

Udskrift af forhandlingsprotokollen

for ekspropriationskommissionen

vedrørende anlæg af en fast forbindelse over Femern Bælt

Udbygning af danske jernbanelandanlæg mellem Ringsted og Holeby

69. hæfte

Besigtigelsesforretning den 8. marts 2016

Delstrækning Vordingborg

Tirsdag den 8. marts 2016 kl. 9.15, samledes kommissionen i Medborgerhuset på Skovvej 2, 4760 Vordingborg for at afholde besigtigelse i anledning af udbygning af banestrækningen Vordingborg - Masnedø, jf. lov nr. 575 af 4. maj 2015 om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark.

Tilstede var Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne, *Helle S. Andersen*, de af transport- og bygningsministeren udpegede medlemmer af kommissionen, *Erik Larsen* og *Søren G. Nielsen*, samt de fra Den Fælleskommunale Liste for Øernes Område udtagne medlemmer, *Henning Alfred Rasmussen* og *Bent Jørgensen*.

Som repræsentant for Vordingborg Kommune mødte *Bjørn Buch*.

Endvidere mødte kommissionens ledende landinspektør, *Inger Juhl Larsen*.

For Banedanmark mødte projektleder *Jens Peter Storck*, projektleder *Jens Aalund*, landinspektør *Søren Brandt Pedersen*, landinspektør *Lars Pedersen*, landinspektør *Palle Weje*, konsulent *Uwe Hess* og projektdirektør *Jens Ole Kaslund*.

Protokollen førtes af fuldmægtig *Oscar Lica Larsen*.

Fra kommissariatet mødte endvidere fuldmægtig *Stephanie Ørregaard Skou*

Kommissarius fremlagde brev af 31. august 2015 fra transport- og bygningsministeren, hvori ministeriet har anmodet Kommissarius om at forelægge projektet for ekspropriationskommissionen.

Kommissarius fremlagde endvidere det af Banedanmark udarbejdede materiale "Besigtigelse - Forslag

til tekniske bestemmelser, Ringsted-Femern Banen, Udbygning af banestrækningen Ringsted-Vordingborg, Vordingborg", tegn.nr.:

TNORX_1_118000_001 dateret den 7. januar 2016, E3005-001, E3005-002 og E3005-003.

Af det fremlagte materiale fremgår følgende:

Baggrund for projektet

En grøn transportpolitik

I 2008 indgik Danmark og Tyskland en traktat om etablering af en fast forbindelse mellem de to lande over Femern Bælt. Med udgangspunkt i traktaten indgik regeringen (Venstre og Det Konservative Folkeparti) sammen med Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance i 2009 en trafikaftale om de overordnede regler og principper for en grøn transportpolitik. Et af aftalens hovedprincipper er, at den kollektive transport skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken, og at jernbanen skal være pålidelig, sikker og topmoderne. Et af elementerne til at understøtte dette er etablering af Femern Bælt forbindelsen med udbygning af jernbanen fra Ringsted.

Femern Bælt forbindelsen åbner for en række trafikale perspektiver i form af flere tog til Tyskland, herunder en overflytning af godstrafik fra strækningen via Padborg og flere indenlandske regionaltog på jernbanen fra Ringsted til syd for Holeby.

Udbygning af banestrækningen fra Ringsted til Holeby vil sammen med Den nye Bane København-Ringsted og Femern Bælt forbindelsen udgøre en styrkelse af infrastrukturen, idet strækningen forbinde Skandinavien med resten af Europa.

Den opgraderede og elektrificerede jernbane medfører kortere rejsetider på strækningen generelt, men også på den øvrige landsdelstrafik, da gods- og persontrafik, der i dag primært kører over Fyn og Jylland, får afkortet rejsen væsentligt.

Lovgrundlag

Folketinget vedtog den 28. april Lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark, (Lov nr. 575 af 4/05/2015) Anlægsloven er grundlaget for udbygningen af jernbanestrækningen Ringsted til Masnedø og fra Orehoved til syd for Holeby.

Forud for vedtagelsen af anlægsloven har Banedanmark siden 2009 arbejdet iht. Lov om projektering af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark (Lov nr. 285 af 15/04/2009). Banedanmark har i perioden gennemført de indledende undersøgelser om udbygning, opgradering og elektrificering af de eksisterende jernbanestrækninger Ringsted-Masnedø og Orehoved-syd for Holeby.

Iht. projekteringsloven og aktstykke 149 af 11. juni 2011 er der desuden gennemført forlods overtagelse af ca. 60 ejendomme langs banen, som vurderes at blive berørt af projektet i væsentlig omfang.

I henhold til Lov om elektrificering af jernbanen (Lov nr. 609 af 12/6/2013) og aktstykke 97 af 13. marts 2013 er der siden 2013 gennemført arealerhvervelse af arealer til udskiftning og forhøjelse af 22 vej bærende broer på Sjælland, Falster og Lolland

med henblik på at kunne igangsætte fremrykkede aktiviteter som led i VækstplanDK. Arbejdet med forhøjelse af 18 vej bærende broer på Lolland og Falster blev igangsat foråret 2014, og pågår forsat. Herudover er der igangsat facadeisolering af boliger, der vil blive støjpåvirket over Miljøstyrelsens grænseværdi på Falster og Lolland.

§ 2 i anlægsloven bemyndiger A/S Femern Landanlæg til at anlægge og drive de danske landanlæg samt til at foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen heraf.

De danske jernbanelandanlæg består af:

- udbygning af jernbaneanlægget fra Vordingborg til Masnedø og fra Orehoved til syd for Holeby til en dobbeltsporet jernbane med dertil hørende anlæg
- elektrificering og opgradering af jernbanen, så passagertog kan passere med 200 km/t på strækningen fra Ringsted til Masnedø og fra Orehoved til syd for Holeby
- etablering af en station ved Holeby på Lolland
- etablering af en ny jernbanebro over Masnedø og en enkeltsporet jernbaneklapbro over Guldborgsund

Ved bekendtgørelse af 17. september 2015 er etableringen af disse anlæg delegeret videre til Banedanmark.



Figur 1: Oversigt over anlægsprojekter på strækningen

§ 27 i Anlægsloven bemyndiger Transportministeren til at ekspropriere de arealer og rettigheder, der er nødvendige for projektets gennemførelse, samt til at pålægge ejendomme beliggende langs anlægget servitut om eldrift.

Grænsefladeprojekter

Iht. samme anlægslov etablerer Femern A/S Kyst til Kyst forbindelsen, som indbefatter etablering af en sænketunnel mellem Puttgarden i Tyskland og Rødbyhavn med kombineret jernbane og vejforbindelse med dertil hørende anlæg.

Ved selvstændig anlægslov (Lov nr. 737 af 01/06/2015) anlægger Vejdirektoratet i tilknytning til Ringsted-Femern projektet en ny vej- og jernbanebro over Storstrømmen, så de 2 banestrækninger på hhv. Masnedø og Falster forbindes.

Vurdering af Virkninger på Miljøet (VVM)

VVM-processen for jernbanelandanlægget blev delt op i to faser: en idéfase og en undersøgelsesfase til brug for udarbejdelse af VVM-redegørelsen, som i dette projekt benævnes Miljøredegørelsen.

Der blev gennemført høringer under VVM'ens idéfase fra den 15. september til den 1. november 2009.

På baggrund af høringssvar og tekniske undersøgelser udarbejdede Banedanmark udkast til Miljøredegørelse, hvor projektets påvirkninger af omgivelserne blev nærmere beskrevet i 3 hæfter. Hovedhæftet "Generelle Forhold Ringsted-Holeby", samt 2 strækningsopdelte hæfter dækkende hhv. Ringsted-Orehoved og Orehoved-Holeby.

Materialet udgjorde grundlaget for den offentlige høring, som blev gennemført fra den 11. februar til den 1. maj 2011. I høringsperioden blev der afholdt seks borgermøder.

På baggrund af de indkomne høringssvar blev projektet justeret og tilrettet i fornødent omfang. Samtidig blev der indledt dialog med de berørte kommuner om eventuelle tilkøb i forhold til lokale ønsker om afledte projekter.

Den endelige udgave af Miljøredegørelsen forelå i oktober 2012 og indeholdt en beskrivelse af to grundløsninger omfattende udbygning og opgradering til henholdsvis 160 km/t og 200 km/t samt elektrificering. Efterfølgende er der i transportaftale af 21. marts 2013 om "En ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv." truffet politisk beslutning om at fortsætte projekteringen af Grundløsning 2, som in-

debærer en opgradering til 200 km/t, samt anlæg af en fast bro over Masnedø.

Miljøredegørelsen er tilgængelig på Banedanmarks hjemmeside www.banedanmark.dk.

I november 2014 udgav Banedanmark et tillæg til miljøredegørelsen. Tillægget indeholdt en miljø og naturvurdering over de væsentlige tekniske ændringer, der er kommet på bordet siden udgivelsen af Miljøredegørelsen i 2012. Der afholdtes høring af projektændringerne i perioden fra 28. november 2014 til 5. januar 2015.

