

# Udskrift af forhandlingsprotokollen

## for ekspropriationskommissionen

vedrørende anlæg af en fast forbindelse over Femern Bælt

Udbygning af danske jernbanelandanlæg mellem Ringsted og Holeby

### 83. hæfte

*Besigtigelsesforretningen den 4. oktober 2016*

Delstrækningen Vordingborg Station og Ny Næstvedvej

**Tirsdag den 4. oktober 2016 kl. 9.15** samledes kommissionen i Medborgerhuset, Skovvej 2, 4760 Vordingborg for at afholde besigtigelse i anledning af udbygning af danske jernbanelandanlæg mellem Ringsted og Holeby i tilslutning til Femern Bæltforbindelsen, delstrækning Vordingborg Station og Ny Næstvedvej.

Tilstede var kst. Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne, *Henrik Hansen*, 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, *Bent Jørgensen* og *Henning Alfred Rasmussen*.

Endvidere mødte den ledende landinspektør *Inger Juhl Larsen* ved landinspektør *Søren Kjerside Hansen*.

For Banedanmark mødte projektchef *Jens Aalund*, landinspektør *Lars Pedersen*, landinspektør *Klavs Petersen* og ingeniør *Mads Jegsen*.

Som repræsentant for Vordingborg Kommune mødte *Torben Nielsen*.

Endvidere mødte fra Vordingborg Kommune *Bjørn Buch*, Trafik og Park.

Protokollen førtes af fuldmægtig *Stephanie Ørregaard Skou*.

Kommissarius fremlagde brev af 31. august 2015 fra Transport- og Bygningsministeriet, hvori ministeriet har anmodet Kommissarius om at forelægge projektet for ekspropriationskommissionen. Kommissarius fremlagde endvidere brev af 21. juli 2016 fra Transport- og Bygningsministeriet, hvori ministeriet har

henvist det kommunale vejprojekt Ny Næstvedvej til behandling ved ekspropriationskommissionen.

Kommissarius fremlagde endvidere det af Banedanmark udarbejdede materiale ”Besigtigelse, Ringsted-Femern Banen, Udbygning af banestrækningen Vordingborg Station og Ny Næstvedvej, st. 117.950-118.973, august 2016” med tilhørende oversigts- og ekspropriationsplaner, tegn. nr. TNORX\_1\_63000\_001, tegn.nr. TNORX\_1\_117950\_001 og tegn.nr. TNORX\_1\_118019\_001 alle dateret den 8. august 2016 samt tegn.nr. TNORT\_4\_118019\_523 dateret den 2. juni 2014.

Følgende passerede:

Banedanmarks repræsentanter redegjorde for projektet og fremlagde følgende oplysninger:

#### **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 forbindelse 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 regionaltoget 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 2015 *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 foreløbigt 22 vejbærende broer på Sjælland, Falster og Lolland med henblik på at kunne igangsætte fremrykkede aktiviteter som led i VækstplanDK. Arbejdet med forhøjelse af 18 vejbærende broer på Lolland og Falster blev igangsat foråret 2014, og pågår fortsat. 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



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.

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 strækingsopdelte 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 indebærer en opgradering til 200 km/t samt anlæg af en fast bro over Masnedø.

Miljøredegørelsen er tilgængelig på Banedanmarks hjemmeside [www.banedanmark.dk](http://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 æn-



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 banedæmninger 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, bæretov, 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  $\mu$ 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 50 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 Miljøredegørelsen 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. 1.500 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. De tilladelige udledningmængder 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 retableteret.

Dræn, der ikke er påvist af lodsejerne, men som findes under anlægsarbejdets udførelse, vil blive retableteret 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 væsentlige 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 ren jord.

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 mellemoplæg efter afrømning af muld indtil blødbunden er blevet tilstrækkelig afdrænet. Blødbunden og råjord udlægges i dyrkningsskråninger op mod banen hvor denne ligger på en dæmning eller lokale lavninger tæt på banen.

De arealer, hvor der udlægges muld, blødbund og råjord, tilbageleveres efter anlægsperioden til landbrugsmæssig drift.

### **Anlægsperioden**

#### **Vejtrafikken**

I anlægsfasen vil den nye overføring for Ny Næstvedvej opføres ved siden af den eksisterende Næstvedvej. Spærringer og omlægninger for trafikken m.v. vil derfor være begrænset til en periode, hvor vejtrafikken omlægges fra den gamle til den nye bro.

Midlertidige omlægninger af veje, herunder skilteplaner mv. aftales med Vordingborg Kommune som vejmyndighed.

