

Udskrift af forhandlingsprotokollen

for ekspropriationskommissionen

vedrørende anlæg af en fast forbindelse over Femern Bælt

Udbygning af danske jernbanelandanlæg mellem Ringsted og Holeby

89. hæfte

Besigtelsesforretningen den 12. og 13. december 2016

Delstrækning Sjælland – Glumsøkurven

Mandag den 12. december 2016 kl. 8.30 samledes kommissionen i Herlufmagle Hallen, Ravnstrupvej 1, 4160 Herlufmagle for at afholde besigtigelse i anledning af udbygning af banestrækningen Ringsted - Holeby, jf. lov nr. 575 af 4. maj 2015 om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark, delstrækningen Glumsøkurven.

Til stede var kst. Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne, *Henrik Hansen*, og de af transport-, bygnings- og boligministeren udnævnte medlemmer af kommissionen, *Søren G. Nielsen* og *Erik Larsen*, samt de fra Den Fælleskommunale Liste for Øernes Område udtagne medlemmer, *Bent Jørgensen* og *Henning Alfred Rasmussen*.

Som repræsentant for Næstved Kommune mødte *Janus Thygesen*.

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

For Banedanmark mødte anlægschef *Klaus S. Jørgensen*, projektleder *Jens Aalund*, projekteringsleder, jord/afvanding *Per Olander*, projekteringsleder *Klaus V. Larsen*, ingeniør *Mads Jegsen*, landinspektør *Carsten Jørgensen*, landinspektør *Klavs Petersen*, kommunikationskonsulent *Lisbeth Ligaard* og kommunikationskonsulent *Gitte Sørensen*.

Protokollen førtes af fuldmægtig *Nanna Dahl Pedersen*.

Endvidere mødte fuldmægtig *Stephanie Ørregaard Skou* fra Kommissariatet.

Kommissarius fremlagde brev af 14. oktober 2016 fra Transport- og Bygningsministeriet, 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, Glumsøkurven" med tilhørende oversigts-og besigtigelsesplaner, tegn.nr.:

TNORX_1_63000_002, TNORX_001_70000_001, TNORX_001_72000_001, TNORX_1_74000_001, TNORX_1_76000_001 dateret den 12. oktober 2016, TNORX_3_066400_104 og TNORX_3_066400_103 dateret den 28. januar 2015, TNORT_3_074000_101 dateret den 14. oktober 2016 og TNORT_4_07-2756_153 dateret den 19. august 2015.

Banedanmark fremlagde vandsynsprotokol og udkast til ledningsprotokol.

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 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 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. 90 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 areal- og erhvervsareal 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 Vækstplan DK. 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.



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 Masnedund.

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 tilskadekommet vildt, §§ 8-13 og 26-28 i *lov om skove*, kapitel 8 og 8 a i *museumsloven*, *lov om landbrugsejendomme* 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 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: Næstved 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: Næstved 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 Næstved Kommune jf. reglerne i jordflytningsbekendtgørelsen.

Vandløbsloven

§ 16: Næstved Kommune skal søges om tilladelse efter vandløbslovens § 16 til omlægning af vandløb.

§ 64, stk. 2: Der er i henhold til vandløbslovens § 64, stk. 2 gennemført forhandlinger med Næstved Kommune med henblik på udarbejdelse af vandsynsprotokoller. En underskrevet udgave af vandsynsprotokollerne forventes at foreligge inden ekspropriationsforretningen.

Skovloven

§ 6: Naturstyrelsen skal søges om tilladelse efter skovlovens § 6 til rydning af fredskov. Tilladelse forventes at foreligge inden ekspropriationsforretningen.

Naturbeskyttelseslove

Anlægsmyndigheden er for det beskrevne projekt bemyndiget til at udstede tilladelser og dispensationer efter Naturbeskyttelsesloven. I forbindelse med projektændringer vil eventuelle tilladelser og godkendelser skulle indhentes fra kommuner og ministerium jf. anlægslovens § 13.

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.

Arealer der søges eksproprieret permanent skal Banedanmark bruge til anlæg af ekstra spor, elektrificering, broer, regnvandsbassiner, teknikbygninger, kørestrømsanlæg, støjskærme, adgangsveje mv. Desuden anmodes om ekspropriation af ret til etablering af erstatningsnatur, som er omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3.

Arealer, der søges eksproprieret midlertidigt 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:

Besigtigelsestegninger

- Besigtigelse, Oversigtsplan - 1: 100.000, tegningsnummer, TNORX_1_63000_002
- Besigtigelseplan st. 70+000 – 72+000, 1:2.000, tegningsnummer TNORX_1_700-00_001

- Besigtigelseplan st. 72+000 – 74+000, 1:2.000, tegningsnummer TNORX_1_72-000_001
- Besigtigelseplan st. 74+000 – 76+000, 1:2.000, tegningsnummer TNORX_1_7400-0_001
- Besigtigelseplan st. 76+000 – 78+000, 1:2.000, tegningsnummer TNORX_1_760-00_001

Tekniske oversigtsplaner

- Tværprofil, Bane i påfyldning, 1: 50, tegningsnummer TNORX_3_066400_104
- Tværprofil, Bane i afgravning, 1: 50, tegningsnummer TNORX_3_066400_103
- Normaltværnsnit, veje, 1:100, tegningsnummer TNORT_3_074000_101
- Længdeprofil, 1:1000 , tegningsnummer TNORT_4_072756_153

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.

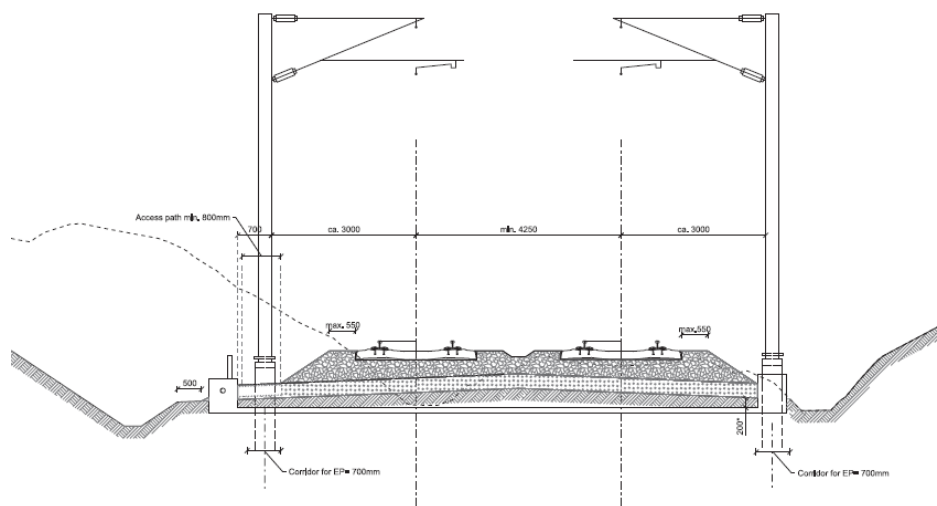
Over Masnedundsund anlægges en ny dobbeltsporet bro ved siden af den eksisterende klapbro, der fastlåses. Over Guldborgsund opføres en ny sporbærende klapbro syd for og parallelt med Kong Frederik IX's Bro. Desuden skal hele banestrækningen elektrificeres, og en række broer skal derfor ombygges, nybygges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

Der gennemføres støjdemning 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 120 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. Ved den matrikulære berigtigelse vil nyt ejendomsskel som udgangspunkt blive placeret 0,5 m fra fod/top af skråning.