Implementeringsredegørelse

Som tillæg til anlægsloven er udarbejdet en Implementeringsredegørelse. Det er en sammenfattende beskrivelse af projektet, som det er udmøntet i Miljøredegørelsen og det efterfølgende tillæg og er i forhold til anlægsloven en uddybende anvisning på, hvorledes anlægsprojektet vil blive udmøntet i praksis.

Implementeringsredegørelsen giver en beskrivelse af, hvorledes varetagelsen af naturhensyn og gennemførelse af afværgeforanstaltninger vil ske af hensyn til de relevante naturinteresser, som berøres af anlægsprojektet, herunder bl.a. af hensyn til beskyttede arter og naturtyper samt Natura 2000-områder.

Myndighedsforhold

Femern A/S og A/S Femern Landanlæg har ansvaret for at sikre, at udførelsen af anlægsarbejdet sker i overensstemmelse med anlægsloven og de rammer for projektet, der fremgår af de miljømæssige vurderinger, samt retningslinjer, der følger af implementeringsredegørelsen.

Bemyndigelse under anlægslov

Anlægslovens §§ 1, 2 og 12 angiver, at anlægsarbejder ikke kræver dispensation eller tilladelse efter §§ 50 og 65, stk. 1 - 3, jf. kapitel 2, i lov om naturbeskyttelse og § 35, stk. 1, i lov om planlægning. Desuden finder reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning, §§ 20, 22 og 26a i lov om naturbeskyttelse, kapitel 4 i bekendtgørelse om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadedekommet vildt, §§ 8-13 og 26-28 i lov om skove, kapitel 8 og 8 a i museumsloven, lov om landbrugsjendomme og kapitel 1a-4 i lov om kystbeskyttelse ikke anvendelse ved udførelse af arbejder efter §§ 1, 2 og 12. Anlægsmyndigheden vil således få bemyndigelse til at varetage hensynene efter de nævnte lovbestemmelser.

Anlægslovens § 22 giver anlægsmyndigheden bemyndigelse til at anlægge nye veje og foretage ændringer af eksisterende veje, når dette er nødvendigt for anlæggelsen og driften af anlægsprojektet, uden at der træffes afgørelse herom i medfør af lov om offentlige veje og lov om private fællesveje.

I forhold til øvrig lovgivning skal anlægsmyndigheden indhente et antal tilladelser og dispensationer fra andre offentlige myndigheder. De væsentligste af disse tilladelser og dispensationer er anført herunder.

Andre myndighedstilladelser og dispensationer

Miljøbeskyttelsesloven

§ 19: Vordingborg Kommune skal søges om tilladelse efter miljøbeskyttelseslovens § 19 til udsætning på lodsejerarealer af ren og lettere forurenede jord og til genindbygning i Banedanmarks dæmningsanlæg af lettere forurenede jord. Ansøgninger indsendes af totalentreprenøren, hvorfor tilladelser ikke vil foreligge inden ekspropriationsforretningen.

§§ 27 og 28: Vordingborg Kommune skal søges om tilladelse efter miljøbeskyttelseslovens §§ 27 og 28 til udledning af evt. oppumpet grundvand og overfladevand. Ansøgninger indsendes af totalentreprenøren, hvorfor tilladelser ikke vil foreligge inden ekspropriationsforretningen.

Jordforureningsloven

§ 50: De påtænkte jordflytninger skal anmeldes til Vordingborg Kommune jf. reglerne i Jordflytningsbekendtgørelsen.

Strækningsopdelt besigtigelse

Der skal gennemføres besigtigelse af arealer til både permanent og midlertidig ekspropriation samt ekspropriation til servitutter og rettigheder.

Da Ringsted-Femern projektet strækker sig over i alt 115 km, vil besigtigelserne blive opdelt i delstrækninger.

De permanent eksproprierede arealer skal Banedanmark bruge til ekstra spor, elektrificering, broer, regnvandsbassiner, teknikbygninger, kørestrømsanlæg, støjskærme, adgangsveje mv. Desuden eksproprieres ret til etablering af erstatningsnatur, som er omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3.

De midlertidigt eksproprierede arealer skal Banedanmark bl.a. bruge til jordarbejde, arbejdsveje og depoter i anlægsfasen samt til udsætning af råjord, blødbund og muldjord.

På Besigtigelsesplanerne vises også de arealer, der tidligere er eksproprieret under de fremrykkede aktiviteter (vejbærende broer) med hjemmel i elektrificeringsloven.

I projektets grænseflade til den faste forbindelse (Kyst til Kyst Projektet) og Femern A/S er det aftalt, at Femern A/S og A/S Femern Landanlæg koordinerer indgreb på de ejendomme, som berøres af begge anlægsprojekter.

Tilsvarende aftale er indgået med Vejdirektoratet omkring anlæg af den nye Storstrømsbro i forhold til grænsefladerne på Masnedø og på Falster.

Tegningsoversigt

Til forslag til de tekniske bestemmelser hører følgende bilag:

Besigtigelsesplan st. 118.600 – 120.000, 1:2.000

tegningsnummer TNORX_1_118000_001

Tekniske oversigtsplaner

Tværprofil, st. 119+170

tegningsnummer E3005-001

Tværprofil, st. 119+640

tegningsnummer E3005-002

Tværprofil, st. 119+835

tegningsnummer E3005-003

Projektbeskrivelse

Generel beskrivelse af projektet Ringsted-Femern Banen

Banestrækningerne mellem Ringsted og Masnedø og mellem Orehoved og syd for Holeby skal udbygges, opgraderes og elektrificeres. Der skal anlægges et ekstra spor fra syd for Vordingborg og frem til Masnedø og fra Orehoved til syd for Holeby. Således vil der være dobbeltspor på strækningen mellem Ringsted og syd for Holeby, når en ny Storstrømsbro er bygget.

Over Masnedø anlægges en ny dobbeltsporet bro ved siden af den eksisterende klapbro, der fastlåses. Over Guldborgsund opføres en ny sporbærende klapbro syd for og parallelt med Kong Frederik IX's Bro. Desuden skal hele banestrækningen elektrificeres, og en række broer skal derfor ombygges, nybygges eller nedrives.

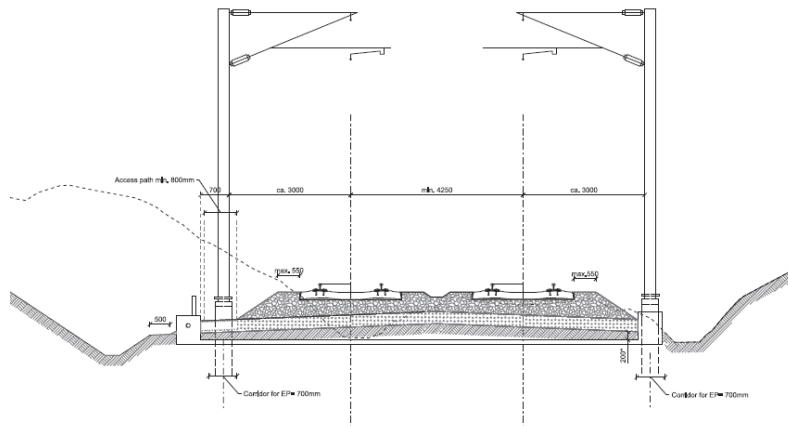
Der gennemføres støjdempering i form af støjskærme og facadeisolering i forbindelse med projektet.

Dimensioneringshastighed og tværprofil

Sporene opgraderes til en strækningshastighed på 200 km/t for persontog og 100 km/t for godstog, med

undtagelse af Næstved, Vordingborg og Nykøbing F. stationer.

Normaltværprofilet for jernbanen inkl. kørestrømsmaster er vist på nedenstående figur.



Figur 2: Jernbanens normaltværprofil. Ej målfast.

Ekstra spor

Fra syd for Vordingborg Station til Masnedø etableres et nyt spor på østsiden af det eksisterende spor. Begge spor krydser Masnedø på en ny dobbeltsporet bro. Fra Orehoved til umiddelbart syd for Nørre Alslev anlægges det nye spor vest for det eksisterende spor. På resten af strækningen frem til Holeby anlægges det nye spor øst og sydøst for det eksisterende spor.

Der anlægges desuden to overhalingsspor til 1.000 meter lange godstog ved Glumsø og ved Orehoved. Desuden etableres der to nye overhalingsspor i forbindelse med den nye station syd for Holeby.

Udretning af kurver

På grund af hastighedsopgraderingen til 200 km/t er det nødvendigt at rette en række af banens kurver ud ved at flytte sporene til siden. De største kurveudretninger svarer til anlæg af en ny bane og har konsekvenser for arealbehovet og for omfanget af vej- og ledningsomlægninger, nye broanlæg mv.