#### **Togtrafikken**

Togtrafikken vil generelt blive opretholdt i hele anlægsperioden for de fremrykkede broanlægsarbejder. Det vil dog være nødvendigt at gennemføre enkelte sporspærringer af kortere varighed i forbindelse med nedrivning af broerne.

#### **Støj og vibrationer**

Vordingborg Kommune er miljømyndighed i forbindelse med bygge- og anlægsarbejderne, og fastsætter eventuelle grænseværdier for støj under anlægsarbejdet omkring boliger og støjfølsomme områder.

I dette tilfælde har Vordingborg Kommune fastlagt følgende støjgrænser:

- hverdage i tidsrummet 7-18 og lørdage fra 7 -14: 70 dB(A)
- aften i tidsrummet 18-22, samt søn- og helligdage: 45 dB(A)
- nat i tidsrummet 22-07: 40 dB(A)

Det skal understreges, at ovenstående grænseværdier, er gennemsnitsværdier for den pågældende periode. Der kan derfor godt forekomme støj, der overskrider 70 dB(A) mellem 7 og 18 på hverdage, så længe den gennemsnitlige støj ikke overskrider støjgrænsen.

#### *Støj i anlægsfasen*

Det vil kunne forekomme, at der for nogle af de ejendomme, der ligger nærmest anlægsarbejdet, ikke vil være muligt at overholde grænseværdierne for støj under anlægsarbejdet. Langt størstedelen af anlægsarbejderne udføres indenfor normal arbejdstid på hverdage, men det kan forudses at blive nødvendigt at udføre enkelte støjende arbejde uden for normal arbejdstid.

De primære kilder til støjbelastning under anlægsarbejdet vil være:

- Nedrivning af eksisterende broer.
- Entreprenørkørsel og materialehåndtering ved arbejdsveje og arbejdspladser ved de enkelte lokaliteter.
- Nedbringning af spuns.

Såfremt særligt støjende arbejder såsom nedrivning af broer og nedbringning af spuns udføres i de støjfølsomme perioder, kan dette kun ske, hvis den pågældende kommune har dispenseret fra støjgrænserne, og naboerne forudgående er orienteret om det. Anlægsarbejderne vil i alle tilfælde blive udført, så støjbelastningen for naboerne er mindst mulig.

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 for den enkelte bro. Den arbejdsproces, der medfører størst risiko for vibrationsgener, er nedbringning af spuns. Anlægsaktiviteterne forventes ikke at give anledning til overskridelse af de vejledende støjgrænser for bygningskadelige 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 bygningskadelige vibrationer.

### Ejendomsretlige forhold

Når Ringsted-Femern Banen udbygges, opgraderes og elektrificeres må både offentlige og private ejendomsjere 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, adgangsveje, sneværnsbeplantning mv.

De midlertidigt eksproprierede arealer skal Banedanmark bruge til jordarbejde, arbejdsveje, arbejdspladser og mellemoplæg 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 ny-anlagt 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, elektrificeringsloven og anlægsloven er der siden 2011 sket overtagelse af 85 hele ejendomme, der forventes berørt af anlægsprojektet i et så væsentligt omfang, at det berettiger totalekspropriation.

Af de ejendomme, der er i Miljøreddegørelsen 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. 35.

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 til 200 km/t bliver en række af de boliger, der ligger nærmest banen påvirket af vibrationer over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på  $L_{aw} = 75$  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.

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  $\mu$ T ca. 7 meter fra kørestrømsmasterne.

Alle boliger indenfor denne afstand, er samtidig påvirket af vibrationer over grænseværdien og dermed omfattet af bestemmelserne om forlods overtagelse og fremrykket ekspropriation.

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 vejomlægning 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.	<i>3 meter fra køreledningsanlæg</i>
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.	<i>6 meter fra køreledningsanlæg</i>
d) Tilskuerpladser, oplagspladser og nyopførsel af bygninger.	<i>10 meter fra nærmeste spormidte</i>
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.	
h) Brønde til vandforsyning med stift pumperør.	<i>14 meter fra nærmeste spormidte</i>
i) Tråde hørende til elektriske hegn i større højde end 2 meter over det terræn, hvorpå hegnet står.	<i>19 meter fra nærmeste spormidte</i>
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.

I det omfang, der etableres støttevæg i forbindelse med ændringerne ved det enkelte brosted, kan det blive nødvendigt at sikre anlægget med servitut, herunder også bestemmelser om vejadgang til støttevæggen i forbindelse med tilsyn og vedligeholdelsesarbejder.