Ekstra spor

Fra syd for Vordingborg Station til Masnedø etableres et nyt spor på østsiden af det eksisterende spor og krydser Masnedunds 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 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, baretov, 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 vej- og stibærende broer på strækningen er for lave til kørestrømsanlægget eller for smalle ved udvidelse af banen med ekstra areal. I alt tilpasses mere end 100 broer og bygværker mellem Ringsted og syd for Holeby:

- En række sporbærende broer over stier og åer udvides.
- Nogle vej- og stibærende broer over banen 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 nogle 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 langs banen 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 jernbanestøjten øges som følge af det stigende antal tog. Derfor gennemføres der støjdæmpning i form af støjskærme og facadeisolering i forbindelse med projektet. Der opsættes i alt 19.200 m støjskærme på hele strækningen.

Banedanmark anvender et objektivi 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 afvandingsystem.

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 pro-

jektet. 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 mellemoplag 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

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 sporspæringer:

- 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 uden 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 foregå 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 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.

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 samt til midlertidige faciliteter i forbindelse med arbejdet. Mellemoplag af lettere forurenede jord 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 2,5 m indtil retablering af arealerne. Generelt gælder det, at jorden kan 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 tidligere anvendelse.

Arbejdsveje benyttes i forbindelse med arbejder langs banetracé. Muld afrømmes og oplægges langs arbejdsvejen. Der kan udlægges stabilgrus og køreplader efter behov. Arbejdsveje retableres efter arbejdets ophør.

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 geotekstil 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 ejendomsjere afstå arealer, hvor banen skal ligge. Nogle arealer eksproprieres permanent, mens andre arealer eksproprieres midlertidigt.

Arealer, der eksproprieres permanent, skal Banedanmark bruge til ekstra spor, elektrificering, broer, regnvandsbassiner, teknikbygninger, kørestrømsanlæg, støjskærme, adgangsveje, sneværnsbeplantning mv.

Arealer, der eksproprieres midlertidigt, 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 nyt 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 og elektrificeringsloven er der siden 2011 sket forlods overtagelse af ca. 90 hele ejendomme, der forventes berørt af anlægsprojektet i et så væsentligt omfang, at det berettiger totalekspropriation.

Af de ejendomme, der er i Miljøredegørelsen 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. 27.

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 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, som sundhedsmyndighederne i Danmark anbefaler, på 0,4 mikrottesla for private boliger.

Med udgangspunkt i den fremtidige forventede togdrift på strækningen og det forventede maksimale strømtræk til person- og godstog, er magnetfeltet beregnet til at blive ca. 0,4 µT 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 noget 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.	<i>14 meter fra nærmeste spormidte</i>
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.	<i>19 meter fra nærmeste spormidte</i>
j) Trådformede antenner med tilhørende bærende konstruktioner og barduner.	

Servitutter til sikring af øvrige anlæg

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

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

Til regnvandsbassiner, teknikhytter, autotransformere mv. kan naboejendomme 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.

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

Ejerforhold samt drifts- og vedligeholdelsesforpligtelserne for denne besigtigelsesstrækning ved Glumsøkurven er følgende:

Møllebækvej:

Den eksisterende vejbærende bro for Møllebækvej over banen nedrives og erstattes af en vej på dæmning, hvor vejarealet overdrages fra banearial til kommunen som kommunevej.

For den nye vejbærende bro for Møllebækvej overdrages vedligeholdelsespligten af vej, vejafvanding samt autoværn på ramperne til vejmyndigheden Næstved Kommune.

Åsø Bygade:

Den eksisterende vejbærende bro for Åsø Bygade over banen nedrives og erstattes af en vej på dæmning, hvor vejarealet overdrages fra banearial til kommunen som kommunevej.

Kulturhistoriske forhold

Museum Sydøstdanmark har udført arkivalisk 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 Museum Sydøstdanmark, der foretager de arkæologiske forundersøgelser.

På strækningen forventes de arkæologiske forundersøgelser at blive igangsat både før og efter besigtigelsesforretningerne. De berørte lodsejere vil få særskilt varsling om undersøgelserne.

Driftsforvaltningsaftaler med øvrige infrastrukturforvaltere

Ringsted Femern Banen har over strækningen grænseflader til blandt andet Vejdirektoratet, DSB 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 hinandens arealer.

Det er imellem myndighederne aftalt, at der i fællesskab udarbejdes anlægs- og 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.

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

Besigtigelse på delstrækning Sjælland - Glumsøkurven

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

På strækningen i Glumsøkurven fra Tyvelsevej til Holmager har projektstationeringen udgangspunkt i

km 70.423 (Kommunevejen Tyvelsevej) og fortsætter til st. 77.157 (Kommunevejen Holmager).

Bagerst i nærværende protokol fremgår det, hvilke ejendomme der berøres af projektet på denne delstrækning.

Anlægsarbejde fra st. 70+423 til 77+157

Delstrækningen omlægges til en dimensioneringshastighed på 200 km/t. Det medfører at eksisterende bane forlægges mod vest i en afstand af op til 200 m. Der etableres nyt banetrace med sporkasse og spor og der etableres midlertidige adgangsveje, arbejdspladser, depoter og arealer til udsætning af muld og råjord. Der etableres nyt signalsystem og banen elektrificeres. Eksisterende banetrace med sporkasse og spor nedlægges og afrømmes og foreslås matrikulært overført til de nærliggende ejendomme. Arealerne vil evt. blive overført med notering om fredskovspligt og servitutter til sikring af rettigheder på arealerne, herunder vedrørende erstatningsnatur m.v.

Derudover er der følgende anlægsarbejde på delstrækningen:

Stationering	Ombygningsaktivitet
70+423	Tyvelsevej (Kommunevej). Vejoverføring opretholdes og tilpasses i fornødent omfang.
70+875	Etablering af permanent adgangsvej til regnvandsbassin på banens venstre side
71+075	Regnvandsbassin på banens venstre side
71+600 – 75+200	Eksisterende baneareal nedlægges og afrømmes.
71+900	Etablering af permanent adgangsvej til sporskifte og teknikbygning m.v. på banens venstre side.
72+750	Møllebækvej (Kommunevej). Ny vejoverføring etableres ved nyt banetracé. Vejoverføring ved gl. banetracé nedrives og erstattes af ny vej.
72+750 – 73+125	Etablering af permanent adgangsvej til 2 regnvandsbassiner på banens venstre side
73+125	Regnvandsbassin på banens venstre side
73+175	Forlægning af Møllebækken
73+225	Regnvandsbassin på banens venstre side
73+900 - 74+200	Etablering af permanent adgangsvej til ejendom på banens venstre side
73+925	Etablering af vendeplads ved Vandtårnsvej på banens højre side.