En særlig konsekvens er desuden, at det er nødvendigt at forstærke de eksisterende bandedæmninger ved at gøre dæmningerne mindre stejle og dermed bygge bredere dæmninger i et omfang, der nødvendiggør yderligere ekspropriation af naboarealer.

Elektrificering

Hele den eksisterende jernbanestrækning elektrificeres. Det medfører, at banen skal forsynes med kørestrømsanlæg, og at der for hver 30-100 meter opsættes syv meter høje master på hver side af banen.

I forbindelse med elektrificeringen etableres der to fordelingsstationer der leverer strøm til kørestrømsanlægget på strækningen mellem Ringsted og Femern. Der skal desuden bygges syv autotransformere.

Den strøm, der løber i kørestrømsanlæggets køretråd, bæretråd, returleder samt til dels i skinner/jord, skaber et magnetfelt omkring banen. Lignende magnetfelter opstår også omkring elektriske husholdningsapparater og elinstallationer i bygninger.

Banedanmark har i forbindelse med anlægsprojektet vurderet den forventede gennemsnitlige størrelse af magnetfeltet omkring den kommende elektrificerede bane. Der er taget udgangspunkt i den fremtidige forventede togdrift på strækningen og det forventede maksimale strømtræk til person- og godstog.

Beregningerne viser, at den gennemsnitlige påvirkning fra person- og godstog i en afstand på syv meter fra kørestrømsmasterne vil være ca. 0,4 μ T. Denne værdi er ikke en egentlig grænseværdi, men indgår i

forsigtighedsprincippet, som er et pejlemærke for, hvornår der bør foretages nærmere udredninger.

Broer og skærende veje

Elektrificeringen af hele banestrækningen betyder, at et stort antal broer på strækningen er for lave til kørestrømsanlægget. I alt tilpasses mere end 100 broer og bygværker mellem Ringsted og syd for Holeby:

- En række broer over stier og åer udvides
- Nogle broer hæves
- En del broer over veje, stier og åer nedrives og erstattes af nye broer
- Der bygges nye broer
- En række broer lukkes og nedrives, bl.a. ved mindre veje og markveje og stitunneler

For at opretholde adgangsforhold, når mindre broer og tunneller fjernes, sikres der adgang på tværs af banen ad nærliggende over- eller underføringer. I flere tilfælde etableres der nye vej- eller stiadgange til de nærliggende over- eller underføringer for at minimere omvejskørslen for brugerne.

Erstatningsnatur og faunapassager

Et antal offentlige og private vandløb reguleres i fornødent omfang og føres under baneanlægget. Der foretages desuden to store forlægninger af vandløb på strækningen. Det drejer sig om Vasegrøften nord for Næstved og Kirkenorsløbet syd for Holeby.

Ved permanent omlægning af vandløb ved passager af veje mv. konstrueres den nye passage, så den oprindelige vandløbsbund bevares, eller så de oprindelige forhold genskabes efter anlægsarbejdet ved udlægning af grus og enkeltliggende kampesten for at skabe naturlige fysiske forhold, som kan tilgodese et naturligt og varieret plante- og dyreliv.

Ved krydsende vandløb, som er beliggende i spredningskorridorer, anlægges generelt våde faunapassager med tørre banketter, så der er passage mulighed for både vandlevende dyr og landdyr.

Der etableres i alt 27 faunapassager af forskellige typer. Der skelnes mellem forskellige typer af faunapassager: passager til større pattedyr (Type A) samt paddepassager og faunapassager til små og mellemstore pattedyr (Type B). Mindre pattedyr som ræv, grævling, pindsvin, mår og gnavere kan også benytte paddepassagerne.

Paddehegn etableres fra 50 m før til 50 m efter paddepassagerne på hver side af jernbanen.

Vildthejn vil blive etableret ved større faunapassager for hjorte (Type A). Der hegnes op til 300 m på hver side af passagen på begge sider af banen, i alt 1.200 m for hver passage.

Med henblik på at styrke nye og eksisterende paddepassager og generelt forbedre den økologiske funktionalitet omkring banen skal der endvidere oprensnes eller nyetableres i alt 45 vandhuller. Herudover etableres to nye vandhuller som erstatning for et nedlagt vandhul i Næstved Kommune.

Som erstatning for berørte naturområder udlægges der erstatningsarealer og udføres naturpleje flere steder langs banen.

Hvor banearbejdet medfører ændringer i offentlige vandløb, berigtiges vandløbsregulativet efter anlægsarbejdets udførelse.

Anlægget indebærer desuden fældning af i alt ca. 13 ha fredskov. Desuden vil der blive fældet ca. 35 km banebeplantning, som ikke er fredskovspligtigt.

Støjskærme og facadeisolering

I Miljøreddegørelsen er det beskrevet, hvorledes jernbanestøjen øges som følge af det stigende antal tog. Derfor gennemføres der støjdemping i form af støjskærme og facadeisolering i forbindelse med projektet. Der opsættes i alt 19.200 m støjskærme på hele strækningen.

Banedanmark anvender et objektive kriterium som grundlag for beslutning om, hvor der opsættes støjskærme langs jernbanen. Kriteriet er baseret på det såkaldte støjbelastningstal, SBT. Når SBT/km er lig med eller større end 8 etableres støjskærme, hvis skærmene kan placeres på en måde, der sikrer, at de mærkbart kan reducere støjbelastningen af boliger.

Støjbelastningstallet for et område beregnes ved at fastlægge det individuelle støjniveau ved hver bolig i området. For den enkelte bolig bliver støjniveauet anvendt som grundlag for fastlæggelse af boligens genefaktor. Summen af genefaktorerne for alle boliger i et område betegner støjbelastningstallet, SBT, som er et udtryk for den samlede støjgene i området.

Støjundersøgelser i dette projekt har opgjort SBT pr. kilometer langs banestrækninger, hvor der findes sammenhængende boligbebyggelse.

Boliger, der er udsat for støj over Miljøstyrelsens grænseværdi på 64 dB, tilbydes facadeisolering, typisk i form af udskiftning af vinduer. I alt ca. 1.600 boliger forventes, at blive omfattet af ordningen, der finansieres fuldt ud af projektet.

Afvanding

Afvanding af banelegemet over åbne strækninger udføres med dræn, grøfter og bassinanlæg, hvor vandet forsinkes inden udledning til vandløb.

Vandløbsmyndigheden er ansøgt om udledningstilladelse til de vandløb, hvor oplandet øges med mere end 5 %, og hvor recipienten ikke i forvejen modtager vand fra banen. De faktisk tilladelige udledningsmængder er fastlagt i samarbejde med Vandløbsmyndigheden under hensyntagen til recipienternes hydrauliske kapacitet/robusthed, samt drift og vedligehold af banens afvandingssystem.

Udledninger fra bassiner og grøfter bliver reduceret således, at det opfylder vilkårene i udledningstilladelserne. Der etableres ikke membran i grøfter eller bassiner, og der kan således ske diffus nedsivning i såvel grøfter som bassiner.

Kendte og påviste ledninger og markdræn, som i dag er tilsluttet banegrøfterne vil fortsat være tilsluttet. Ledninger, som påtræffes under anlægsarbejdet, og som er tilsluttet banegrøften, vil ligeledes fortsat være tilsluttet. Såfremt markdræn bliver beskadiget under anlægsarbejdets udførelse, vil disse blive reableret.

Dræn, der ikke er påvist af lodsejerne, men som findes under anlægsarbejdets udførelse, vil blive reableret i forbindelse med anlægget og for anlægsmyndighedens regning.

Udledningstilladelser

Der er meddelt udledningstilladelser i hhv. Næstved Kommune, Guldborgsund Kommune og Lolland Kommune. Udledningstilladelserne findes som bilag til de for kommunerne respektive vandsynsprotokoller.

I Ringsted og Vordingborg Kommuner er der ikke søgt og meddelt udledningstilladelse, da der ikke er behov herfor, idet det forøgede opland er mindre end 5 pct., og da der ikke er nye udledningpunkter.

Omtrentlig placering af udledningpunkter er angivet i vandsynsprotokollerne, og den endelige placering af udledningpunkterne indmåles og oplyses ved udførelsen. Udledningsvolumener og øvrige vilkår fremgår af de respektive udledningstilladelser.

Jordudsætning

Der er udpeget en række arealer til udsætning af overskydende muldjord, råjord og blødbund fra projektet. Arealerne placeres uden for områder med væ-

sentlige naturinteresser, såsom § 3 områder, Natura 2000 områder m.v.

Permanent udsætning af muld, blødbund og råjord sker på følgende måde:

Udsætning af muld vil ske nær den oprindelige lokalitet, idet midlertidigt eksproprierede arealer benyttes til udsættelse af overskud af muld. På disse arealer suppleres med muld i op til 0,5 meters tykkelse. Al udsat jord vil være forureningsfri.