Det endelige behov for nye servitutpålæg vil blive afklaret inden ekspropriationsforretningen.

### 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 pro-

jektering, udførelse, betaling, tidsplan, evt. servitut-pålæg 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.

### **Ejerforhold af veje, bro og stier**

Ejer og vedligeholdelsesforhold fortsætter som de er i dag, hvilket vil sige, at de vej bærende broer ejes af Banedanmark. Den fremtidige drift og vedligeholdelse af de nye vej bærende broer foretages og bekostes af Banedanmark for så vidt angår broen med brorækværker. Drift og vedligeholdelsen af kommunevejene bliver varetaget af den respektive kommune, som foranstalter og bekoster renholdelse af vejen, broens afvandingssystem og snerydning samt vedligeholdelse af belægning på broen, skråninger og sikkerhedsrækværker på ramperne. Ved de private veje vil det ligeledes være Banedanmark, der står for drift og vedligeholdelsen af broen, mens det er vej ejeren, der står for drift og vedligeholdelse af vejen i henhold til beskrivelsen ved de kommunale veje ovenfor.

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

### **Kulturhistoriske forhold**

Det lokale museum 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 det lokale museum, der foretager de arkæologiske forundersøgelser.

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

### **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 ekspro-

priation vedrørende fast ejendom (ekspropriationsprocesloven).

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

### **Besigtigelse på delstrækning Vordingborg Station og Ny Næstvedvej**

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

Stationeringen på Delstrækning Vordingborg Station og Ny Næstvedvej starter Nord for Vordingborg Station i st. 117.950 og slutter i st. 118.973 ved Masnedsund.

I afsnittet ”Særlige bestemmelser”, fremgår det, hvilke ejendomme der berøres af projektet på denne delstrækning.

### **Anlægsarbejde fra st. 117+950 - 118+973**

På denne strækning bliver jernbanen opgraderet og elektrificeret, og Vordingborg Station skal ombygges. Grundet elektrificeringen og køremasterne hertil skal Næstvedvej ombygges og hæves med ca. 1 meter, ligesom gangbroen ved stationen skal forhøjes. På dele af strækningen opsættes støjskærme jf. afsnittet ”Støjskærme og facadeisolering”.

#### *Vordingborg Station*

Vordingborg Station bliver ombygget, så der bliver direkte adgang fra forpladsen til en gangbro, der føres ned på perronerne. Det nuværende trappetårn bliver nedtaget, og adgang til perronerne sker således ikke længere gennem stationsbygningen. Banedanmark har indgået medfinansieringsaftale med Vordingborg Kommune om forlængelse af gangbroen, som føres over spor 3 til University College Sjælland. Som en konsekvens af, at der fremadrettet bliver offentlig adgang direkte fra stationen til University College Sjælland bliver den private fællesvej Kuskevej opklassificeret til offentlig vej.

I forbindelse med anlægsarbejdet ved stationen bliver forpladsen indrettet så togbusser kan afvikles i perioder med de store sporspæringer, der kommer i forbindelse Ringsted Femern Banen og Storstrømsbroen.

#### *Overføringen af Næstvedvej*

Krydset ved Algade/Marienbjergvej/Næstvedvej/Aarsleffsgade har ifølge Vordingborg Kommune i perioder afviklingsvanskeligheder. Da Vordingborg Kommune forventer en fremtidig trafikstigning på 1

% årligt vil kapacitetsproblemerne i krydset øges med større forsinkelser og kødannelser til følge.

Ombygning af jernbanebroen åbner imidlertid helt nye muligheder for afvikling af trafikken på Næstvedvej. Ved at flytte broen ca. 60 m mod nord kan Næstvedvej forbindes direkte til Valdemarsgade ved et nyt vejforløb, og der kan skabes et bedre flow for trafikken gennem byen. Den planlagte nye vejstrækning er ca. 380 m lang, og indebærer, at vejbroen over banen får en ny placering og udformning. Der skal etableres et nyt T-kryds mellem Aarsleffsgade og den nye Næstvedvej samt anlægges et nyt firevejskryds mellem Valdemarsgade og Boulevarden.

Det ændrede vejforløb medfører ifølge Vordingborg Kommune en positiv påvirkning af de trafikale forhold, da det nye vejanlæg med de valgte krydsløsninger, svingbaner og signaler i højere grad kan håndtere den eksisterende og fremtidige trafik. Derudover er anlægget tilpasset at kunne rumme en fremtidig trafikstigning, hvor trafikken kan afvikles mere hensigtsmæssigt og sikkert.

