

UDSKRIFT
AF
FORHANDLINGSPROTOKOLLEN
FOR
STATSEKSpropriationsKOMMISSIONEN
FOR JYLLAND

SPORFORNYELSE
FREDERICIA - PADBORG
(Besigtigelsesforretningen den 30. oktober 2023)
1. hæfte

Mandag den 30. oktober kl. 9.30 samledes kommissionen på Scandic Kolding, Kokholm 2, 6000 Kolding, for at afholde en besigtigelsesforretning i anledning af anlæg af Sporfornyelse, Fredericia – Padborg for så vidt angår berørte ejendomme i Fredericia og Kolding Kommuner.

Forretningen fortsatte kl. 11.30, hvor kommissionen samledes på Hotel Kløver Es, Brystrupvej 2, 6230 Rødekro for at afholde en besigtigelsesforretning i anledning af sporfornyelse, Fredericia – Padborg, for så vidt angår berørte ejendomme i Haderslev og Aabenraa Kommuner.

Til stede var Kommissarius ved Statens Ekspropriationer i Jylland, Mette Plejdrup Nielsen, de af Transportministeriet udpegede medlemmer af kommissionen, gårdejer Niels Wind Friis, Vamdrup, og sygeplejerske Eva Pinnerup, Viborg, samt Anja Karlsson,

Varde og Carl Otto Mastrup, Vamdrup, der af kommissarius er udtaget fra den af kommunerne udarbejdede liste over kommunale medlemmer af kommissionen.

Som repræsentant for Kolding Kommune mødte teamleder og landzonesagsbehandler Stine Roland Knudsen og fra Fredericia Kommune mødte projektleder i vejafdelingen Karsten Kiehn for så vidt angår mødet i Kolding.

For Haderslev Kommune mødte landinspektør Søren-Peter Andersen og for Aabenraa Kommune mødte Hanne Mette Kjær trafiksikkerhedsmedarbejder for så vidt angår mødet i Rødekro.

Den ledende landinspektør, Inger Juhl Larsen, mødte ved fungerende ledende landinspektør Torben Grundfør Richter.

Protokollen førtes af fuldmægtig, cand.jur. Helle Daugaard Juul.

For anlægsmyndigheden, Banedanmark, mødte projektleder Niels Tolstrup Rasmussen, assisterende projektleder Nathalie Aimee Blois-Puls og landinspektør Torben Laurberg.

En række af de af anlægget berørte lodsejere og andre interesserede var mødt.

Kommissarius fremlagde brev af 28. marts 2023 fra Transportministeriet, hvormed sagen forelægges for ekspropriationskommissionen.

Anlægsmyndigheden redegjorde for projektet og oplyste følgende:

Indledning

Projektet vedrører sporfornyelse af jernbanestrækningen mellem Fredericia og Padborg. Sporfornyelsen af strækningen mellem Fredericia og Padborg sker, fordi de eksisterende spor er nedslidte og sporkassen trænger til fornyelse på udvalgte strækninger mellem Fredericia og Padborg. Hvis projektet ikke gennemføres, vil der være øget risiko for hastighedsnedsættelser eller sporspærringer samt stigende vedligeholdelsesomkostninger på strækningen. Der skal udføres ballastfornyelse i fuld profil samt fornyelse af sporkasse efter behov.

Enkelte steder skal der laves mindre tilpasning af broer, hvor sporet som følger af ballastfornyelsen bliver hævet i forhold til nuværende niveau. Tilpasningen vil bestå i forhøjelse af kantbjælker, for at modvirke at skærver kan falde ned fra broen. Når der skiftes kantbjælker, så er det ikke sikkert, at de eksisterende rækværker passer ned i de nye kantbjælker, og derfor kan disse også blive skiftet.