Stationering	Ombygningsaktivitet
74+050 – 74+200	Åsø Bygade (Kommunevej). Nedlægges og afrømmes på banens højre side. Der etableres vendeplads ved afslutningen af Åsø Bygade.
74+200	Åsø Bygade (Kommunevej). Vejoverføring ved gl. tracé nedrives. Kommunevejen opretholdes på banens venstre side, som adgangsvej til berørte ejendomme øst for det nye banetracé.
74+950 – 75+350	Der opsættes støjskærm på baneareal langs banens højre side.
75+350	Sandbyvej/Nyvej (Kommunevej). Vejunderføring opretholdes og tilpasses i fornødent omfang.
76+150	Østergade/Skullerupvej (Kommunevej). Vejunderføring opretholdes og tilpasses i fornødent omfang.
77+150	Holmager (Kommunevej). Vejunderføring opretholdes og tilpasses i fornødent omfang.

På strækningen vil følgende aktiviteter blive besigtiget på et senere tidspunkt.

75+350 – 76+150	Anlægsaktiviteter på banens højre side, herunder forhold vedrørende perroner ved Glumsø Station
-----------------	---

Indledende møde:

Kommissarius redegjorde for formålet med besigtigelsesforretningen, der er at fastlægge og godkende det af Banedanmark fremlagte projekt med de eventuelle ændringer og bemærkninger ekspropriationskommissionen finder er nødvendige. På den baggrund kan der efterfølgende ske ekspropriation. Kommissionens beslutninger vil fremgå af forhandlingsprotokollen fra besigtigelsesforretningen. Protokollen vil blive fremsendt til de lodsejere, som er direkte indvarslet til besigtigelsesforretningen. Endvidere vil protokollen blive offentlig tilgængelig via kommissariatets hjemmeside: www.komoe.dk.

Banedanmarks repræsentanter redegjorde ved oplæg for projektet, herunder en gennemgang af de areal- og rettighedserhvervelser Banedanmark finder nødvendige for at gennemføre anlægsprojektet, de forventede tidsplaner og forhold omkring naboretlige forhold, herunder støj og rystelser m.v.

Banedanmark oplyste, at der i forhold til besigtigelsesmaterialet fremlægges følgende ændringer til godkendelse:

- 1) Et nyt regnvandsbassin beliggende ved st. 73+125 på banens venstre side mellem den eksisterende og den forlagte banestrækning. Baggrunden for tilføjelsen af dette regnvandsbassin er et behov for et regnvandsbassin på begge sider af Møllebækken.
- 2) Ændring af placeringen af permanent adgangsvej til de 2 regnvandsbassiner ved st. 73+125 og 73+225 således at adgangsvejen etableres nordfra fra Møllebækvej og langs det nye baneareal i stedet for en placering syd fra fra Åsø Bygade som angivet i det fremlagte materiale. Adgangsvejen til regnvandsbassinet skal samtidig tjene som adgangsvej til regnvandsbassinet på afskåret lod af matr.nr. 6a Åse By, Glumsø. Banedanmark fratrukker derfor den i besigtigelsesmaterialet viste adgangsvej til regnvandsbassinet på matr.nr. 6a over denne ejendom og ejendommen matr.nr. 7a Åse By, Glumsø.
- 3) Kommunevejen Åsø Bygade bevares som kommunevej på strækningen mellem det eksisterende baneareal og det nye baneareal. Banedanmark fratrukker således nedklassificering af Åsø Bygade.

ringen af Åsø Bygade til privat fællesvej på den strækning.

- 4) Banedanmark fratager ekspropriation af det på besigtigelsesplanen angivne arbejdsareal på matr.nr. 39d, Glumsø By, Glumsø ved st. 77+000 på banens venstre side.
- 5) Placeringen af regnvandsbassin ved st. 71+075 ændres, således at ejendommen matr.nr. 1a, Sandby By, Sandby ikke berøres heraf ved permanent arealindgreb.

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

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

Ejeren af matr.nr. 16cd Glumsø By, Glumsø stillede spørgsmål om, hvorvidt arbejdsveje funderes og om funderingen i givet fald fjernes igen.

Banedanmark oplyste, at entreprenøren vurderer, hvorvidt der er behov for fundering af arbejdsveje. Såfremt der lægges grus ud, skal det fjernes igen. Når arbejdsarealet tilbageleveres, vil Banedanmark sammen med lodsejer vurdere eventuelle strukturskader på arealet, og på den baggrund beregne en erstatning for skaderne på arealet. Kan der ikke opnås enighed, fastsættes erstatningen af ekspropriationskommissionen.

Ejeren af matr.nr. 1a og 3 Sandby By, Sandby og matr.nr. 7l og 7m Tyvelse By, Tyvelse stillede spørgsmål om, hvordan Banedanmark vil sikre, at arbejdsvejene ikke bliver offentlige stisystemer.

Banedanmark oplyste, at det følger af naturbeskyttelsesloven, at der som udgangspunkt er offentlig adgang til anlagte veje og befæstede stier i det åbne land. Banedanmark tilkendegav i denne forbindelse, at arbejdsarealerne føres tilbage til landbrugsjord eller tidligere stand, og der er således ingen planer om at etablere permanente stier på de midlertidige arbejdsveje.

En repræsentant for Glumsø Lokalråd stillede spørgsmål om, hvorfor man havde valgt, at arbejds kørsel skal foregå via broen ved Møllebækvej og ikke via broen ved Åsø Bygade.

Banedanmark oplyste, at broen ved Åsø Bygade ikke kan holde til arbejds kørsel, herunder dumpere m.v., da færdslen over broen er vægtbegrænset, hvorfor det er nødvendigt at benytte broen ved Møllebækvej.

Ejeren af matr.nr. 7a Tyvelse By, Tyvelse og matr.nr. 1ae m.fl. Sandby By, Sandby stillede spørgsmål om, hvorvidt man som lodsejer vil blive inddraget og hørt, såfremt der efter besigtigelsen sker ændringer i projektet, der kan få betydning for andre lodsejere end de allerede berørte.

Banedanmark tilkendegav, at hvis der måtte ske sådanne ændringer, der har betydning for den enkelte lodsejer, vil berørte lodsejere blive hørt.

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.

Ved dagens møde besigtigedes strækningen st. 70.423-73.900.

Under besigtigelsen fremkom bl.a. følgende bemærkninger.

Lokalitet:

St. 70.423-72.300, den vestlige side af den nye jernbane på strækningen fra Tyvelsevej til skellet mellem matr.nr. 6b og 3m Tyvelse By, Tyvelse (Mødested: Ved bygningerne på ejendommen Birkelundsvej 18, 4171 Glumsø).