Blødbund og råjord udsættes på marker nær opgravnings-lokaliteten. Transportlængden vil som udgangspunkt blive holdt under 3 km. Transporten af jorden vil primært foregå på interne adgangsveje, hvorved transport på offentlige veje vil blive minimeret. Blødbund forventes udsat på et mellemoplag efter afrømning af muld indtil blødbunden er blevet tilstrækkelig afdrænet. Blødbunden og råjord udlægges i dyrkningssskråninger op mod banen hvor denne ligger på en dæmning eller lokale lavninger tæt på banen.

De arealer, hvor der udlægges muld, blødbund og råjord, vil efterfølgende kunne anvendes til landbrugsformål eller lignende.

Anlægsperioden

Den samlede anlægsperiode er planlagt til at strække sig over i alt ca. 7 år.

Vejtrafikken

Når broer genopføres skal trafikken på de skærende veje omlægges midlertidigt. Der sikres adgang for redningskøretøjer under de midlertidige vejomlægninger. Der vil i øvrigt forekomme restriktioner på vejene i form af indsnævring, hastighedsnedsættelser mv. i anlægsperioden.

Midlertidige omlægninger af veje, herunder skilteplaner mv. aftales med de berørte kommuner.

Togtrafikken

En stor del af anlægsarbejderne kræver, at sporene spærres, og banen lukkes helt for trafik. Det er en generel målsætning, at trafikken på jernbanen afbrydes i så korte perioder som muligt. I sporspæringsperioderne vil togbusser erstatte togtrafikken.

Der forventes følgende længerevarende sporspærringer:

- Orehoved – Nykøbing Falster: Ca. 6 måneders totalspærring først i anlægsperioden.
- Nykøbing Falster - syd for Holeby: Ca. 8½ måneders totalspærring først i anlægsperioden.
- Næstved – Vordingborg: 13 ugers totalspærring midt i anlægsperioden.
- Orehoved – syd for Holeby: Ca. 4½ måneders totalspærring midt i anlægsperioden.
- Ringsted – Næstved: Ca. 6 måneders totalspærring midt i anlægsperioden.

Derudover vil der være en række spærringer i week-ender og om natten over hele anlægsperioden.

Det må forventes, at der overalt på strækningen desuden kan forekomme mindre, kortvarige aktiviteter både før og efter de egentlige store anlægsarbejder. Det kan fx være trærydning og efterfølgende restarbejder og retablering af arbejdsarealer.

Støj i anlægsfasen

Anlægsarbejderne på Ringsted-Femern Banen vil medføre støj, der kan være til gene for jernbanens naboer.

En væsentlig del af anlægsarbejdet sker kontinuert på banestrækningerne og omfatter aktiviteter, der flytter sig langs sporet, herunder sporarbejde, ballastrensning, etablering af køreledninger og støjskærme. Den enkelte nabo vil derfor i mange tilfælde opleve, at anlægsarbejdet og støjen kun i perioder er tæt på, mens det i andre perioder sker på større afstand og dermed giver anledning til mindre støj for den enkelte.

Der er gennemført en detaljeret analyse af anlægsarbejdet for at beskrive de støjmæssige konsekvenser for jernbanens naboer i anlægsfasen. Analysen er baseret på identifikation af det støjende materiel, der vil blive anvendt, fx køretøjer, entreprenørmaskiner, nedramning af spuns og pæle og de specielle maskiner, der anvendes til sporarbejderne. Der er dernæst beskrevet en række anlægsaktiviteter, der er generelle for hele anlægsprojektet. Disse aktiviteter omfatter:

Jordarbejder: Flytning og oplag af jord og andre materialer med lastvogne, dumpere og gravemaskiner. Aktiviteten er moderat støjende. Vil typisk foregår i dagtimerne.

Sporarbejder: Opbygning, justering og stabilisering samt fordeling af ballast med specialmaskiner. Aktiviteten er støjende. Vil foregå i døgndrift.

Ballastrensning: Specialmaskine, der bevæger sig langsomt ad sporet, og sorterer/reenser skærver og sten. Aktiviteten er meget støjende. Vil foregå i døgndrift.

Nedrivning: Typisk ved ombygning af broer og andre eksisterende konstruktioner. Omfatter hydraulisk saks, betonhammer, lastvogne og en række entreprenørmaskiner. Aktiviteten er moderat støjende og vil ofte være koncentreret til korte perioder (få dage, evt. 1 – 2 uger). Vil som regel foregå i døgndrift.

Nedramning: Der anvendes som regel en hydraulisk hammer til nedramning af spunsvægge. Aktiviteten er særdeles støjende, men vil typisk være begrænset til uger eller under tiden måneder. Kan foregå i døgndrift. Der kan desuden anvendes nedvibrering, som er mindre støjende end nedramning.

Nedramning af fundamentspæle til støjskærme: Der anvendes også her en hydraulisk hammer, men udstyret er mindre kraftigt. Det er desuden en aktivitet, der bevæger sig relativt hurtigt langs sporet. Nedramning af en fundamentspæl varer normalt ½ - 1 time. Aktiviteten er støjende. Vil som regel foregå i døgndrift.

Konstruktion: Omfatter lastvogne og en lang række forskellige entreprenørmaskiner, fx kraner, betonkanoner og gummihjulslæsser. Aktiviteten er moderat støjende.

Oplagspladser: Omfatter lastvogne, gummihjulslæssere o. lign., der bl.a. håndterer sveller, skinner og skærver. Pladserne vil også være base for det materiel, der kører på jernbanespor. Omlastning af skærver er den mest støjende delaktivitet. Samlet set er aktiviteten moderat støjende. Vil ofte foregå i døgndrift.

Støjgrænser

Tilrettelæggelsen af støjende arbejder vil blive nærmere afhandlet med de aktuelle kommuner, inden de iværksættes.

Miljøbeskyttelseslovens § 42 indeholder en generel adgang for de kommunale myndigheder til, efter en konkret vurdering, at meddele et påbud om, at forurening, herunder støj eller støv, skal nedbringes.

Ifølge anlægslovens § 14 kan transportministeren, efter en konkret vurdering, fastsætte regler om den forurening og de gener, som måtte opstå som følge af arbejder forbundet med gennemførelse af anlægsprojektet. I sådanne tilfælde finder miljøbeskyttelsesloven og regler udstedt i medfør heraf samt afgørelser truffet efter disse ikke anvendelse på de dele af

anlægsprojektet, der er omfattet af ovennævnte afgørelser.

Vibrationer i anlægsfasen

I forbindelse med anlægsarbejder kan der forventes vibrationer i nærområdet. Den arbejdsproces, der medfører størst risiko for vibrationsgener, er nedbringning af spuns. Anlægsaktiviteterne forventes ikke at give anledning til overskridelse af de vejledende grænser for bygningssskadelige vibrationer, selvom der vil være tale om mærkbare vibrationer.

Banedanmark vil – efter nærmere vurdering – foretage en bygningsregistrering af nærliggende ejendomme, inden anlægsarbejderne igangsættes. I særlige tilfælde kan det blive aktuelt at foretage en løbende overvågning af nærliggende ejendomme for at undgå bygningssskadelige vibrationer.

Jordarbejde og arealer

I ombygningsperioden vil der være behov for midlertidige arbejdspladser både ved brostederne og generelt langs med banen. Ved hvert brosted indrettes et til to midlertidige arbejdsarealer. Arbejdspladserne benyttes til arbejdskørsel, oplag af materialer og materiel, skurby samt jordtransport og jorddepot for anlægsarbejdet. Hertil kommer arealer til mellemoplag af jord, blødbund o. lign.

Mellemoplag af jord benyttes til håndtering af materialer til indbygning i banedæmningen, herunder indbygningsegnet lettere forurenede jord samt til midlertidige faciliteter i forbindelse med arbejdet. Jorden, der oplægges i de midlertidige jorddepoter, adskilles fra den underliggende jord. Dette sker ved muldafrømning og udlægning af gruspude og geotekstil. Muld afrømmes og lægges i en bræmme nær mellemoplag med en max højde på 3 m indtil retablering af arealerne. Generelt gælder det, at jorden stakkes i en højde op til 6 m. Nær bebyggelse er der indført en restriktion på 3 m i højden for at minimere gener for naboer. Arealerne retableres efterfølgende til samme stand.

Arbejdsveje benyttes i forbindelse med arbejder langs banetracé. Muld afrømmes og oplægges langs arbejdsvejen. Der kan udlægges stabilgrus og køreplader efter behov. Arbejdsveje retableres til original stand efter arbejdets ophør og følger samme retningslinjer som retablering af mellemoplag af jord.

Arbejdspladsarealer benyttes til arbejdskørsel, oplag af materialer og materiel, skurby samt jordtransport og jorddepot for anlægsarbejdet. Muld afrømmes fra arealerne for arbejdspladser og der udlægges en geo-

tektstil og herover 30 cm stabilgrus eller lignende. Når anlægsarbejdet er afsluttet, vil arealerne blive retableret.