Derudover udskiftes der skærmtage på en række broer. Eksisterende trapez-skærmtage opfylder ikke nugældende jernbanesikkerhedskrav og el-sikkerhedskrav til afskærmning af højspændingsanlæg, hvorfor de udskiftes til normdækkede additions-skærmtage over de spor, hvor der i dette projekt sker sporarbejder med tilhørende justering af køreledningsanlæg.

Overordnet omhandler projektet følgende elementer:

- 17,6 km skinne- og svelleudveksling. En arbejdsgang med særlig maskine indrettet hertil.
- 8 km svelleudveksling
- 1,0 km manuel udskiftning til ny sporkasse
- 21,5 km ballastrensning
- 0,5 km manuel ballastudskiftning (ballast udskiftes manuelt med nye skærver, men underballasten udskiftes ikke)
- Sporsænkning under 3 broer.
- Udskiftning af 6 ballastmætter på 5 broer
- Etablering af kantbjælkeforhøjelse og ballastsikring på 9 broer
- Skærmtagsarbejder på 11 broer
- Der forventes dispensation for efterladelse af K0- og/eller K1-jord
- 2,1 km fornyelse af afvanding.

Derudover indeholder projektet etablering af arbejdsarealer, oplagsområder og midlertidige adgangsveje. Disse arealer anvendes kun midlertidigt, mens projektet udføres. De midlertidige adgangsveje består dels af adgangsveje til brug for entreprenøren, dels af adgangsveje til brug for lodsejere i udførelsesperioden.

Endvidere skal der enkelte steder sikres adgang for Banedanmark til fremtidigt vedligehold. Dette gøres ved pålæg af færdselsret eller ved anlæg og udlæg af privat fællesvej.

Forudsætninger

Projektet er omfattet af lov nr. 686 af 27. maj 2015, Jernbaneloven.

Ekspropriationerne er omfattet af de formål, der er beskrevet i Jernbanelovens § 30, stk. 2, nr. 5 og 6.

Sporfornyelsesprojektet finansieres på finanslovens konto 28.63.05 for 2022.

Ekspropriationerne sker efter reglerne i lov om fremgangsmåde ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. Jernbanelovens § 30, stk. 4.

Myndighedsgodkendelser

Myndigheder, der skal rettes ansøgninger til i forbindelse med projektet er: Fredericia Kommune, Kolding Kommune, Haderslev Kommune, Aabenraa Kommune og Miljøstyrelsen.

Projektet har afklaret, at der alene er behov for at erhverve ret til midlertidige arbejdsarealer. Projektet omfatter ikke nyanlæg, men alene fornyelsesarbejder.

Ved anlægsarbejdets anvendelse af midlertidige arbejdsarealer for at udføre projektets anlægsarbejder vil plan-, natur- og miljøforhold, samt rekreative og kulturhistoriske interesser blive påvirket i ikke væsentligt omfang.

Trafikstyrelsen har på den baggrund vurderet, at projektet ikke skal VVM-screenes.

Banedanmark foranlediger, at nødvendige myndighedstilladelser m.v. i forhold til projektets anvendelse af midlertidige arealer indhentes forud for afholdelse af ekspropriationsforretning.

Desuden forespørges Vejlemuseerne, Museum Sønderjylland og Sydvestjyske Museer om anbefaling vedrørende arkæologiske forundersøgelser.

Tegningsoversigt

Til denne besigtigelsesbog hører 1 stk. oversigtskort i målforhold 1:200.000 og 15 stk. besigtigelsesplaner i målforhold 1:2000.