Ejeren af matr.nr. 7a Tyvelse By, Tyvelse m.fl. påpegede, at projektet vil ødelægge en jagtremisse, der ligger tæt på den eksisterende bane. Han spurgte til, hvornår på året det midlertidige arbejdsareal tages i brug, da det har betydning i forhold til mulighederne for at dyrke og høste afgrøder.

Banedanmark oplyste, at en del af beplantningen i jagtremissen fjernes i forbindelse med projektet. Der vil efterfølgende kunne etableres ny beplantning, i det omfang det sker i overensstemmelse med bestemmelserne i eldriftservituten. For så vidt angår tidspunkt for ibrugtagningen af det midlertidige arbejdsareal oplyste Banedanmark, at ejeren vil få nærmere besked herom. Udgangspunktet er, at der betales leje pr. driftssæson, hvor arealet ikke kan dyrkes. Hvis arealet ibrugtages på et tidspunkt, hvor der er afgrøde på arealet, ydes der afgrødetabserstatning.

Konsulent for ejeren af matr.nr. 3a m.fl. Tyvelse By, Tyvelse, Claus S. Madsen stillede spørgsmål om, hvordan dræn håndteres i forbindelse med projektet.

Banedanmark oplyste, at ledninger og markdræn, som i dag er tilsluttet banegrøften fortsat vil være tilsluttet. Såfremt markdræn bliver beskadiget under anlægsarbejdets udførelse, vil disse blive retableret af Banedanmark. Forhold herom er yderligere beskrevet i det fremsendte besigtigelsesmateriale og vil ligeledes fremgå af besigtigelsesprotokollen.

Lokalitet:

St. 72.100-73.900, strækningen på den østlige side af den nye jernbane fra Bolhave Skov til skellet mellem matr. 6b og 8i Åse By, Glumsø samt st. 72.300-73.700, strækningen på den vestlige side fra skellet mellem matr. 6b og 3m Tyvelse By, Tyvelse til skellet mellem matr.nr. 6a og 7a Åse By, Glumsø (Mødested: Møllebækvej, 4171 Glumsø v/broen over banen).

Konsulent for ejeren af matr.nr. 3a m.fl. Tyvelse By, Tyvelse, Claus S. Madsen spurgte, om det nuværende banetracé fyldes op, og om den eksisterende banedæmning mellem matr.nr. 3a og matr.nr. 4d fjernes, så ejeren kan krydse banetracéet i niveau.

Banedanmark oplyste, at der etableres en ny vejoverføring for Møllebækvej ved det nye banetracé. Broen over det nuværende banetracé nedrives og erstattes af en dæmning. Banedanmark tilkendegav, at det vil være muligt at etablere en passage til landbrugsmæssig brug over det gamle banetracé, således at ejeren kan krydse det gamle banetracé mellem egne arealer. Banedanmark oplyste endvidere, at det gamle banetracé som udgangspunkt ikke kan forventes at blive fyldt helt op, da der ikke forventes at være tilstrækkeligt med overskudsjord hertil i projektet.

Medejer af matr.nr. 6a Åse By, Glumsø stillede spørgsmål om, hvorfor al jorden fra det nye banetracé ikke anvendes til at fylde det gamle banetracé op, frem for at en del af jorden fragtes til Glumsø Østerskov.

Banedanmark oplyste, at der er behov for jorden til udvidelse af banedæmningen ved Glumsø Østerskov og evt. ved andre lokaliteter, og at det for anlægsprojektet er billigere at benytte denne jord fremfor at købe jord ude fra. Flytning af jorden er således samfundsøkonomisk den mest optimale løsning.

Advokat for ejerne af matr.nr. 6a Åse By, Åse, Liza Rosenberg stillede spørgsmål om, hvorvidt ejerne kan høste afgrøder på det areal, der skal anvendes som arbejdsareal, da ekspropriationstidspunktet ligger meget dårligt i forhold til driftssæsonen.

Banedanmark oplyste, at der kan aftales en overtagelesdato, der ligger senere end ekspropriationstidspunktet, således at ejerne har mulighed for at høste allerede såede afgrøder.

Det blev aftalt, at Banedanmark og ejerne af matr.nr. 6a Åse By, Åse holder et møde til nærmere drøftelse af spørgsmålet for denne ejendom.

Ejeren af matr.nr. 3a m.fl. Tyvelse By, Tyvelse oplyste, at der vil være meget svært at dyrke jorden langs det midlertidige arbejdsareal, da dette har afgrænsning med mange skarpe kanter.

Banedanmark oplyste, at de midlertidige arbejdsarealer er angivet som de arealer Banedanmark skal benytte til anlægsprojektet. Banedanmark er dog indstillet på derudover at betale en erstatning for eventuelle tilgrænsende arealer, der ikke kan benyttes til landbrugsmæssig drift i anlægsperioden.

Lokalitet:

St. 70.423-72.100, strækningen på den østlige side af den nye jernbane på strækningen fra Tyvelsevej til og med Bolhave Skov (Mødested: Ved bygningerne på ejendommen Kirkevej 27, 4171 Glumsø).

Banedanmark oplyste, at der efter aftale med ejerne af matr.nr. 1q Sandby By, Sandby og matr.nr. 1a Sandby By, Sandby, er ændret på placeringen af regnvandsbassinet, der på besigtigelsesplanen ligger på begge matrikler, således at bassinet alene er beliggende på matr.nr. 1q.

Konsulent for ejeren af matr.nr. 1q m.fl. Sandby By, Sandby, Claus S. Madsen foreslog, at regnvandsbassinet flyttes til vestsiden af jernbanen på matr.nr. 2l Sandby By, Sandby og at bassinet placeres i det laveste punkt ved Mejerigrøften, således at vandet ikke skal løbe op i terræn. Forslaget er begrundet i et ønske om at skåne beplantningen på matr.nr. 1q, da arealet anvendes til jagt, mens landbrugsarealet på matr.nr. 2l på grund af sin spidse form er vanskeligt at dyrke.

Banedanmark oplyste, at regnvand fra jernbanen kan tilgå regnvandsbassinet, som det er placeret, og at Næstved Kommune har godkendt placeringen i vandsynsprotokollen. Banedanmark anførte videre, at beplantningen på matr.nr. 1q formentligt ikke kan skånes, selvom bassinet flyttes til matr.nr. 2l. Det blev videre anført, at en flytning af regnvandsbassinet vil medføre, at der skal anlægges en ny adgangsvej til bassinet på vestsiden af jernbanen. Da der uanset regnvandsbassinets placering skal foregå anlægsar-

bejder på banens østlige side, vurderer Banedanmark, at en placering på matr.nr. 1q er til mindst gene for de berørte lodsejere.