Udsætning af muld, blødbund og råjord vil ske på midlertidigt eksproprierede arealer og nær ved forekomsten og i umiddelbar tilknytning til projektet, således at kørsel med materialer i udstrakt grad foretages på interne arbejdsveje. Dette sker for at mindske kørslen med store lastbiler på de lokale veje mest muligt og dermed mindske generne for beboere og andre brugere af vejene. Denne metode medfører en mindre miljøpåvirkning og er anlægsøkonomisk den foretrukne metode. Kommunerne på strækningen er enige i, at det ud fra miljø- og trafikmæssige årsager er fornuftigt at minimere transportvejene.

Ejendomsretlige forhold

Når Ringsted-Femern Banen udbygges, opgraderes og elektrificeres må både offentlige og private ejendommejere afstå arealer, hvor banen skal ligge. Nogle arealer eksproprieres permanent, mens andre arealer eksproprieres midlertidigt.

De permanent eksproprierede arealer skal Banedanmark bruge til ekstra spor, elektrificering, broer, regnvandsbassiner, teknikbygninger, kørestrømsanlæg, støjskærme, støttmure, adgangsveje, sneværnsbeplantning mv.

De midlertidigt eksproprierede arealer skal Banedanmark bruge til jordarbejde, arbejdsveje, arbejdspladser og mellemoplag i anlægsfasen samt udsætning af muld, blødbundsmaterialer og overskydende råjord.

Desuden skal der eksproprieres rettigheder til etablering af erstatningsnatur, der omfattes af naturbeskyttelseslovens § 3. Udviklingen af vegetationen i nyanlagt erstatningsnatur følges i op til fem år for nye vandhuller og erstatningseng. Når arealerne kan § 3-registreres, ophører overvågningen.

Forlods overtagelse og fremrykket ekspropriation

Med hjemmel i projekteringsloven og elektrificeringsloven er der siden 2011 sket forlods overtagelse af 68 hele ejendomme, der forventes berørt af anlægsprojektet i et så væsentligt omfang, at det berettiger til totalekspropriation.

Af de ejendomme, der er i Miljørederegørelsen blev udpeget til totalekspropriation – enten grundet vibrationer over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi, eller grundet anlæggets påvirkning af ejendommen, at den ikke kan anvendes som hidtil udestår ca. 54.

De resterende ejendomme vil blive besigtiget og eksproprieret som led i de ordinære forretninger.

Totalekspropriationer grundet vibrationer og evt. magnetfeltpåvirkning

Grundet forøgelsen af hastigheden på jernbanen på op til 200 km/t bliver en række af de boliger, der ligger nærmest banen påvirket af vibrationer over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på Law = 75 dB.

Grundet elektrificering af banen kan et mindre antal boliger blive påvirket af et magnetfelt. Der findes ikke en grænseværdi for magnetfelter i Danmark. Banedanmark overholder det forsigtighedsprincip for private boliger, som sundhedsmyndighederne i Danmark anbefaler på 0,4 mikrottesla (μT).

Med udgangspunkt i den fremtidige forventede togdrift på strækningen og det forventede maksimale strømtræk til person- og godstog, er magnetfeltet beregnet til at ca. 0,4 μT ca. 7 meter fra kørestrømsmasterne.

Alle boliger indenfor denne afstand, er påvirket af vibrationer over grænseværdien.

Iht. anlægsloven kan Banedanmark for så vidt angår de boliger, der eksproprieres på grund af vibrationer og magnetfeltpåvirkning, vælge at nedrive boligen eller sælge den igen med den værdiforringelse, som kan følge af påvirkningen. Banedanmark kan i den forbindelse tilbyde de oprindelige ejere at købe deres bolig tilbage.

Afskårne arealer

Arealer som efter ekspropriationen bliver afskåret fra den oprindelige ejendom, så de ikke kan udnyttes på

en rimelig måde af ejeren, kan overtages af Banedanmark.

De afskårne arealer søges afhændet direkte til naboer, eller i givet fald bortforpagtet.

Vejarealer, som efter vejoplægning ikke længere har nogen færdselsmæssig betydning, vil efter vejlovens § 128 blive overdraget til de tilgrænsende ejendomme.

Servitutter

Kørestrømsanlægget for den elektrificerede bane vil blive sikret ved pålæg af servitut om eldrift.

Banens sideanlæg vil om nødvendigt blive sikret ved pålæg af servitutter.

Det endelige behov for at pålægge servitutter vil blive fastlagt inden ekspropriationsforretningen.

Servitutter til beskyttelse af banen

Der skal tinglyses servitutter til sikring af bane og sideanlæg, som er placeret på fremmed ejendom. Det omhandler f.eks. jordankre, adgang til drift og vedligehold af støttemur og støjafskærmning, tunneler, ledninger, drifts- og adgangsrettigheder til autotransformere, regnvandsbassiner mm.

Behovet for at etablere jordankre er endnu ikke fastlagt, idet det forudsætter yderligere projektering og kendskab til valg af udførelsesmetode.

Samtlige naboejendomme til det elektrificerede baneanlæg pålægges en servitut om eldrift. Servituten pålægger restriktioner med hensyn til højde og nærhed på bevoksning, bygninger og lignende i forhold til ledningsanlæggene.

Bevoksning, bygninger og genstande	Minimumsafstand
a) Træer og buske må ikke være tættere på.	3 meter fra køreledningsanlæg
b) Ingen dele må udgøre en risiko for ved væltning eller nedfald at komme tættere på.	
c) For ejerens regning beskæres træer og anden bevoksning.	6 meter fra køreledningsanlæg
d) Tilskuerpladser, oplagspladser og nyopførsel af bygninger.	10 meter fra nærmeste spormidte

e) Stakke, stilladser, stiger samt andre genstande og indretninger, der på grund af højde eller manglende stabilitet kan frembyde gene for køreledningsanlægget.	
f) Maskiner og arbejdskøretøjer højere end 2 meter. Dog må landbrugs- og skovredskaber benyttes, hvor det er åbenlyst, at ingen del af disse redskaber kan komme nærmere end 2 meter til spændingsførende dele af køreledningsanlægget.	
g) Flagstænger.	14 meter fra nærmeste spormidte
h) Brønde til vandforsyning med stift pumperør.	
i) Tråde hørende til elektriske hegn i større højde end 2 meter over det terræn, hvorpå hegnet står.	19 meter fra nærmeste spormidte
j) Trådformede antenner med tilhørende bærende konstruktioner og barduner.	

Servitutter til sikring af øvrige anlæg

For berørte kommunale vej- og stianlæg kan pålægges servitut om fri oversigt i overensstemmelse med vejreglerne.

For kommunale veje, hvor der allerede er pålagt byggelinjer, tilpasses disse ligeledes vejene langs det forlagte tracé.

For regnvandsbassiner, teknikhytter, autotransformere mv. kan pålægges vejret med adgang for Banedanmark.

Ledningsarbejder

Anlægsarbejdet nødvendiggør flytning eller forstærkning af et antal ledningsanlæg. Ligeledes kan der blive tale om gennemførelse af afværgeforanstaltninger for at undgå ledningsflytninger.

Ledningsarbejderne omfatter stort set alle ledningstyper, herunder bl.a. vand, varme, afløb, gas, el, tele og fiberkabler.

Som udgangspunkt vil samtlige ledningsomlægninger være afsluttet, inden de egentlige anlægsarbejder på de pågældende lokaliteter påbegyndes. Dog vil de ledninger, som er beliggende i de veje, der skal flyttes, typisk blive omlagt i forbindelse med vejomlægningen.

Som aftalegrundlag mellem Banedanmark og de enkelte ledningsejere søges der udarbejdet ledningsprotokolaftaler. Disse vil indeholde alle relevante tekniske oplysninger vedrørende de pågældende ledningsomlægninger og oplysninger om rettigheder, herunder nærmere fastlæggelse af ansvarlig for projektering, udførelse, betaling, tidsplan, evt. servitutpålæg mv.

Hvis der ikke kan opnås enighed om de nødvendige forhold, herunder betalingsforhold, kan udeståendet forelægges ekspropriationskommissionen.

Som udgangspunkt er det de enkelte ledningsejere, som selv forestår ledningsomlægninger, herunder erhvervelse af de nødvendige arealer og rettigheder.

Midlertidige arbejdsarealer kan evt. benyttes til ledningsomlægninger.

Veje og stier

Nogle kommunale vej- og stianlæg omlægges som følge af den nye jernbane. Efter omlægningerne overdrages de omlagte vej- og stianlæg til kommunerne, som overtager vedligeholdelsesforpligtelsen.

Når en ny bro er vej bærende, overdrages også brokonstruktionen til kommunen. Når brokonstruktionen er spor bærende, beholder Banedanmark ejerskabet. Ejerskabet vedrørende arealer ved broerne ændres ikke.

En række private veje overgår til private fællesveje med vejret for flere lodsejere.