Tegningsnummer	Tegningsnavn	Målforhold
2301261-002-002	Sporfornyelse Fredericia - Padborg (Oversigtskort) km 0.550 – 96.380	1:200.000
LAF-26-000550-003	Sporfornyelse Fredericia – Padborg (Besigtigelsesplan) Km 0.540 – 2.460	1:2000
LAF-26-002450-003	Sporfornyelse Fredericia - Padborg (Besigtigelsesplan) Km 2.440 – 4.730	1:2000
LAF-26-025800-003	Sporfornyelse Fredericia - Padborg (Besigtigelsesplan) Km 25.770 – 28.120	1:2000
LAF-26-028100-003	Sporfornyelse Fredericia - Padborg (Besigtigelsesplan) Km 28.100 – 30.440	1:2000
LAF-26-030400-003	Sporfornyelse Fredericia - Padborg (Besigtigelsesplan) Km 30.390 – 32.700	1:2000
LAF-26-032700-003	Sporfornyelse Fredericia - Padborg (Besigtigelsesplan) Km 32.690 – 34.990	1:2000
LAF-26-034970-003	Sporfornyelse Fredericia - Padborg (Besigtigelsesplan) Km 34.970 – 37.250	1:2000
LAF-26-037200-003	Sporfornyelse Fredericia - Padborg (Besigtigelsesplan) Km 37.140 – 39.060	1:2000
LAF-26-058140-003	Sporfornyelse Fredericia - Padborg (Besigtigelsesplan) Km 58.140 – 60.040	1:2000
LAF-26-062020-003	Sporfornyelse Fredericia - Padborg (Besigtigelsesplan) Km 62.020 – 62.670	1:2000
LAF-26-070000-003	Sporfornyelse Fredericia - Padborg (Besigtigelsesplan) Km 70.000 – 72.280	1:2000
LAF-26-072280-003	Sporfornyelse Fredericia - Padborg (Besigtigelsesplan) Km 72.280 – 75.340	1:2000
LAF-26-075340-003	Sporfornyelse Fredericia - Padborg (Besigtigelsesplan) Km 75.330 – 77.600	1:2000
LAF-26-077600-003	Sporfornyelse Fredericia - Padborg (Besigtigelsesplan) Km 77.590 – 78.720	1:2000
LAF-26-093340-003	Sporfornyelse Fredericia - Padborg (Besigtigelsesplan) Km 93.340 – 96.380	1:2000

Projektbeskrivelse

Banedanmark har planlagt sporfornyelse på dele af strækningen Fredericia – Padborg, så strækningen funktionsmæssigt, sikkerhedsmæssigt og trafikalt lever op til nuværende standarder for jernbanen.

Hvis projektet ikke gennemføres, vil der være øget risiko for hastighedsnedsættelser eller sporspærringer samt stigende vedligeholdelsesomkostninger på strækningen.

Allerede i dag er der lokale hastighedsnedsættelser på baggrund af sporets tilstand. Ekspropriationer, der er nødvendige for projektets udførsel, er omfattet af lov nr. 686 af 27. maj 2015, Jernbaneloven.

Projektet er et fornyelsesprojekt omfattet af Banedanmarks aktuelle fornyelsesplan. Fornyelsesprojektet igangsættes som led i udmøntningen af Banedanmarks økonomiske ramme på finansloven konto 28.63.05 for 2022. Rammen for projektet er defineret på baggrund af en totaløkonomisk analyse med henblik på, at Banedanmark gennemfører den mest omkostningseffektive fornyelsesindsats. Planlægningen af fornyelsesaktiviteter opdateres årligt i forbindelse med udarbejdelsen af Banedanmarks fornyelsesplan.

Projektet omfatter fornyelse af sporene på delstrækninger af jernbanestrækningen mellem Fredericia og Padborg, herunder fornyelse af ballast, skinner og sveller med henblik på levetidsforlængelse af anlægget, hvorved behovet for fornyelse og vedligehold af banestrækningen reduceres.

Sporfornyelsen omfatter 17,6 km skinne- og svelleudveksling, 8,0 km svelleudveksling, 1,0 km manuel udskiftning til ny sporkasse, 21,5 km ballastrensning, 0,5 km manuel ballastudskiftning, sporsænkning under 3 broer, udskiftning af 6 ballastmætter på 5 broer, etablering af kantbjælkeforhøjelse og ballastsikring på 9 broer, skærmtagsarbejder på 11 broer og 2,1 km fornyelse af afvanding.