Konsulent for ejeren af matr.nr. 1a Sandby By, Sandby, m.fl. Claus S. Madsen foreslog, at en eksisterende skovvej på matr.nr. 1b Sandby By, Sandby, Bolhave Skov, anvendes som adgangsvej til nyt sporskifte m.v. i ca. st. 71.800 i stedet for at anlægge en ny vej til sporskiftet langs med banen på matr.nr.1a som vist på besigtigelsesplanen.

Banedanmark var efter besigtigelse af den foreslåede alternative vej ikke afvisende over for forslaget, men anførte, at det er en forudsætning, at der er kørende

adgang for Banedanmark ad skovvejen til sporskiftet. Banedanmark skal i givet fald have færdselsret til at benytte vejen gennem skoven, således at der som udgangspunkt ikke bliver tale om at anlægge en ny vej mod erstatning.

Ejeren af matr.nr. 1a Sandby By, Sandby erklærede sig indforstået med de af Banedanmark opstillede forudsætninger.

Herefter afsluttedes dagens møde.

Henrik Hansen

/Nanna Dahl Pedersen

Tirsdag den 13. december 2016 kl. 8.30 samledes kommissionen ved broen over banen for Åsø Bygade, 4171 Glumsø for at fortsætte besigtigelsen i anledning af udbygning af banestrækningen Ringsted-Holeby, jf. lov nr. 575 af 4. maj 2015 om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark.

Deltagerene var de samme som under besigtigelsen den 12. december 2016. Dog mødte anlægschef *Klaus S. Jørgensen*, kommunikationskonsulent *Lisbeth Ligaard* og kommunikationskonsulent *Gitte Sørensen* ikke denne dag.

Protokollen førtes af fuldmægtig *Nanna Dahl Pedersen*.

Ved dagens møde besigtigedes strækningen st. 74.200 til st. 77.157.

Følgende passerede:

Lokalitet:

Strækningen på den vestlige side af den nye jernbane fra skellet mellem matr.nr. 6a og 7a Åse By, Glumsø, (st. 73.700) samt strækningen på den østlige side af den nye jernbane fra skellet mellem matr.nr. 6b og 8i Åse by, Glumsø (st.73.900) til Åsø Bygade (st. 74.200). (Mødested: Åsø Bygade, 4171 Glumsø v/broen over banen).

Nogle af de fremmødte spurgte, om der opsættes hegn langs den nye jernbane. Endvidere blev der stillet spørgsmål til, om der etableres beplantning langs den nye jernbane samt fremsat forslag om, at afskær-

ne arealer eksempelvis kunne anvendes til etablering af beplantning.

Banedanmark oplyste, at der ikke opsættes hegn mod banen, og at der heller ikke etableres beplantning, da disse elementer ikke indgår i projektet.

Nogle af de fremmødte stillede endvidere spørgsmål om, hvorvidt det gamle banetracé er forurenet.

Banedanmark oplyste, at der er foretaget generelle undersøgelser af jorden på banearaler som påviser, at jorden i banearaler generelt ikke klassificeres som forurenet.

Der blev spurgt om, i hvilket tidsrum på dagen anlægsarbejdet kommer til at foregå.

Banedanmark oplyste, at det ikke kan udelukkes, at anlægsarbejdet i perioder vil foregå uden for almindelig arbejdstid. Spørgsmålet om arbejdstider vil blive drøftet med Næstved Kommune.

Der blev spurgt til, hvornår broen for Åsø Bygade fjernes.

Banedanmark oplyste, at broen efter de foreliggende planer tidligst forventes fjernet i 2020.

Ejeren af matr.nr. 19b Åsø By, Glumsø stillede spørgsmål om, hvordan støjforholdene vil blive omkring Åsø Bygade, og om der vil blive etableret støjskærm eller tilbudt facadeisolering på denne strækning. Ejeren oplyste, at hans ejendom er klassificeret som bevaringsværdig, og han udtrykte bekymring for muligheden for vibrationsskader på ejendommen i

anlægsfasen. Ejeren skal ikke afgive jord i forbindelse med projektet.

Banedanmark redegjorde for forholdene omkring opsætning af støjskærme og facadeisolering. Banedanmark oplyste i denne forbindelse, at de foretagne støjberegninger viser, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 64 dB ikke overstiges på den pågældende ejendom, hvorfor der ikke opsættes støjskærm eller tilbydes facadeisolering på strækningen ved Åsø Bygade. Banedanmark oplyste endvidere, at de vil opsætte vibrationsmålere på beboelsesbygningen på matr.nr. 19b Åsø By, Glumsø i forbindelse med anlægsarbejdet.

Ejeren af matr.nr. 8a Åse By, Glumsø oplyste, at han ikke ønsker, at der etableres en privat fællesvej på ejendommen, som anført i besigtigelsesmaterialet.

Banedanmark oplyste, at det er nødvendigt at anlægge en privat fællesvej over ejendommen for at sikre vej-adgang til matr.nr. 7a Åse by, Glumsø, men at ejeren af matr.nr. 8a ikke pålægges nogen pligter i forhold til anlæg og vedligeholdelse af den private fællesvej. Desuden vil arealet, der medgår til anlæg af den private fællesvej, blive erstattet, og arealet vil i matriklen blive registreret som vejareal med den konsekvens, at der ikke skal betales ejendomsskat af arealet.

Banedanmark oplyste, at Åsø Bygade nedlægges som kommunevej og afrømmes på det nye banetracés højre side, hvorfor der under ejendommen matr.nr. 14c Åse By, Glumsø kan henlægges en del af det nedlagte og afrømmede vejareal fra matr.nr. 8h.

Ejeren af matr.nr. 14c Åse By, Glumsø oplyste i denne forbindelse, at han ikke nødvendigvis har behov for hele det påtænkte areal.

Banedanmark og ejeren indgår i en dialog herom, således at forholdet er afklaret inden ekspropriationsforretningen.

En repræsentant for Åsø Vandværk udtrykte bekymring for, at deres vandboring vil bryde sammen på grund af vibrationer under anlægsarbejdet.

Banedanmark oplyste, at vandboringen ligger i en afstand af ca. 70 meter fra banen, hvorfor de ikke forventer, at det vil være et problem. I øvrigt er Banedanmark ansvarlig for eventuelle skader på boringen, som anlægsarbejdet vil medføre.

Banedanmark oplyste, at man er i dialog med vandværket om, hvordan man håndterer det forhold, at den nye bane afskærer vandforsyningen til de ejen-

domme der forsynes med vand fra vandværket, og som er beliggende øst for den nye bane.

Ejerne af matr.nr. 7a Åse By, Glumsø anmodede om totalekspropriation af ejendommen. Som begrundelse for anmodningen henvistes til ekspropriationsindgrebets omfang samt den ene af ejernes helbredsmæssige forhold. Desuden henviste de til, at ejendommen vil være umulig at sælge i anlægsperioden.