Kulturhistoriske forhold

Museum Sydøstdanmark har udført arkivalsk kontrol af arealerne berørt af anlægsprojektet, og har vurderet at der kan være væsentlige fortidsminder på en del af strækningen. Banedanmark har indgået en samarbejdsaftale med Kulturstyrelsen og med Sydøstsjælland Museer, der foretager de arkæologiske forundersøgelser.

På strækningen forventes de arkæologiske forundersøgelser at blive igangsat efter besigtigelsesforretningerne.

Driftsforvaltningsaftaler med øvrige infrastrukturforvaltere

Ringsted Femern Banen har over strækningen grænseflader til blandt andet Vejdirektoratet og Femern A/S, hvor banen krydser- og eller tilsluttes øvrige anlæg. Det vil således være behov for at der sikres både midlertidige og permanente rettigheder på hindringsarealer.

Det er imellem myndighederne aftalt, at der i fællesskab udarbejdes driftsforvaltningsaftaler, der sikrer at hensynene til både veje og jernbane koordineres.

Ekspropriationer

I henhold til lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark vil de nødvendige arealer blive erhvervet ved ekspropriation, og servitutter vil blive pålagt efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom (Statsekspropriationsloven).

Privatretlige servitutter, der er i konflikt med anlægsprojektet, vil ligeledes blive eksproprieret i henhold til Statsekspropriationsloven.

Under 'Særlige bestemmelser' i Kapitel 6 er de ekspropriative indgreb for de enkelte berørte ejendomme oplyst.

I Banedanmarks pjece 'Jernbanen og ekspropriation' er det beskrevet, hvordan en ekspropriationsforretning foregår. Pjecen er tilgængelig på Banedanmarks hjemmeside www.banedanmark.dk.

Besigtigelse på delstrækning Vordingborg

Jernbanens kilometrering begynder i Km 0 ved København H med retning mod Lolland/Falster.

Stationeringen på Delstrækning Vordingborg starter syd for Vordingborg Station i st. 118.600 og slutter i st. 120.000 ved Masnedsund.

I kapitel 6 "Særlige bestemmelser", fremgår det, hvilke ejendomme der berøres af projektet på denne delstrækning.

Anlægsarbejde fra st. 118+600 til 120+000

På hele delstrækningen skal sporkassen og det eksisterende spor udskiftes, og der skal anlægges et ekstra spor øst for det nuværende. Der etableres en ny fast dobbeltsporet jernbanebro over Masnedsund og den eksisterende bro fastlåses. Der etableres nyt signalsystem og banen elektrificeres. Der etableres midlertidige adgangsveje og arbejdspladsareal.

Der skal slutteligt fjernes eksisterende og dele af udtjent spor samt udføres sportekniske arbejder på den eksisterende Masnedsundbro.

Der er følgende anlægsarbejde på delstrækningen:

Stationering	Ombygningsaktivitet
119+020 – 119+220	Støttemur øst for banen
118+600 – 119+220	Yderligere spor øst for nyt venstre spor
119+325 – 119+670	Støjskærm vest for Brovejen
119+400 – Sydlige endevederlag af ny Masnedsundbro	Støjskærm øst for banen
119+505	Trappe på skråning for adgang til banen
119+515 – 119+525	Underføring af Orevej. Sideudvides mod øst for nyt venstre spor.

Stationering	Ombygningsaktivitet
119+525 – 119+910	Støttemur øst for banen
119+635 – 119+840	Støjskærm vest for banen
119+700	Trappe på støttemur for adgang til banen
119+910	Trappe på støttemur for adgang til banen
119+910	Adgangsvej under eksisterende og ny Masnedsundbro bibeholdes.

Indledende møde

Banedanmarks repræsentanter redegjorde for projektet. Banedanmark oplyste, at projektet vedrørende baneudvidelsen og elektrificeringen på Sjælland og Falster, herunder delstrækningen Vordingborg gennemføres som fremlagt i politisk aftale af 4. marts 2016 om det videre forløb af Femern-Bælt projektet.

Banedanmark oplyste, at den fremlagte præsentation på det offentlige møde vil være tilgængelig på www.bane.dk/ringsted-femern.

De fremmødte ejere, brugere og disses repræsentanter samt repræsentanter for de fremmødte myndigheder havde lejlighed til at udtale sig.

Der fremkom bl.a. følgende bemærkninger:

Ejeren af matr.nr. 45b Ore, Vordingborg Jorder spurgte hvorledes projektet griber ind på den asfalterede vej langs sporet, samt ved vendepladsen foran ejendommens lastbil dock.

Banedanmark foreviste besigtigelsesplanen og forklarede herom, at dele af den asfalterede vej langs sporet anvendes til midlertidigt arbejdsareal, herunder midlertidig arbejdsvej. Ved vendepladsen foran ejendommens lastbil dock erhverves permanent areal. Der etableres støttemur/spunsvæg langs skellet mellem banen og ejendommen. Til vedligeholdelse heraf tinglyses servitut om vedligeholdelse heraf.

Ejeren af matr.nr. 45b Ore, Vordingborg Jorder spurgte, hvor højt baneskråningerne langs ejendommen vil befinde sig over terræn, og navnlig hvorledes projektet forholder sig til vandtrykket fra disse høje baneskråninger.

Banedanmark forklarede herom, at baneskråningen stiger mod syd, hvor den nye banebro over Masnedsund brofæstes. Afvanding fra baneskråningerne håndteres i Banedanmarks projekt.

Ejeren af matr.nr. 45b Ore, Vordingborg Jorder understregede, at der i anlægsfasen skal opretholdes adgang fra ejendommens sydlige ende til den nordlige ende, langs vejen mod sporet.

Banedanmark bemærkede hertil, at der etableres egen adgang fra Marienbergvej til det/den midlertidige arbejdsareal/arbejdsvej langs sporet. Adgangsvejen til arbejdsarealet i den nordlige ende placeres efter aftale med ejeren. Det/den midlertidige arbejdsareal/arbejdsvej hegnes i anlægsfasen.

Nogle af de fremmødte spurgte til projektets betydning for banebroen over Orevej/Volmersgade. Herunder om frihøjden og bredden heraf forøges eller kan forøges.

Banedanmark bemærkede hertil at den eksisterende frihøjde og bredde bibeholdes, dog forberedes banebroen med et dybere fundament, således at der kan etableres en større frihøjde under broen. Endvidere henviste Banedanmark til, at der pågår drøftelser med Vordingborg Kommune om muligheden for at forøge bredden af broen. Udkommet af disse drøftelser afhænger af om Vordingborg Kommune vil medfinansiere den ønskede udvidelse af bredden.

Nogle af de fremmødte spurgte, hvad støjpåvirkningen fra anlægget vil være når dette ibrugtages, samt hvorledes støjen håndteres.

Banedanmark fremlagde beregnede støjkort og redegjorde for placeringen af støjskærme og disses udformning på strækningen. Støjskærmene vil have en højde af 2,5 meter.

Ejeren af matr.nr. 158d og 158m Ore, Vordingborg Jorder spurgte til støjdbredelsen på ejendommen, idet ejeren bemærkede, at der på denne foreligger tilladelse til og påtænkes opført beboelse, restauration og hotel. Støjdbredelsen kan følgelig have be-

tydning for udgifter til støjafværgende foranstaltninger på ejendommen.

Banedanmark foreviste støjkort og bemærkede, at ejendommen befinder sig bag støjskærm. Om udgifter til støjafværgende foranstaltninger på ejendommen bemærkede Banedanmark, at disse ikke vedkommer Banedanmark, da ejendommen ikke aktuelt anvendes til beboelse og derfor ikke omfattes af tilbud om facadeisolering.

Ejeren af matr.nr. 158d og 158m Ore, Vordingborg Jorder bemærkede, at der på ejendommen erhverves ret til midlertidigt arbejdsareal. Ejeren stillede spørgsmål om brugen heraf og tidsplanen herfor, idet ejeren bemærkede, at dette kunne komme i konflikt med ejerens aktuelle planer for ejendommen, herunder nedrivning af eksisterende bygninger og opførelse af nye.

Banedanmark bemærkede hertil, at det midlertidige arbejdsareal påtænkes taget i brug primo 2017. Om brugen heraf opfordrede Banedanmark til dialog med ejeren, således at brugen tilrettelægges til mindst mulig gene for ejerens aktuelle planer på ejendommen.

Nogle af de fremmødte stillede spørgsmål om hegning af arbejdsarealer.

Banedanmark bemærkede hertil, at midlertidige arbejdsarealer som udgangspunkt hegnes. Midlertidigt arbejdsareal på matr.nr. 158m Ore, Vordingborg Jorder til brug for anlæg af 50 midlertidige p-pladser hegnes ikke.

Banedanmark oplyste som svar på spørgsmål herom, at der efter krav til entreprenøren foretages bygningsregistrering indenfor minimum 100 meter på hver side af banetraceet.

Besigtigelse i marken:

Efter det indledende møde foretog kommissionen en besigtigelse i marken. Ved dagens møde besigtigedes strækningen st. 119.000-120.000.