Ovenstående arbejder betyder, at der midlertidigt skal bruges anstillingspladser og arbejdsarealer langs jernbanen. Endvidere skal der enkelte steder sikres adgang til fremtidigt vedligehold ved pålæg af færdselsret eller anlæg og udlæg af privat fællesvej.

Sporfornyelsesprojektet udføres i flere trin. Først igangsættes broarbejder, sporsænkninger, projektering af ny sporkasse samt forberedelse af midlertidige arbejdspladser og adgangsveje. Vejlemuseerne, Museum Sønderjylland og Sydvestjyske Museer vil blive forespurgt om anbefaling vedrørende arkæologiske forundersøgelser. Derefter igangsættes sporfornyelse.

Anlægsarbejderne vil i kortvarige intervaller påvirke togdriften, idet enkelte arbejder kun kan udføres i sporspærringer.

Anlægsarbejderne vil som udgangspunkt foregå indenfor normal arbejdstid i hverdage.

Sikring af adgange til jernbaneteknisk anlæg og udstyr

I forbindelse med sporfornyelsesarbejderne skal der med hjemmel i jernbanelovens § 30, stk. 2, nr. 5 og 6 sikres adgange til jernbanetekniske anlæg ved jernbanen. Hvor der i dag er privat vej eller privat fællesvej, vil Banedanmark sikre sig ret til at benytte den eksisterende vej. Servitutten om vejret forventes at få følgende ordlyd:

Ejendommen pålægges servitut om vejret.

Servitutten skal sikre, vejadgang for de ejendomme, som har fået vejret.

Vedligeholdelsespligten påhviler de ejendomme eller personer, der har vejret. Omfanget af vedligeholdelsen afhænger af færdslens omfang og art. Uoverensstemmelser afgøres efter privatvejsloven.

De vejberettigede har påtaleretten.

Såfremt der ikke er en eksisterende vej og der ikke er behov for anlæg af en vej vil Banedanmark sikre sig adgang til jernbanetekniske anlæg via servitut om færdselsret. Servitutten om færdselsret til teknisk anlæg forventes at få følgende ordlyd:

Ejendommen pålægges servitut om færdselsret til teknisk anlæg.

Servitutten skal sikre, at der er adgang til banens tekniske anlæg som f.eks. regnvandsbassiner, stibroer, faunapassager, støttemure, støjskærme, m.m. i forbindelse med tilsyn, vedligehold og diverse undersøgelser. Ejendommens ejer kan anvise en anden adgang end den, der er vist på kortet.

Der anlægges ikke vej på arealet.

Adgang til det tekniske anlæg skal så vidt muligt varsles til ejeren af ejendommen.

Eventuel skade på ejendommen som følge af færdslen til anlægget erstattes.

Banedanmark har påtaleretten.

Generelle bestemmelser

Arealer og ekspropriationer

Sporfornyelsen med sideflytning af spor sker på Banedanmarks egne arealer, hvorfor der ikke skal erhverves permanente arealer hertil.

I forbindelse med anlægsarbejderne, vil det være nødvendigt at foretage midlertidige ekspropriationer af arealer, som benyttes til arbejdspladser, arbejdsveje m.m. i anlægsperioden.

Sporfornyelsen vil kræve større sporarbejdspladser på hver side af jernbanen på dele af strækningen.

Endvidere skal der enkelte steder sikres adgang til fremtidigt vedligehold ved pålæg af færdselsret eller anlæg og udlæg af privat fællesvej.

Når projektet er gennemført og taget i brug, vil de midlertidige eksproprierede arealer blive leveret tilbage til de pågældende lodsejere i reetableret stand.

Udlæg og anlæg af private fællesveje.

Projektet omfatter ingen udlæg og anlæg af private fællesveje.

Fremmede ledninger

Der skal afholdes møder med ledningsejere og udarbejdes tekniske ledningsprotokoller, hvor det er nødvendigt.