Anlæg af Ny Næstvedvej er på den baggrund medfinansieret af Vordingborg Kommune, der efter aftale med Banedanmark betaler for den meromkostninger, der er ved anlægget i forhold til en udskiftning i overensstemmelse i Miljøredegørelsen.

Ekspropriationshjemmelen til de af kommunen ønskede merarbejder findes derfor ikke via anlægsloven, men via den af Vordingborg Kommune udarbejdede lokalplan C17.13.02 (Valdemarsgades forlængelse, Vordingborg), som Vordingborg Kommune godkendte i april 2015.

Transport- og Bygningsministeriets har godkendt, at de nødvendige arealerhvervelser til gennemførelse af lokalplanen kan ske med hjemmel i bestemmelserne herom i ekspropriationsprocesloven. Ekspropriationerne kan derved gennemføres samlet for både Banedanmark og Vordingborg kommune til realiseringen af anlægsloven og lokalplanen.

Vejprojektets linjeføring, længde- og tværprofil er projekteret ud fra den eksisterende vejgeometri og gældende vejregler. Det fremlagte projekt er godkendt af Vordingborg Kommune som vejmyndighed. Når entreprenøren har planlagt anlægsarbejderne endeligt vil projektet blive fremsendt til vejmyndighedens endelige godkendelse.

Eksisterende Næstvedvej er anlagt med 2 kørespor samt cykelsti og fortov i begge sider mens selve vejbroen er 10,50 m bred samt har en stibro på 2,5 m.

Ny Næstvedvej etableres med en varierende bredde på op til 17,2 m med cykelsti og fortov i begge sider. Der henvises til de vedlagte tekniske tegninger for de nærmere dimensioner. Vejen vil blive hævet godt 1 m ift. eksisterende Næstvedvej.

Ved anlægget af Ny Næstvedvej, vil Aarsleffsgade blive hævet godt 1 m ved tilkoblingen til Ny Næstvedvej. Dette bevirker, at der langs den østlige side af Aarsleffsgade vil blive etableret en støttemur. Støttemuren vil blive udført i varierende højde for 0 m mod banegården til godt 1 m mod Ny Næstvedvej.

Etableringen af Ny Næstvedvej forudsætter herudover totalekspropriation af ejendommen Aarsleffsgade 1, som ligger midt i traceet for det nye vejanlæg. Forhøjelsen af Ny Næstvedvej og Aarsleffsgade med 1 meter medfører ændrede adgangsforhold og ombygning af ejendommen Aarsleffsgade 4. Herudover sker der nedrivning af en bygning på ejendommen Algade 7.

Vordingborg Kommune har i forbindelse med lokalplanens vedtagelse erhvervet 3 beboelsesejendomme til realisering af lokalplanen.

### **Indledende møde**

Kommissarius redegjorde for formålet med besigtigelsen, der er at fastlægge projektet. På den baggrund kan der efterfølgende ske ekspropriation. Kommissariens beslutninger vil fremgå af en forhandlingsprotokol fra forretningen. Protokollen vil blive fremsendt til de lodsejere, som er direkte indvarslet til mødet. Endvidere vil protokollen blive lagt på kommissariatets hjemmeside: [www.komoe.dk](http://www.komoe.dk).

Banedanmark redegjorde for projektets tidsplan. Det blev oplyst, at ekspropriationerne vil finde sted i februar 2017. Anlægsarbejderne bliver påbegyndt i marts 2017, og projektet forventes at være færdig i marts 2018. Der vil forekomme aften-, nat- og weekendarbejde. I perioder vil der være sporspæringer, som aftales i samarbejde med Vordingborg Kommune.

Efter Banedanmarks gennemgang af projektet havde de fremmødte ejere, brugere og disses repræsentanter samt repræsentanter for de fremmødte myndigheder lejlighed til at udtale sig.

Der fremkom bl.a. følgende bemærkninger og spørgsmål til projektet:

Der blev spurgt til, hvorfor man ikke sænker banen i stedet for at lave en ny overføring af Næstvedvej.

Banedanmark oplyste, at det vil være meget omkostningstungt at sænke banen, og at det ville betyde, at banen skulle være lukket i hele anlægsperioden i stedet for i kortere perioder.

En repræsentant for Vordingborg Gymnastikforening spurgte, om der vil blive udarbejdet støjberegninger og vibrationsmålinger for ejendomme syd for Næstvedvej og om der vil blive etableret støjskærm på denne strækning. Der blev endvidere spurgt til støjskærmens udformning og placering.