Konsulent for ejerne Claus S. Madsen oplyste, at ejerne ikke ønsker at få tillagt areal komkompensation for det areal, der eksproprieres fra ejendommen. Herudover blev det anført, at den nuværende bane ligger bag ved bygningerne, hvorimod der fremtidigt vil være udsigt til banen fra ejendommens stuehus. Det blev endvidere anført, at de foretagne støjberegninger er gennemsnitsberegninger, der ikke giver et retvisende billede af de faktiske støjforhold. Hertil kommer det visuelle indtryk og oplevelsen af, at banen er placeret ud for ejendommens stuehus. Den nye private fællesvej er desuden 20 meter længere end den nuværende, hvorfor der også er mere at vedligeholde med deraf følgende merudgifter.

Banedanmark redegjorde for, hvordan projektet vil påvirke ejendommen. Anlægget indebærer, at der permanent eksproprieres et areal til banen samt et afskåret areal på i alt 14.050 m². Der er mulighed for, at der kan tillægges et areal på 3.010 m² fra matr.nr. 7b Åse By, Glumsø samt et aflagt baneareal på 7.710 m². Herudover eksproprieres der til midlertidigt arbejdsareal fra ejendommen. Ejendommen får desuden ændrede adgangsforhold, idet ejendommen fremtidigt får adgang til Åsø Bygade ad ny privat fællesvej over matr.nr. 7b, 8b og 8a Åse By, Glumsø, hvilket medfører, at der fremtidigt vil være en privat fællesvej på 220 m's længde, hvorimod den nuværende private fællesvej er 200 m lang. Der vil være kørende adgang til ejendommen i hele anlægsperioden.

Banedanmark oplyste videre, at afstanden fra bygningerne til banen i dag er 109 m og den fremtidige afstand bliver 104 m. Det fremtidige banetracé vil ligge ca. 9,5 m under terræn ud for stuehuset. Længere mod syd vil banen ligge 3,6 m under terræn og endnu længere mod syd 7,5 m under terræn. Støjen ved beboelsen fra den nuværende bane er under 59 dB og den fremtidige støj vil også være under 59 dB. Vibrationer er beregnet til under 75 dB.

Lokalitet:

Strækningen fra Åsø Bygade til skellet mellem matr.nr. 2ei og 2dt Glumsø By, Glumsø i vestlig side (st. 74.950) samt fra Åsø Bygade til skellet mellem matr.nr. 16ca og 16a Glumsø By, Glumsø i østlig side (st. 75.500). (Mødested: Åsø Bygade, 4171 Glumsø v/broen over banen).

Ejerne af matr.nr. 9a m.fl. Åse By, Glumsø oplyste, at de ønsker at afstå arealerne matr.nr. 7b og 8b Åse By, Glumsø, under forudsætning af, at de mindst kan få et tilsvarende areal tillagt ejendommen.

Ejeren af matr.nr. 3a m.fl. anmodede om totalekspropriation af ejendommen. Han oplyste, at ønsket er begrundet i, at projektet vil gøre det svært at sælge ejendommen de næste 4-5 år, mens anlægsarbejdet pågår. Da han nærmer sig pensionsalderen ønsker han at afstå ejendommen nu. Såfremt ønsket om totalekspropriation ikke kan imødekommes ønsker ejeren at afstå så meget jord som muligt, hvilket Banedanmark kan overveje i forbindelse med en jordfordeling.

Der blev mellem de fremmødte og Banedanmark drøftet forskellige muligheder vedrørende jordfordeling.

Der blev stillet spørgsmål om, hvordan drænforholdene håndteres i forbindelse med projektet.

Banedanmark oplyste, at hvis markdræn bliver beskadiget under anlægsarbejdets udførelse, vil disse blive retableret af Banedanmark. Banedanmark opfordrede i denne forbindelse de fremmødte til at fremlægge eventuelle drænkort, inden anlægsarbejdet påbegyndes.

Lokalitet:

St. 74.950-75.350, den vestlige side af jernbanen fra skellet mellem matr.nr. 2ei og 2dt Glumsø By, Glumsø til Nyvej/Sandbyvej (Mødested: Bøgevej v/ Parkeringsplads ud for ejendommene Bøgevej 51-71, 4171 Glumsø).

Banedanmark oplyste, at matr.nr. 2dt Glumsø By, Glumsø er et fællesareal, der ejes af ejerne af matr.nr. 2d-2h Glumsø By, Glumsø i sameje. Banedanmark redegjorde for, hvordan projektet vil påvirke fællesarealet. Anlægget indebærer, at der permanent skal eksproprieres areal til banen samt til midlertidigt arbejdsareal. Herudover pålægges der servitut om el-drift, og i den forbindelse skal en del af beplantningen fjernes. Banen vil ligge 3 m under terræn ud for fællesarealet, og i forbindelse med anlægget etableres

der en støjskærm på Banedanmarks areal, hvilket medfører, at støjen fra banen reduceres.

Én af de fremmødte stillede spørgsmål om, hvorvidt der vil blive oplagret materiel på det midlertidige arbejdsareal, der støder op til ejendommene på Bøgevej.

Banedanmark oplyste, at det er op til entreprenøren at disponere anvendelsen af arbejdsarealet, herunder placering af oplag.

Én af de fremmødte fremsatte ønske om, at støjskærmen forlænges et stykke mod nord.

Banedanmark oplyste, at man vil undersøge om en forlængelse af støjskærmen vil have nogen effekt.

Banedanmark oplyste, at beboelsesbygningen med tilhørende haveareal og indkørsel på matr.nr. 2eb Glumsø By, Glumsø af Banedanmark tilbydes totalekspropriation, da beboelsen bliver påvirket af vibrationer over grænseværdien. Ejeren ønsker at tage imod tilbuddet om totalekspropriation. Efter aftale med ejeren er det alene beboelsesbygningen, der eksproprieres. Ejendommens erhvervsareal, hvorfra der drives vognmandsvirksomhed, eksproprieres således ikke. Banedanmark oplyste videre, at de opsatte flagmarkeringer er vejledende, og at der vil blive arbejdet videre med projektet frem mod ekspropriationen.

Repræsentant for ejeren af matr.nr. 2eb Glumsø By, Glumsø oplyste, at ejeren ønsker beboelsesbygningen overtaget hurtigst muligt, men at ekspropriationen godt kan vente til efteråret 2017.

Repræsentant for Dansk Gas Distribution anførte, at det under anlægsperioden skal være muligt for virksomheden at komme til installationerne på matr.nr. 15bz Glumsø By, Glumsø.

Banedanmark bekræftede, at der vil være adgang her til i hele anlægsperioden.

Lokalitet:

St. 75.500-77.157, den østlige side af jernbanen fra skellet mellem matr.nr. 16ca og 61a Glumsø By, Glumsø og frem til Holmager samt st. 76.150-77.157, den vestlige side af jernbanen fra Skulstrupvej/Østergade frem til Holmager (Mødested: Holmager, 4171 Glumsø v/tunnelen under banen).