Der er kendskab til ledningsunderføring ved Hannerup Brovej i området, hvor der skal foretages en sporsøknings.

Nødvendige underskrevne tekniske ledningsprotokoller for de aktuelle brosteder og autotransformerstationer/forsyningsstationer fremlægges ved besigtigelsesforretningen.

Støj og vibrationer i driftsfasen

Naboejendommenes belastning fra støj og vibrationer i driftsfasen, forventes at være uændret i forhold til eksisterende niveauer.

Økonomiske forhold

Banedanmark er anlægsmyndighed på projektet.

Sporfornyelsesprojektet finansieres på finanslovens konto 28.63.05 for 2022.

Anlægsfasen

Banedanmark forventer at gennemføre anlægsarbejderne i perioden 01.06.2024-31.12.2024.

Togtrafikken

I anlægsperioden vil togtrafikken blive påvirket af sporspæringer. Der er planlagt flere perioder med spærring af sporene.

Nogle af sporspæringerne omfatter kun det ene spor, hvormed togdriften kan oprettholdes i det andet spor. I disse perioder vil strækningen fungere som en enkeltsporet jernbane, hvor der forekommer togdrift fra begge retninger i samme spor. Dette vil give nogle ændringer i forhold til togdriften.

Totalspæringer af begge spor kan forekomme i kortere perioder. Her vil der blive indsat togbusser på de berørte strækninger.

Vejtrafikken

Projektet forventes ikke at påvirke vejtrafikken væsentligt, men i forbindelse med arbejderne på broen ved Nørre Hjarupvej (vejbros nr. 22640) og broen ved Hannerup Brovej (vejbros nr. 22401) vil det være nødvendigt at etablere færdselsregulerende foranstaltninger i dele af udførelsesperioden.

Støj

Der forventes ikke en øget mængde boliger med støjbelastning i forhold til dagens drift. Støj og vibrationsundersøgelser begrænser sig derfor til belastninger som pådrages omgivelserne i anlægsfasen. Boligbebyggelser, som ligger i umiddelbar nærhed til arbejdspladsarealerne, kan her risikere kortvarigt at blive udsat for støj, der overskrider Miljøstyrelsens anbefalede grænseværdier for støj.

Som udgangspunkt vil der kun blive arbejdet inden for normal arbejdstid mandag til fredag, undtagen i de perioder hvor arbejderne udføres i sporspærring, og hvorved der også kan forekomme støj ved nattetid.

Projektets natur- og miljømæssige påvirkninger er generelt vurderet til ikke at være væsentlige, hvorfor projektet ikke skal VVM-screenes.

Vibrationer

Ved anlægsarbejder, der inkluderer spunsvægge (stålplader der holder jorden på en side af væggen mens der graves fri på den anden side), kan nogle af de ejendomme, der ligger nærmest jernbanen, blive påvirket af vibrationer, som følge af at stålpladerne enten vibreres eller rammes i jorden. Ved særligt vibrationsbelastende anlægsarbejder i kort afstand til omkringliggende bygninger, vil der blive foretaget løbende overvågning af vibrationsniveauet.

Inden anlægsarbejdet igangsættes, vil der blive gennemført en fotoregistrering af nærliggende bygninger, såfremt det skønnes nødvendigt i forhold til anlægsaktiviteten. Således vil der foreligge dokumentation, hvis der skulle opstå skader på bygninger.

Støv

Naboområder op til arbejdspladser kan blive udsat for støv fra jord og materialehåndtering (bl.a. fra håndtering af ballast) i forbindelse med anlægsarbejderne.

Afværgeforanstaltninger i form af eksempelvis vanding af byggepladser kan reducere støvgener, hvorfor støv ikke vurderes at være en væsentlig miljøgener.

De fremmødte lodsejere og disses repræsentanter havde herefter lejlighed til at udtale sig.