Banedanmark oplyste, at støjskærme etableres på banereale og vil være ca. 2 m over skinnekant. Efter praksis etableres der ikke støjskærme ud for enkeltstående bebyggelser, hvorfor der ikke er projekteret støjskærm syd for Næstvedvej. De enkeltliggende ejendomme, som overstiger Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj, vil blive tilbudt tilskud til facadeisolering.

Det blev oplyst, er der ligger nogle kollegieboliger på Kuskevej, og der blev spurgt til, om disse boliger har indgået i vurderingen af behovet for en støjskærm.

Banedanmark oplyste, at dette vil blive nærmere undersøgt.

Yderligere fremkomne bemærkninger og spørgsmål vedrørende enkeltejendomme m.v. er medtaget på de respektive mødesteder.

### **Besigtigelse i marken**

Efter det indledende møde foretog kommissionen en besigtigelse i marken.

Under besigtigelsen fremkom bl.a. følgende bemærkninger:

Lokalitet:

**Besigtigelse af østsiden af banen omkring Vordingborg Station (perronbro) (Mødested: Stationsforpladsen Marienbergvej 2-8, 4760 Vordingborg ved cykelparkeringen).**

Banedanmark oplyste, at gangbroen ved Vordingborg Station ikke er vist på besigtigelsesplanen, da den er en del af totalentreprisen, og derfor endnu ikke er færdigprojekteret.

Banedanmark oplyste videre, at man er i dialog med DSB omkring håndteringen af ombygningen af Vordingborg Station, herunder de økonomiske spørgsmål, og at der forventes indgået en aftale med DSB herom.

Lokalitet:

**Besigtigelse af campusområdet (perronbro mv.) (Mødested: Kuskevej 1G, 4760 Vordingborg ved idrætshallen).**

Banedanmark oplyste, at de to sammenbyggede skure, der er beliggende langs beplantningen mod jernbanen på matr.nr. 102a Vordingborg Markjorder ikke berøres i forbindelse med anlægsarbejdet. Banedanmark oplyste endvidere, at der vil være passage langs bygningen beliggende Kuskevej 1G under anlægsarbejdet. Al beplantning på det midlertidige arbejdsareal langs med banen vil blive fjernet. Der vil blive opsat arbejdspladshegn omkring det midlertidige arbejdsareal

Repræsentanten for ejeren af matr.nr. 20af og 20 ah Vordingborg Markjorder udtrykte ønske om, at det midlertidige arbejdsareal areal tilpasses, således at der opretholdes adgang rundt om bygningen i hele anlægsperioden. Repræsentanten oplyste endvidere, at man gerne ser, at beplantningen på matr.nr. 20af Vordingborg Markjorder op mod banen fjernes, og at man er enig med Banedanmark i, at stien fra den forlagte Næstvedvej over matr.nr. 20af kan udgå af projektet. Repræsentanten var ikke afvisende overfor at modtage det aflagte vejareal fra Næstvedvej, der er beliggende ud for ejendommen, og foreslog, at arealet planeres, så det kan anvendes til parkering.

Banedanmark noterede sig disse ønsker.

Lokalitet:

**Besigtigelse af Næstvedvej på banens vestside (Mødested: Næstvedvej 2, 4760 Vordingborg).**

Vordingborg Kommune oplyste, at der er indgået aftale med Ør Ejendomme ApS, der ejer ejendommen matr.nr. 109 Vordingborg Markjorder om ekspropriation af areal til forlægningen af Næstvedvej og areal til midlertidig brug. På den kommende ekspropriationsforretning vil der derfor kun skulle ske ekspropriation til eldriftsservitut.

Ejeren af Ør Ejendomme ApS bekræftede aftalen med Vordingborg Kommune og oplyste, at tilbygningen ud mod Næstvedvej, der indeholder en vare-elevator, som led i aftalen, vil blive nedrevet inden for kort tid.

Lokalitet:

**Besigtigelse af Aarsleffsgade/parkeringspladsen og Borgerstiftelsen (Mødested: Parkeringspladsen på Aarsleffsgade 6-8, 4760 Vordingborg).**

Banedanmark oplyste, at eksisterende overkørsel fra matr.nr. 10cn Vordingborg Markjorder til det af Vordingborg Kommune ejede offentlige parkeringsareal "litra ap" vil blive opretholdt.

Ejeren af matr.nr. 10h Vordingborg Markjorder anmodede om totalekspropriation af ejendommen, der består af værksted og beboelse.