Følgende passerede:

Lokalitet:

Ca. st. 119.000 - 119.530 - Banestrækningen, nord for Orevej/Volmersgade, langs matr.nr. 45b og 45r Ore, Vordingborg Jorder.

Banedanmark redegjorde for projektet på strækningen.

Ejeren af matr.nr. 45b Ore, Vordingborg Jorder bemærkede, at ejendommen er et aflåst indhegnet område, der i anlægsfasen må forblive aflåst og indhegnet.

Banedanmark noterede sig dette og bemærkede, at midlertidige arbejdsarealer hegnes.

Ejeren af matr.nr. 45b Ore, Vordingborg Jorder spurgte til placeringen af, udførelsen og retableringen af arealet i den nordlige ende af ejendommen, hvorpå der etableres en midlertidig adgangsvej til det/den midlertidige arbejdsareal/arbejdsvej langs sporet på ejendommen.

Banedanmark bemærkede hertil, at denne placeres efter nærmere aftale med ejeren. Om udførelsen bemærkedes, at muld afrømmes og arealet befæstes med stabilgrus til brug som adgangsvej. Efter anlægsfasen afgraves og bortkøres befæstningen og mulden genpåføres.

Ejeren af matr.nr. 45b Ore, Vordingborg Jorder ytrede interesse i eventuelt at beholde den midlertidige adgangsvej efter endt brug til anlægget.

Banedanmark noterede sig dette.

Repræsentant fra Vordingborg Kommune bemærkede, at adgang fra Marienbergvej til den midlertidige adgangsvej til arbejdsareal/arbejdsvej på ejendommen skal godkendes af Vordingborg Kommune. Såfremt ejeren ønsker at beholde den, til brug for anlægget, etablerede adgangsvej permanent skal permanent tilslutning til Marienbergvej ligeledes godkendes af Vordingborg Kommune.

Banedanmark bemærkede ved besigtigelsen nogle lysmaster. Disse syntes placeret i skel mod banen og tilhørende ejendommen matr.nr. 45b Ore, Vordingborg Jorder.

Ejeren af matr.nr. 45b Ore, Vordingborg Jorder bemærkede om disse, at de ikke bruges og ej heller ønskes brugt og følgelig kan nedtages af Banedanmark.

Banedanmark noterede sig dette, idet Banedanmark bemærkede, at lysmasterne kan være forbundet med og af betydning for etableret belysning på bebyggelsen.

Ejeren af matr.nr. 45b Ore, Vordingborg Jorder spurgte om det permanente indgreb på en delstrækning af ejendommen kan undlades alternativt indskrænkes mest muligt. Dette henset til, at området ud for strækningen udgør vendeplads til ejendommens

lastbldock, til hvilken der for nuværende og for fremtiden ikke kan undværes plads.

Banedanmark noterede sig dette ønske. Om årsagen til det permanente indgreb bemærkede Banedanmark, at dette skyldes tilstedeværelsen af et afløbsspor og unladelsen af brug af spunsvæg /støttemur på denne del af strækningen.

Ejeren af matr.nr. 45b Ore, Vordingborg Jorder opfordrede Banedanmark til at undersøge muligheden for at etablere spunsvæg/støttemur på den anførte strækning.

Banedanmark indvilgede heri, idet Banedanmark bemærkede at etablering af spunsvæg dog kan være uforholdsmæssigt projektfordyrende.

Ejeren af matr.nr. 45b Ore, Vordingborg Jorder spurgte om hvorledes Banedanmark forholder sig til eksisterende ledninger på ejendommen.

Banedanmark bemærkede hertil, at ledningsomlægninger nødvendiggjort af projektet på strækningen omlægges af Banedanmark.

Banedanmark bemærkede, at der med ejeren af matr.nr. 45r Ore, Vordingborg Jorder er indgået aftale om, at permanent arealafståelse i ejendommens nordvestlige hjørne erstattes ved magelæg af tilsvarende areal fra Banedanmarks ejendom matr.nr. 197a Ore, Vordingborg Jorder, dette af hensyn til bebyggelsesprocenten på matr.nr. 45r Ore, Vordingborg Jorder.

Banedanmark bemærkede endvidere at den overbyggede læsserampe til vareindlevering på matr.nr. 45r Ore, Vordingborg Jorder ikke berøres.

Banedanmark har i mail af 19. april 2016 til kommissariatet meddelt at indgrebet på ejendommen matr.nr. 8r Marienberg Hgd., Vordingborg Jorder frafaldes.

Lokalitet:

St. 119.530 - 119.950 - Banestrækningen fra Orevej/Volmersgade til Masnedsund.

Repræsentanten for Vordingborg Kommune fremsatte vedrørende kommunens ejendom matr.nre. 168 og 169 Ore, Vordingborg Jorder ønske om, at indgreb herpå i videst muligt omfang undgås. Dette hen-set til at arealet, uagtet, at dette ikke er etableret her-til, anvendes som parkering i forbindelse med strandbesøg og som vendeplads ved levering og afhentning af skolebørn på den overfor liggende skole. Alternativt ønsker Vordingborg Kommune, at befæstning af arealet i forbindelse med anvendelse til midlertidig

arbejdsareal bliver liggende. Busstoppested på ejendommen ønskes ligeledes skånet.

Banedanmark bemærkede om arealet, at dette skal anvendes i forbindelse med udskiftningen af jernbanebroen over Orevej/Volmersgade og følgelig ikke kan udelades. Banedanmark indvilgede i at efterlade eventuel grusbefæstning på arealet. Busstoppestedet berøres ikke.

Fra ejendommen matr.nr. 179f Ore, Vordingborg Jorder mødte ingen.

Banedanmark bemærkede om indgrebet herpå, at der afstås midlertidigt arbejdsareal. Dele af det midlertidige arbejdsareal udgøres af parkeringspladser og fortov. Efter anlægget retableres disse. Banedanmark forklarede, at afståelsen af parkeringspladser på ejendommen søges imødekommet ved at etablere 6 yderligere parkeringspladser på det tilbageværende areal. Yderligere etableres 50 midlertidige parkeringspladser på matr.nr. 158d Ore, Vordingborg Jorder, hvortil der i anlægsfasen skiltes. Endeligt bemærkede Banedanmark, at der for ejendommen og de syd for liggende ejendomme matr.nr. 179m og 179c Ore, Vordingborg Jorder gælder en tinglyst ret til fælles benyttelse af de på ejendommene beliggende parkeringspladser.

Kommissionsmedlemmer bemærkede på bagsiden af bygningen, at der her er to brandudgange. Disse skal kunne benyttes. Således må hegning af arbejdsarealet foretages under hensyntagen hertil. Ligeledes er der på siden af bygningen ind mod sporet nogle ventilationsinstallationer som ejerne må have adgang til at kunne tilse/servicere.

Banedanmark noterede sig dette.

Fra ejendommen matr.nr. 179m Ore, Vordingborg Jorder mødte ingen.

Banedanmark bemærkede om indgrebet herpå, at der afstås midlertidigt arbejdsareal. Endvidere gentoges problemstillingen om afståelse af parkeringspladser og projektets forståelse og håndtering heraf.

Kommissionsmedlemmer bemærkede, at det midlertidige arbejdsareal vil betyde, at to biler ud for midten af bygningen på ejendommen ikke vil kunne passere hinanden.

Banedanmark vil se på muligheden for at indskrænke det midlertidige arbejdsareal, således at to biler kan passere hinanden, eller alternativt skilte og/eller etablere vigeplads.

Fra ejendommen matr.nr. 179c Ore, Vordingborg Jorder mødte ingen.

Banedanmark bemærkede om indgrebet herpå, foruden den midlertidige afståelse og det herved forårsagede tab af parkeringspladser, at adgang til og muligheden for at vende til en på ejendommen etableret vareindleverings-dock besværliggøres og følgelig må håndteres, eventuelt ved en forlængelse af docken.

Kommissionsmedlemmer bemærkede, at støttemuren kommer den sydlige bebyggelse på ejendommen ganske nært. Følgelig kan det være problematisk at vedligeholde muren ud mod støttemuren. Kommissionsmedlemmerne foreslog at den støttemuren tilstødende endevæg nedrives og derpå genetableres et spærfag længere ind. Kommissionsmedlemmerne spurgte om Banedanmark er i dialog med ejeren om denne problemstilling.

Banedanmark bemærkede hertil, at støttemuren vil stå i en afstand af ca. 80cm fra bebyggelsen og have en højde af ca. 5 meter, hvortil yderligere skal tillægges den ovenpå stående støjskærm af en højde på 2,5 meter. Banedanmark har været i dialog med dels lejer, og dels ejeren om deres ønske i forhold til denne problemstilling og vil fortsætte dialogen herom.