Forretningen fortsatte herefter på Hotel Kløver Es, hvor kommissionen drøftede det fremlagte projekt i lyset af de bemærkninger, der fremkom under de indledende møder.

De væsentligste bemærkninger var følgende:

Tidsperspektiv

En lodsejer ønskede at vide, hvor lang tid man kan forvente, at der lægges beslag på arealerne. Hertil oplyste anlægsmyndigheden, at entreprenørerne tidligst går i gang 1. juni 2024 og skal være færdige senest 31. december 2024

Afregning for de midlertidige arealer

En lodsejer havde behov for at få belyst, hvordan der afregnes for de midlertidige arbejdsarealer, herunder for den afgrøde, som må gå tabt under den midlertidige brug. Anlægsmyndigheden kunne oplyse, at der vil ske en betaling med tilbagevirkende kraft. Det sker, fordi det er usikkert hvilket behov entreprenøren har og hvornår behovet er der. Derfor afventer afregningen til arealerne ikke længere benyttes og evt. skader kan besigtiges.

EU-midler

En lodsejer gjorde opmærksom på, at der kan være arealer, hvor det er afgørende, at der overholdes visse frister for landmændene ift. EU og støtteansøgning og det samme gør sig gældende, hvor det er § 3 arealer som inddrages. Anlægsmyndigheden noterede denne oplysning.

Private fællesveje

En lodsejer spurgte ind til, hvordan man kan forvente at private fællesveje i grus tilbageleveres efter endt anlægsperiode. Hertil oplyste anlægsmyndigheden, at vejene afleveres i samme stand, som de var i da de blev taget i brug. Det vil typisk foregå ved forudgående og afsluttende fotodokumentation.

Adgangsveje med allé-beplantning og entreprenørmaskiner

En lodsejer spurgte ind til, om der anvendes entreprenørmaskiner, som kræver større vejbredde end 4 meter af hensyn til vejstrækning med allé-beplantning. Her vil anlægsmyndigheden se på adgangsvejen og på, om der kan findes bedre alternativer.

Arealer der berøres af ekspropriationen

En lodsejer ønskede oplyst, hvornår den enkelte lodsejer bliver bekendt med, hvilke arealer, der rent faktisk berøres ved den kommende ekspropriation. Hertil oplyste anlægsmyndigheden, at det vil ske ved ekspropriationen i foråret, hvor der forud for

forretningen vil tilgå de berørte lodsejere en fortegnelse, som tydeliggør hvilke arealer der eksproprieres midlertidigt til arbejdsarealer.

Støj

Flere lodsejere spurgte ind til det forventede omfang ift. støj. Anlægsmyndigheden kunne her uddybe, at der må påregnes støj udover normal arbejdstid inkl. om natten. Støjen fra anstillingspladserne vil dog typisk være i dagtimerne, men der må forventes øget transport med lastbiler og større entreprenørmaskiner.

Afvanding

En lodsejer oplyste, at Banedanmark, efter hans opfattelse, tilsidesætter vandløbslovens bestemmelser og denne vil gerne have en dialog med Banedanmark herom i forbindelse med ekspropriationen. Hertil oplyste anlægsmyndigheden, at der i forbindelse med ekspropriationen vil der være et overblik over de eksisterende afløbstillkoblinger, og derfor vil det være muligt at tage dialogen på det tidspunkt.

Nabo til anlægsarbejdet

En lodsejer spurgte ind til, om der kan stilles krav som nabo til arealerne. Lodsejer driver planteskole fra naboejendom, og denne vil gerne have dialog angående risiko for indflyvning af ukrudtsfrø fra arbejdsarealerne. Anlægsmyndigheden vil meget gerne deltage i denne dialog.

Ekspropriationskommissionens beslutning

Kommissionen drøftede de fremsatte bemærkninger og forslag indgående og besluttede at godkende det af Banedanmark fremlagte projekt med følgende bemærkninger:

Idet der ikke på besigtigelsestidspunktet foreligger en administrativ VVM-tilladelse og de fornødne tilladelser for projektet, tages der ved kommissionens beslutning forbehold herfor.