Banedanmark redegjorde for, hvordan projektet vil påvirke ejendommen. Anlægget indebærer, at der permanent skal eksproprieres et mindre areal fra ejendommen til offentlig vej samt et midlertidigt arbejdsareal. Ejendommen får desuden ændrede adgangsforhold, idet der, som følge af at Aarsleffsgades kørebane hæves, ikke længere vil være kørende adgang til ejendommen fra Aarsleffsgade. Ejendommen vil fremover skulle vejbetjenes fra det af Vordingborg Kommune ejede offentlige parkeringsareal "litra ap". De ændrede adgangsforhold forudsætter endvidere en ombygning af den bygning, hvor ejeren i dag har autoværksted. Det vil være muligt at opretholde kørende adgang til ejendommen i hele anlægsperioden.

Ejeren anførte, at en ombygning af værkstedet ikke er mulig på grund af den nuværende indretning med to lifte og et rullefelt, der ikke kan flyttes. Han udtrykte endvidere bekymring for vejanlæggets konsekvenser for ejendommens beboelseslejlighed, der vil blive påvirket af støj og dominans fra den hævdede kørebane på Ny Næstvedvej og Aarsleffsgade.

En repræsentant for ejeren af matr.nr. 10f Vordingborg Markjorder fremsatte ønske om en støjskærm ud mod Ny Næstvedvej, da haven, som er et rekreativt område, ellers vil være ubrugelig på grund af støjgenerne fra vejen. Alternativt ønskes opsat hegn for at undgå, at uvedkommende har adgang til haven.

Banedanmark oplyste, at der ikke opsættes støjskærm ved ejendommen, da støjen ved boligen ikke overstiger Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi. Hvis det viser sig, at støjen overstiger den vejledende grænseværdi på 58 dB, vil der blive tilbudt tilskud til facadeisolering af ejendommen.

Ejeren af matr.nr. 10bl Vordingborg Markjorder spurgte, om hækken mod Ny Næstvedvej vil blive fjernet.

Banedanmark oplyste, at hækken ikke berøres.

Lokalitet:

**Besigtigelse af Ny Næstvedvejs tilslutning til Boulevarden (Mødested: Boulevarden 9, 4760 Vordingborg).**

Ejeren af matr.nr. 8d Vordingborg Markjorder, der mødte med advokat Anders Stoltenberg, har forud for besigtigelsen i breve af 22. september og 3. oktober 2016 redegjort for sine synspunkter omkring anlæggets konsekvenser for ejendommen, hvorfra der bl.a. drives virksomhed med salg og reparation af motorcykler. I brevene er redegjort for de muligheder, ejeren ser for at begrænse virkningerne af arealindgrebet på ejendommen, der bl.a. indebærer, at en bygning, der anvendes af motorcykelvirksomheden som testcenter, skal nedrives. Ejeren ønsker bl.a., at der etableres en fast væg/hegn ud mod Ny Næstvedvej med en port, der sikrer mod indtrængen på ejendommen, men som giver mulighed for gående adgang til ejendommen i forbindelse med leverancer af varer.

Banedanmark oplyste, at man allerede er i dialog med ejeren omkring mulige afværgeforanstaltninger, og at man er indstillet på at fortsætte dialogen frem mod ekspropriationsforretningen.

Banedanmark tilkendegav, at man er indstillet på at etablere en støttemur i det fremtidige skel mod Ny Næstvedvej i stedet for en skråning for at begrænse arealindgrebet på ejendommen.

Ejeren af matr.nr. 8t Vordingborg Markjorder spurgte, om Banedanmark som erstatning for det plankeværk, der fjernes i forbindelse med det midlertidige arbejdsareal, opsætter et nyt plankeværk eller om der vil være åbent ind til ejendommen fra Ny Næstvedvej i anlægsperioden.

Banedanmark oplyste, at plankeværket vil blive erstattet på ekspropriationsforretningen. Banedanmark oplyste endvidere, at der bliver opsat byggepladshegn i anlægsperioden på de ejendomme, hvor der bl.a. bliver fjernet et eksisterende hegn.

Vedrørende ejendommen matr.nr. 8ac Vordingborg Markjorder oplyste Banedanmark, at der ikke sker indgreb inden for de eksisterende brugsgrenser.

#### **Kommissionens vurderinger og beslutninger**

Kommissionen har noteret sig de tilsagn Banedanmark gav ved besigtigelsen om at se nærmere på en række fremsatte ønsker.