Banedanmark oplyste, at der på denne strækning skal anvendes jord fra det gamle banetracé til udvidelse af den eksisterende banedæmning. Det blev videre oplyst, at de foreløbige arbejder og undersøgelser i om-

rådet har påvist, at der er et stort blødbundsområde på matr.nr. 49a Glumsø By, Glumsø, hvorfor der formentligt skal anvendes et yderligere areal på denne ejendom til midlertidig brug. Dette vil ske efter aftale med Skovselskabet Glumsø Østerskov ApS, der ejer ejendommen.

Banedanmark oplyste desuden, at der skal anvendes et midlertidigt arbejdsareal på matr.nr. 16cd Glumsø By, Glumsø og at den private fællesvej på denne ejendom til matr.nr. 49ao Glumsø By, Glumsø skal anvendes som arbejdsvej.

Ejeren af matr.nr. 16cd Glumsø By, Glumsø oplyste, at vejen ved ejendommen matr.nr. 49ao har en meget stejl nedkørsel til Skullerupvej, der ikke kan holde til arbejds trafik og kørsel med tungt materiel. Det vil derfor være nødvendigt, at vejen bliver funderet, og at der ses på afvandringsforholdene, inden vejen tages i brug. Desuden skal vejen retableres efter brugen.

Banedanmark oplyste, at man vil sikre, at vejen er velfunderet og afvandes, samt at der er fornøden vejadgang til matr.nr. 49ao i hele anlægsperioden.

Kommissionens vurderinger og beslutninger

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

Ved besigtigelsen fremkom bl.a. en række ønsker om arealafståelse og arealtillæg af landbrugsarealer som led i en jordfordeling, der ikke har indgået ved udarbejdelsen af besigtigelses materialet. Kommissionen besluttede på den baggrund at anmode Banedanmark om at udarbejde et samlet forslag til jordfordeling, som kommissionen kan tage endelig stilling til ved den kommende ekspropriationsforretning. I jordfordelingsforslaget bør indgå det aflagte banearial fra den eksisterende bane.

I det omfang overskudsjord fra projektet måtte blive deponeret i banegraven for den aflagte bane forudsætter kommissionen, at jorden planeres og dækkes med muld, således at der kan dyrkes/tilplantes på arealet.

Ved Møllebækvej, hvor broen over den eksisterende jernbane fjernes og erstattes af en dæmning, forudsætter kommissionen, at der etableres passagemulighed over det nuværende banetracé mellem matr.3a og 4d Tyvelse By, Tyvelse og mellem matr.nr. 3m og 5d Tyvelse By, Tyvelse, således at ejeren af disse matrikler kan krydse det eksisterende banetracé mellem egne arealer uden brug af offentlig vej.

Kommissionen kan tilslutte sig forslaget fra ejeren af matr.nr. 1a Sandby By, Sandby m.fl., om, at man benytter en eksisterende skovvej gennem Bolhave Skov som adgangsvej til sporskiftet i ca. st. 71.800 i stedet for at anlægge en ny adgangsvej til sporskiftet over matr.nr. 1a. Kommissionen skal derfor opfordre Banedanmark til at fortsætte dialogen med ejeren af matr.nr. 1a om muligheden for at realisere denne løsning.

Kommissionen finder, at det planlagte regnvandsbassin mellem st. 71.000 og st. 71.200 skal placeres på matr.nr. 1q Sandby By, Sandby, som foreslået af Banedanmark i det ved besigtigelsen fremlagte ændringsforslag, da kommissionen efter en samlet vurdering anser denne placering for at være den mest hensigtsmæssige. Kommissionen kan således ikke tilslutte sig forslaget fra ejeren af matr.nr. 1q m.fl. Sandby By, Sandby, hvorefter regnvandsbassinet skal flyttes til den vestlige side af banen på matr.nr. 2l Sandby By, Sandby. Det forudsættes, at regnvandsbassinet udformes på en sådan måde, at der efterlades mest muligt dyrkbart areal på matr.nr. 1q.

Kommissionen kan endvidere tilslutte sig det af Banedanmark ved besigtigelsen fremlagte ændringsforslag, hvorefter der etableres et yderligere regnvandsbassin, på afskåret lod af matr.nr. 3a Tyvelse By, Tyvelse mellem den eksisterende og den forlagte banestrækning med tilhørende adgangsvej fra Møllebækvej, der også skal vejbetjene regnvandsbassinet på matr.nr. 6a Åse By, Glumsø. Herefter kan den på besigtigelsesplanen viste adgangsvej til regnvandsbassinet over matr.nr. 6a og 7a Åse By, Glumsø udgå.

Kommissionen finder ikke, at der er grundlag for totalekspropriation af ejendommen matr.nr. 7a Åse By, Glumsø, da anlæggets indgreb i ejendommen ikke grundlæggende ændrer mulighederne for at udnytte ejendommen som hidtil.

Kommissionen finder heller ikke, at der er grundlag for totalekspropriation af ejendommen matr.nr. 3a, Glumsø By, Glumsø m.fl., da anlæggets indgreb i ejendommen heller ikke her grundlæggende ændrer mulighederne for den hidtidige landbrugsmæssige udnyttelse af ejendommen.

På baggrund af besigtigelsen besluttede kommissionen at opfordre Banedanmark til at overveje behovet for en vendeplads på den private fællesvej Vandtårnsvej, der afbrydes ved det nye banetracé. Kommissionen finder, at en vendeplads mest hensigtsmæssigt kan placeres på matr.nr. 7e Glumsø By, Glumsø op mod skellet til matr.nr. 7i smst. (Vandværket).

For så vidt angår de støjmessige konsekvenser af anlægget bemærkes, at der efter bestemmelsen i ekspropriationsproceslovens § 21 er mulighed for at rejse krav om erstatning for nærføringsgener inden for en frist på 1 år efter anlæggets færdiggørelse. Kravet kan rejses af såvel ejere af ejendomme, hvorfra der eksproprieres areal til anlægget, som af andre. Det er efter retspraksis en forudsætning for at få erstatning, at generne fra vejanlægget overstiger den såkaldte naboretlige tålegrænse.

Med ovenstående bemærkninger og ændringer godkendte kommissionen herefter det forelagte projekt.

Under forudsætning af, at de tilladelser og dispensationer, der i henhold til lovgivningen er nødvendig 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, servitutpålæg, midlertidige indgreb.

Principper for stationering af særlige bestemmelser

Stationeringslinjen ligger i banens fremtidige højre spor.

Stationeringen fremgår af oversigts- og besigtigelsesplanerne 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 startstationering.