Kommissionen fastsatte herefter følgende:

Særlige bestemmelser

Når der anføres b.h.s betyder det at ændringen ligger til højre for banen, set i kørselsretningen fra Fredericia til Padborg. B.v.s. betyder ligeledes banens venstre side i forhold til kørselsretningen Fredericia til Padborg. M.l.s betyder mellem højre og venstre spor.

Stationeringen starter ved Fredericia med km. 0.532 og slutter ved Tinglev med km. 95.461.

Fredericia - Taulov

Spor og sporkassearbejder

Km. 0.532 – 3.900

Jernbanens sporkasse fornyes med ballastrensning eller ny sporkasse i højre spor.

Km. 1.230 – 1.300 UF-20252

Der udskiftes ballastmåtte på bygværk UF-20252 (Overføring over spor 9 og 10).

Km. 1.813 – 2+200 OF-22401

Der sporsænkes op til 247 mm under Hannerup Brovej OF-22401 i højre spor.

Skærmtagsarbejder

Km. 1.955 Hannerup Brovej OF vejbro nr. 22401.

Spor 7 (Højre spor). Der udskiftes fra eksisterende trapez skærmtage til Banedanmarks additionstage med 20 graders hældning.

Km. 2.400 Søndermarksvej OF stibro nr. 22402.

Højre spor. Der udskiftes fra eksisterende trapez skærmtage til Banedanmarks additionstage med 20 graders hældning. Specialbærebjælker ophængt i stålribbedæk.

Km. 3.220 Fuglsang Skov OF stibro nr. 22404.

Højre spor. Der udskiftes fra eksisterende Trapez skærmtage til Banedanmarks additionstage med 20 graders hældning. Specialfastgørelse monteret på broens H-profilhoveddragere.

Kolding - Lunderskov

Spør og sporkassearbejder

Km. 26.600 – 31.000

Der skinne- og svelleudveksles UIC60 Dmp (monoblok betonsvelle med UIC60 skinne) i højre spor.

Km. 26.600 – 32.000

Jernbanens sporkasse fornyes med ballastrensning eller ny sporkasse i højre spor.

Km. 28.159 – 28.165

Der udskiftes ballastmåtte på UF-22480 bro over Nebel Å i højre spor.

Bro- og skærmtagsarbejder

Km. 26.930 Ejstrupvej UF banebro nr. 22478

Højre spor kantbjælke hævning og etablering af ballastsikring.

Km. 28.160 UF Nebel Å UF banebro nr. 22480

Højre spor kantbjælke hævning og etablering af ballastsikring.

Km 31.200 UF Rolles Møllevej UF banebro nr. 22486

Højre spor kantbjælke hævning og etablering af ballastsikring.

Km. 31.840 Gl. Lunderskovvej OF vejbro nr. 22489

Højre spor. Der udskiftes fra eksisterende Trapez skærmtage til Banedanmarks additi-onstage med 20 graders hældning. Specialbærebjælker som kræver 50 % mere anker-boring.

Lunderskov og Vamdrup

Spør og sporkassearbejder

Km. 33.209 – 38.220

Der skinne- og svelleudveksles UIC60 Dmp i højre og venstre spor.

Km. 33.244 – 38.220

Jernbanens sporkasse fornyes med ballastrensning eller ny sporkasse i højre og venstre spor.

Bro- og skærmtagsarbejder

Km. 33.310 Kirkevejen OF vejbro nr. 22495

Spor 1 (Højre spor) og spor 3 (Venstre spor). Der udskiftes fra eksisterende trapez skærmtage til Banedanmarks additionstage med 20 graders hældning. Standard bærebjælker men med specialoverdele pga. horisontal brokrumning. Kun let forlænget montagetid.