Kommissionen har endvidere noteret sig, at Banedanmark er i dialog med DSB omkring stationsområdet og med ejeren af ejendommen matr.nr. 8d Vor-

dingborg Markjorder omkring indgrebet på denne ejendom og mulige afværgeforanstaltninger, herunder at der etableres en støttemur ud mod Ny Næstvedvej i stedet for en skråning.

Kommissionen finder, at ejendommen matr.nr. 10h Vordingborg Markjorder ud fra en samlet vurdering af, hvordan vejanlægget vil påvirke ejendommen, bør totaleksproprieres i overensstemmelse med ejerens anmodning herom.

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 afsnit.

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 stigende stationering i kørselsretningen fra Ringsted mod Holeby.

Den enkelte ejendom er stationeret og oplyst i forhold til indgrebets start- og slutstationering.

### Beskrivelse af arealerhvervelse

Stationering	Matr.nr. og adr.	Beskrivelse af areal- og rettigheds- erhvervelse	Lodsejer
St. 117.964-118.031 bhs.	Matr.nr. 109 Vordingborg Markjorder Næstvedvej 2 (4760)	Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej. Der pålægges servitut om eldrift. Der eksproprieres til midlertidigt arbejdsareal.	Ør Ejendomme ApS
St. 117.965-118.055 bvs.	Matr.nr. 103 Vordingborg Markjorder Aarsleffsgade 1	Ejendommen eksproprieres i sin helhed til brug for permanent areal til offentlig vej samt til afskåret areal der skal benyttes midlertidigt til arbejdsareal. Der pålægges servitut om eldrift.	PostNord
St. 117.979-118.019 bvs.	Litra "ah" Vordingborg Bygrunde Litra "a" Vordingborg Markjorder Kommunevej, Boulevarden	Der eksproprieres til midlertidigt arbejdsareal.	Vordingborg Kommune
St. 117.979-117.995 bvs.	Matr.nr. 8ah Vordingborg Markjorder Boulevarden 11	Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej. Der eksproprieres til midlertidigt arbejdsareal.	Vordingborg Kommune

Stationering	Matr.nr. og adr.	Beskrivelse af areal- og rettigheds- erhvervelse	Lodsejer
St. 117.985-118.039 bvs.	Litra "ap" Vordingborg Markjorder Kommunalt areal, Grusparkering	Der eksproprieres til midlertidigt arbejdsareal.	Vordingborg Kommune
St. 117.985-118.009 bvs.	Matr.nr. 10f Vordingborg Markjorder Algade 5a-5b-5c	Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej. Der eksproprieres til midlertidigt arbejdsareal.	Borgerstiftelsen
St. 117.986-117.991 bvs.	Matr.nr. 8t Vordingborg Markjorder Jernbanegade 5	Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej. Privat fællesvej nedlægges. Der eksproprieres til midlertidigt arbejdsareal.	Efterskolen Østergårds Udskolings- koncept
St. 117.987-118.068 bvs.	Litra "p" Vordingborg Markjorder Kommunevej, Aarsleffsgade	Der eksproprieres til midlertidigt arbejdsareal.	Vordingborg Kommune
St. 117.988-118.010 bvs.	Matr.nr.8d Vordingborg Markjorder Algade 7	Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej. Der eksproprieres til midlertidigt arbejdsareal. Bygning på ejendommen forudsættes nedrevet.	Lomé I/S
St. 117.990-118.013 bvs.	Matr.nr. 8ab Vordingborg Markjorder Boulevarden 9	Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej. Der eksproprieres til midlertidigt arbejdsareal.	Vordingborg Kommune
St. 117.991-118.005 bhs.	Litra "o" Vordingborg Markjorder Kommunevej, Elme Allé	Der eksproprieres til midlertidigt arbejdsareal.	Vordingborg Kommune
St. 117.995-118.069 bbs.	Litra "ak" og "h" Vordingborg Markjorder Kommunevej, Næstvedvej	Der pålægges bestemmelser om el-drift. Der eksproprieres til midlertidigt arbejdsareal.	Vordingborg Kommune
St. 117.995-118.010 bvs.	Litra "f" Vordingborg Bygrunde Kommunevej, Valdemarsgade	Der eksproprieres til midlertidigt arbejdsareal.	Vordingborg Kommune
St. 117.996-118.014 bhs.	Matr.nr.7b Vordingborg Markjorder Næstvedvej 4 (4760)	Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej. Der eksproprieres til midlertidigt arbejdsareal.	Vordingborg Kommune

