1 og 2.

§ 1 b. Transportministeren kan, i det omfang det er nødvendigt for at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af anlægget nævnt i § 1, bestemme, at krav, påbud eller forbud efter miljøbeskyttelsesloven vedrørende støj ikke finder anvendelse.«

3. § 2 affattes således:

»§ 2. Transportministeren bemyndiges til ved ekspropriation at erhverve de arealer og ejendomme m.v., der er nødvendige for gennemførelsen af anlægget nævnt i § 1.

Stk. 2. Transportministeren bemyndiges til ved ekspropriation at pålægge ejendomme langs anlæg-

§ 2. Trafikministeren bemyndiges til ved ekspropriation at erhverve fast ejendom, der er nødvendig til gennemførelse af de i § 1 omhandlede anlæg. Ekspropriation sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation af fast ejendom.

get nævnt i § 1 servitut om eldrift med deraf følgende rådighedsindskrænkninger.

Stk. 3. Ekspropriation sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 4. Transportministeren kan, når der foreligger særlige personlige grunde og efter anmodning fra ejeren, ekspropriere en ejendom, der berøres særligt indgribende af projektet, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer.

Stk. 5. Erstatningen fastsættes af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.«

§ 2

Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Jernbanestrækningen Vamdrup-Vojens og placeringen af det nye spor