Km. 34.430 Nagbøl Kirkevej OF vejbro nr. 22506

Venstre spor. Der udskiftes fra eksisterende trapez skærmtage til Banedanmarks additionstage med 20 graders hældning.

Km. 34.450 Nagbøl Kirkevej OF vejbro nr. 22510

Højre spor. Der udskiftes fra eksisterende trapez skærmtage til Banedanmarks additionstage med 20 graders hældning.

Km. 35.600 Nagbøl Å UF banebro nr. 22514

Højre spor kantbjælke hævning og etablering af ballastsikring.

Km. 37.650 Koldingvej UF banebro nr. 22520 og UF banebro nr. 22520.0.1

Højre spor kantbjælke hævning og etablering af ballastsikring.

Vøjens station

Spor og sporkassearbejder

Km. 58.367 – 59.411

Jernbanens sporkasse fornyes med ballastrensning eller ny sporkasse i spor 2 og spor 3.

Km. 59.198 – 59.205

Der udskiftes Ballastmåtte på UF-22597 over perrontunnel spor 2 og 3.

Km. 59.335 – 59.343

Der udskiftes Ballastmåtte på UF-22598 bro over Østergade i spor 2.

Km. 59.337 – 59.345

Der udskiftes Ballastmåtte på UF-22598 bro over Østergade i spor 3.

Bro- og skærmtagsarbejder

Km. 58.700 Ribevej OF banebro nr. 22596

Spor 12 (venstre spor) og spor 3 (højre spor). Der udskiftes fra eksisterende trapez skærmtage til Banedanmarks additionstage med 20 graders hældning.

Vøjens og Rødekro

Spor og sporkassearbejder

Km. 70.200 – 78.587

Der svelleudveksles eller skinne- og svelleudveksles UIC60 Dmp i højre spor.

Km. 70.250 – 70.425, Km. 71.875 – 71.925, Km. 72.275 – 72.400, Km. 72.750 – 72.825 og Km. 78.217 – 78.587

Jernbanens sporkasse fornyes med ballastudskiftning, ballastrensning eller ny sporkasse i højre spor.

Km. 70.025 – 70.450 OF-22640

Der sporsænkes op til 240 mm under Nørre Hjarupvej OF-22640 i højre spor

Bro – og skærmtagsarbejder

Km. 70.365 Nørre Hjarupvej OF 22640

Højre spor. Der udskiftes fra eksisterende trapez skærmtag til Banedanmarks additionstage med 20 graders hældning.

Km. 72.880 Ribevej OF vejbro nr. 22652

Højre spor. Vandrette additionstage i dag, dvs. ankre klar og kan genbruges.

Km. 73.710 Damgårdsvej UF banebro nr. 22660

Højre spor kantbjælkehævning og etablering af ballastsikring.

Rødekro – Tinglev

Spor og sporkassearbejder

Km. 93.732 – 94.244, Km. 95.442 – 95.461

Der skinne- og svelleudveksles UIC60 Dmp i højre spor

Km. 93.732 – 94.244, Km. 95.441 – 95.461

Jernbanens sporkasse fornyes med ballastrensning eller ny sporkasse i højre spor/spor 2.

Km. 94.800 – 94.875 OF-22780

Der sporsænkes op til 150 mm under Hovedgaden OF-22780 i højre spor

Bro- og skærmtagsarbejder

Km. 94.050 Ugebæk UF banebro nr. 22762

Højre spor kantbjælke hævnning og etablering af ballastsikring

Km. 94.860 Hovedgaden OF vejbro nr. 22780

Spor 2. Der udskiftes fra eksisterende trapez skærmtage til Banedanmarks additions-tage med 20 graders hældning.

Hermed afsluttedes forretningen.

Mette Plejdrup Nielsen

Niels Wind Friis


Eva Pinnerup

Anja Karlsson

Carl Otto Mastrup

/Helle Daugaard Juul

Udskriftens rigtighed bekræftes.


Helle Daugaard Juul