Stationering	Matr.nr. og adr.	Beskrivelse af areal- og rettigheds- erhvervelse	Lodsejer
St. 118.004-118.046 bhs.	Matr.nr. 116a Vordingborg Markjorder Banegårdspladsen 8	Der afgives permanent areal til offentlig vej.	Banedanmark
St. 118.006-118.013 bvs.	Matr.nr. 8ac Vordingborg Markjorder Boulevarden 7	Skellet mod matr.nr. 8ab Vordingborg Markjorder berigtiges eventuelt i overensstemmelse med brugsforholdene på stedet.	Laila Saidane Friis og Lars Lundbæk Friis
St. 118.007-118.014 bhs.	Litra "i" Vordingborg Markjorder Kommunevej, Kuskevej	Der eksproprieres til midlertidigt arbejdsareal.	Vordingborg Kommune
St. 118.011- 118.022 bhs. St. 118.069- 118.102 bhs.	Matr.nr. 20ac, 20ad og 20æ Vordingborg Markjorder Næstvedvej 3 (4760)	Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej. Der eksproprieres til midlertidigt arbejdsareal.	Vuc Stor- strøm
St. 118.015-118.028 bvs.	Matr.nr. 10h Vordingborg Markjorder Aarsleffsgade 4	Ejendommen eksproprieres i sin helhed.	John Michael Møller
St. 118.020-118.076 bhs.	Matr.nr. 20af og 20ah Vordingborg Markjorder Næstvedvej 1 (4760)	Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej. Der pålægges servitut om eldrift. Der eksproprieres til midlertidigt arbejdsareal. Et aflagt areal af kommunevej, Næstvedvej kan evt. inddrages under ejendommen.	Ejendomsselskabet Næstvedvej 1, Vordingborg ApS
St. 118.027-118.064 bvs.	Matr.nr. 10g Vordingborg Markjorder Algade 1	Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej. Der eksproprieres til midlertidigt arbejdsareal.	Greve Bøgeskov Ejendomme ApS
St. 118.063-118.292 bvs.	Matr.nr. 119 Vordingborg Markjorder Banegårds- Pladsen 2-4-6	Der pålægges servitut om eldrift. Der eksproprieres til midlertidigt arbejdsareal. 2-3 udlejningsboliger på ejendommen bliver påvirket af vibrationer, der overstiger Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi. Eksisterende gangbro til perronerne nedtages, og erstattes af ny gangbro med elevatorer i st. ca. 118.190.	DSB



Stationering	Matr.nr. og adr.	Beskrivelse af areal- og rettigheds- erhvervelse	Lodsejer
St. 118.064-118.089 bvs.	Litra "a" Vordingborg Bygrunde Kommunevej, Algade	Der eksproprieres til midlertidigt arbejdsareal.	Vordingborg Kommune
St. 118.073-118.086 bhs. St. 118.110-118.559 bhs. St. 118.584-118.973 bhs.	Matr.nr. 8f, 8g, 8h, 8t, 8u og 8v Marienberg Hgd., Vordingborg Jorder Matr.nr. 102a, 102c, 113, 114, 21a, 8e og 8en Vordingborg Markjorder Kuskevej 1 A - L	Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej. Der pålægges servitut om eldrift. Der eksproprieres til midlertidigt arbejdsareal.	University College Sjælland
St. 118.076-118.115 bhs.	Matr.nr. 20ag Vordingborg Markjorder Næstvedvej 5 (4760)	Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej. Der pålægges servitut om eldrift.	Vordingborg Gymnastik- forening
St. 118.088-118.114 bvs. St. 118.136-118.186 bvs.	Litra "i" Vordingborg Bygrunde Kommunevej, Marienbjergvej	Der pålægges bestemmelser om eldrift. Der eksproprieres til midlertidigt arbejdsareal.	Vordingborg Kommune
St. 118.169-118.202 bvs	Matr.nr. 232b Vordingborg Bygrunde Marienbergvej 3 A	Der eksproprieres til midlertidigt arbejdsareal.	Vordingborg Kommune

Herefter afsluttedes forretningen og protokollen blev underskrevet.

**Henrik Hansen**

**Erik Larsen**

**Søren G. Nielsen**

**Bent Jørgensen**

**Henning Alfred Rasmussen**

**Torben Nielsen**

**Søren Kjerside Hansen**

**Lars Pedersen**

**Klavs Petersen**

*/Stephanie Ørregaard Skou*

Udskriftens rigtighed bekræftes

*Henriette Swierkosz*