Repræsentanten for Vordingborg Kommune fremsatte vedrørende kommunens ejendomme matr.nre. 179a og 200 Ore, Vordingborg Jorder bemærkning om at befæstet gangareal langs havnen fortsat skal kunne anvendes i anlægsfasen og skal retableres af Banedanmark efter endt brug. Endvidere bemærkedes at stien under Masnedsundbro så vidt muligt under anlægsfasen ønskes opretholdt. Repræsentanten opfordrede til fortsat dialog om disse emner.

Banedanmark tilsluttede sig ønsket om fortsat dialog og bekræftede, at befæstet gangareal langs havnen retableres efter endt brug.

Ejerne af matr.nre. 158d og 158m Ore, Vordingborg Jorder genfremsatte synspunkterne fra det indledende møde, herunder at det midlertidige arbejdsareal kan være til hinder for deres aktuelle egne planer på ejendommen. Ejerne opfordrede til, at Banedanmark gjorde sig sine behov for arbejdsareal klart, således at dette kan tilpasses, eventuelt løbende, således at begge parter kan gøre brug af arealerne. Endvidere opfordrede ejerne til at dele af arbejdsarealet på matr.nr. 158d flyttes til matr.nr. 158m eller nærtliggende areal matr.nr. 43cr Ore, Vordingborg Jorder ligeledes ejet af ejerne.

Banedanmark gav tilsagn om at fortsætte dialogen med ejerne om indretning af den midlertidige arbejdsplads og tidsplanen herfor.

Kommissionens vurderinger og beslutninger

Permanent indgreb på strækningen st. 119.175 – 119.250 på ejendommen matr.nr. 45b Ore, Vordingborg Jorder udelades eller begrænses så vidt muligt, såfremt det teknisk og økonomisk er forholdsmæssigt. Kommissionen beder Banedanmark om at undersøge om det er muligt at begrænse det permanente indgreb.

Kommissionen beder Banedanmark fortsætte dialogen med ejeren af matr.nr. 179c Ore, Vordingborg Jorder og tilkendegiver, at såfremt ejeren måtte ønske at rive den støttemuren tilstødende endevæg ned for at genetablere denne et spærfag længere inde, da godkender kommissionen dette.

Kommissionen vedtog herefter med de ovenfor anførte bemærkninger og ændringer det fremlagte projekt.

Under forudsætning af, at de tilladelser og dispensationer, der i henhold til lovgivningen er nødvendige for anlæggets gennemførelse, gives i forbindelse med den videre projektering af anlægget, fastsatte kommissionen følgende særlige bestemmelser.

Særlige bestemmelser

Samtlige arealer, som berøres af anlægsprojektet, er angivet i dette kapitel om 'Særlige bestemmelser'.

For hver berørt ejendom angives det, hvilke indgreb der foretages.

Indgrebene nævnes efter følgende rækkefølge: permanente indgreb, servitutter, midlertidige arealer.

Principper for stationering af særlige bestemmelser

Stationeringslinjen ligger i banens fremtidige højre spor.

Stationeringen fremgår af oversigts- og besigtigelsesplaner og er anvendt i de nedenstående særlige bestemmelser.

Nedenfor er angivet de forkortelser, der er anvendt som betegnelse for stationeringside:

bvs. = banens venstre side

bhs. = banens højre side

bbs. = begge sider af banen

Højre og venstre side er benævnt i forhold til sti- Den enkelte ejendom er stationeret og oplistet i for-
gende stationering i kørselsretningen fra Ringsted hold til indgrebets startstationering.
mod Holeby.

Vordingborg Kommune

Stationering	Matr.nr. og adr.	Beskrivelse af areal- og rettighedserhvervelse	Lodsejer
St. 118.892-118.958 bvs.	Matr.nr. 67a Marienberg Hgd., Vordingborg Jorder Marienbergvej 50, 4760 Vordingborg	Der pålægges servitut om eldrift.	Fritz Henrik Schur
St. 118.884-119.902 bhs.	Litra "n" Marienberg Hgd., Vordingborg Jorder Litra "d" Ore, Vordingborg Jorder Kommunevej, Brovejen	Der pålægges bestemmelser om eldrift. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal til brug for arbejde på banebroen over Orevej/Volmersgade. Der etableres støjskærm.	Vordingborg Kommune
St. 118.998-119.453 bvs.	Matr.nr. 45b Ore, Vordingborg Jorder Marienbergvej 54-100, 4760 Vordingborg	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der etableres støttemur/spunsvæg på banearealet langs skellet mod ejendommen. Ejendommen pålægges servitut om vedligeholdelse af støttemur/spunsvæg. Der pålægges servitut om eldrift. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal. En del af arbejdsarealet benyttes til arbejdsvej under anlægsperioden.	Fritz Henrik Schur
St. 119.452-119.528 bvs.	Matr.nr. 45r Ore, Vordingborg Jorder Marienbergvej 100, 4760 Vordingborg	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der pålægges servitut om eldrift. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal. En del af arbejdsarealet benyttes til arbejdsvej under anlægspe-	F. Salling Invest A/S

		rioden.	
St. 119.511-119.523 bhs.	Litra "q" Ore, Vordingborg Jorder Kommunevej, Orevej	Der pålægges bestemmelse om eldrift. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.	Vordingborg Kommune
St. 119.520-119.540 bvs.	Litra "h" Ore, Vordingborg Jorder Kommunevej, Volmersgade	Der eksproprieres permanent areal til banen (sideudvidelse af banebroen). Der pålægges bestemmelse om eldrift. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.	Vordingborg Kommune
St. 119.522-119.693 bhs.	Matr.nr. 168 og 169 Ore, Vordingborg Jorder Rampen	Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal til brug for arbejde på banebroen over Orevej/Volmersgade.	Vordingborg Kommune
St. 119.533-119.702 bvs.	Matr.nr. 179f Ore, Vordingborg Jorder Marienbergvej 104, 4760 Vordingborg	Der pålægges servitut om eldrift. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal (berører ca. 37 p-pladser). I nødvendigt omfang pålægges der servitut om vedligeholdelse af støttemur/spunsvæg og adgangsrret til og fra trappe ved støttemur/spunsvæg	Lidl Danmark K/S
St. 119.701-119.774 bvs.	Matr.nr. 179m Ore, Vordingborg Jorder Marienbergvej 108 – 118, 4760 Vordingborg	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der pålægges servitut om eldrift. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal (berører ca. 28 p-pladser). I nødvendigt omfang pålægges der servitut om vedligeholdelse af støttemur/spunsvæg og adgangsrret til og fra trappe ved støttemur/spunsvæg.	MGE MARIENBERGVEJ 108, VORDINGBORG ApS
St. 119.773-119.869 bvs.	Matr.nr. 179c Ore, Vordingborg Jorder	Der eksproprieres permanent areal til banen.	JDM Marienbergvej, Vordingborg A/S

	Marienbergvej 128-130-132, 4760 Vordingborg	Der pålægges servitut om eldrift. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal (berører ca. 22 p-pladser). I nødvendigt omfang pålægges der servitut om vedligeholdelse af støttemur/spunsvæg.	
St. 119.850-119.945 bvs.	Matr.nr. 158d Ore, Vordingborg Jorder Sydhavnsvej 12, 4760 Vordingborg	Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal. Adgang til ejendommens bygninger opretholdes i nødvendigt omfang.	KISS Real Estate IV ApS
St. 119.865-119.923 bvs.	Matr.nr. 200 Ore, Vordingborg Jorder Sydhavnsvej 4, 4760 Vordingborg	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der pålægges servitut om eldrift. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal. I nødvendigt omfang pålægges der servitut om vedligeholdelse af støttemur/spunsvæg og adgangsret til og fra trappe ved støttemur/spunsvæg.	Vordingborg Kommune
St. 119.876-119.948 bvs.	Matr.nr. 158m Ore, Vordingborg Jorder Rågåvej 1, 4760 Vordingborg	Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.	KISS Real Estate IV ApS
St. 119.918-119.942 bbs.	179a Ore, Vordingborg Jorder Sydhavnsvej 44 og 46, 4760 Vordingborg Kommunesti	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der pålægges servitut om eldrift. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal. En del af arbejdsarealet benyttes til arbejdsvej under anlægsperioden. I nødvendigt omfang pålægges der servitut om vedligeholdelse af støjskærm.	Vordingborg Kommune

119.935 - 119.945 bvs.	Matr.nr. 158a Ore, Vording- borg Jorder Sydhavnsvej 44 og 46, 4760 Vordingborg Kommunesti	Der eksproprieres midlerti- digt arbejdsareal. Arbejds- arealet benyttes til arbejds- vej under anlægsperioden.	Vordingborg Kommune
------------------------------	---	--	---------------------

Herefter afsluttedes forretningen, idet protokollen blev underskrevet.

Helle S. Andersen

Erik Larsen

Søren G. Nielsen

Henning Alfred Rasmussen

Bent Jørgensen

Inger Juhl Larsen

Søren Brandt Pedersen

Uwe Hess

Jens Peter Storck

Jens Aalund

/Oscar Lica Larsen

Udskriftens rigtighed bekræftes

Henriette Swierkosz