Næstved Kommune

Stationering	Matr.nr. og adr.	Beskrivelse af areal- og rettighedserhvervelse	Lodsejer
St. 70.423-70.449 bbs.	Matr.nr. 7000a Sandby By, Sandby Matr.nr. 7000a Vrangstrup By, Vrangstrup Tyvelsevej, kommunevej	Der pålægges bestemmelse om eldrift.	Næstved Kommune
St. 70.449-70.508 bhs.	Matr.nr. 67 Sandby By, Sandby Rugvænget 1, 4171 Glumsø	Der pålægges servitut om eldrift.	Banedanmark
St. 70.449-71.239 bbs.	Matr.nr. 1q, 2l, 8h, 5a og 5d Sandby By, Sandby Matr.nr. 14a og 14d Vrangstrup By, Vrangstrup Tyvelsevej 83, 4171 Glumsø	Der eksproprieres permanent areal til banen, herunder til regnvandsbassin og privat adgangsvej for jernbanen. Der udlægges og anlægges ny 5,00 m bred privat fællesvej som adgang til jernbanen, herunder til regnvandsbassin og sporskifte. Vejen anlægges med en 4,00 m bred kørebane i grus og en 0,50 m bred rabat i begge vejsider. Der pålægges servitut om eldrift.	Morten Haulund Christensen

Stationering	Matr.nr. og adr.	Beskrivelse af areal- og rettighedserhvervelse	Lodsejer
		Der pålægges servitut om færdselsret for Banedanmark i forbindelse med tilsyn af regnvandsbassin. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.	
St. 70.506-70.570 bhs.	Matr.nr. 14c Vrangstrup By, Vrangstrup Rugvænget 3, 4171 Glumsø	Der pålægges servitut om eldrift.	Banedanmark
St. 70.771-70.780 bvs.	Matr.nr. 3 Sandby By, Sandby Ølsevej 20, 4171 Glumsø	Der gives færdselsret ad eksisterende 3,77 m bred privat fællesvej for jernbanen, herunder til regnvandsbassin. Der kan blive behov for at forøge vejbredden på den eksisterende private fællesvej, og efterfølgende at justere beliggenheden på matrikelkortet, jf. besigtigelsesplanen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.	Gustav Garth-Grüner
St. 70.776-70.870 bvs.	Matr.nr. 2h Sandby By, Sandby Kirkevej 25, 4171 Glumsø	Der gives færdselsret for jernbanen ad eksisterende 3,77 m bred privat fællesvej, og der udlægges og anlægges ny 5,00 m bred privat fællesvej som adgangsvej til jernbanen, herunder til regnvandsbassin. Vejen anlægges med en 4,00 m bred kørebane i grus og en 0,5 m rabat i begge vejsider. Der kan blive behov for at forøge vejbredden på den eksisterende private fællesvej, og efterfølgende at justere beliggenheden på matrikelkortet, jf. besigtigelsesplanen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.	Anders Sisbo
St. 71.089-71.656 bvs.	Matr.nr. 1a, 1b og 1c Sandby By, Sandby Matr.nr. 7l og 7m Tyvelse By, Tyvelse Sandbyvej 47, 45, 39 og 37 4171 Glumsø	Der eksproprieres permanent areal til banen, herunder til adgangsvej for jernbanen. Banen tillægges færdselsret fra kommunevejen Sandbyvej til jernbanen ad eksisterende og ny privat vej over matr.nre. 1a, 1b og 1c Sandby By, Sandby. Der pålægges servitut om eldrift. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.	Gustav Garth-Grüner
St. 71.231-71.440 bhs.	Matr.nr. 7v Tyvelse By, Tyvelse Stenholmsvej 16 – Stenholmsgård, 4171 Glumsø	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der pålægges servitut om eldrift. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.	Thyge Amstrup Wissing

Stationering	Matr.nr. og adr.	Beskrivelse af areal- og rettighedserhvervelse	Lodsejer
St. 71.422-71.916 bbs.	Matr.nr. 1ae, 1f og 1g Sandby By, Sandby Matr.nr. 7a Tyvelse By, Tyvelse Tyvelsevej 62, 4171 Glumsø	Der eksproprieres permanent areal til banen, herunder til privat adgangsvej for jernbanen. Afskåret areal af matr.nr. 1g, 1ae, 7a og 1f eksproprieres permanent og pålægges servitut om eldrift. Der pålægges servitut om eldrift. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.	Stinne Pernille Olsen og Claus Blaabjerg Larsen
St. 71.520-71.621 bvs. St. 71.916-73.181 bvs.	Matr.nr. 48a og 48b Tyvelse By, Tyvelse Møllebækvej - jernbaneareal	Matr.nr. 48a samt afskåret areal af 48b er eksisterende baneareal der nedlægges og afrømmes.	Banedanmark
St. 71.617-71.969 bvs. St. 72.002-72.058 bvs.	Matr.nr. 68a, 68b, 68c og 68d Sandby By, Sandby Vrangstrupvej - baneareal	Eksisterende baneareal nedlægges og afrømmes.	Banedanmark
St. 71.831-72.280 bbs.	Matr.nr. 6b Tyvelse By, Tyvelse Birkelundsvej 18, 4171 Glumsø	Der eksproprieres permanent areal til banen, herunder til privat adgangsvej for jernbanen. Afskåret lod af matr.nr. 6b eksproprieres og pålægges servitut om eldrift. Der pålægges servitut om eldrift. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.	Frank Ejnar Hess Jensen
St. 72.254-73.180 bbs.	Matr.nr. 3a, 3m og 5d Tyvelse By, Tyvelse Møllebækvej 12 og 15, 4171 Glumsø	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres permanent areal til regulering af Møllebækvej, kommunevej. Matr.nr. 3a og 3m pålægges servitut om eldrift. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal. Nedlagt og afrømmet baneareal kan evt. overdrages til ejendommen, evt. med notering om fredskovspligt og servitutter Afskårne lodder af matr.nre. 6b, 6a, 7a, 7b, 8b, 8a, 8h og 9h Åse By, Glumsø og aflagt og afrømmet vejareal (Åsø Bygade) kan evt. henlægges under ejendommen.	Anders David Jensen
St. 72.704-72.816 bbs.	Matr.nr. 7000g Tyvelse By, Tyvelse Møllebækvej, kommunevej	Der pålægges bestemmelse om eldrift. Der etableres ny 8,00 m bred vej bærende bro for Møllebækvej over det nye bane-tracé. Eksisterende vej bærende bro nedrives og erstattes af nyanlagt vej. Areal hertil tillægges ejendommen fra matr.nr. 48a.	Næstved Kommune

Stationering	Matr.nr. og adr.	Beskrivelse af areal- og rettighedserhvervelse	Lodsejer
St. 72.707-72.777 bvs.	Matr.nr. 4p Tyvelse By, Tyvelse Møllebækvej 16, 4171 Glumsø	Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.	Henrik Nikolaj Friis
St. 72.775-73.182 bvs.	Matr.nr. 4d Tyvelse By, Tyvelse Møllebækvej 18 A, 4171 Glumsø	Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.	Anders David Jensen
St. 72.777-72.808 bhs.	Matr.nr. 5a Tyvelse By, Tyvelse Møllebækvej 9, 4171 Glumsø	Der eksproprieres permanent areal til Møllebækvej, Kommunevej. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.	Hans Kurt Ejlif Jensen
St. 73.167-73.876 bbs.	Matr.nr. 6a og 7e Åse By, Glumsø Åsø Bygade 17, 4171 Glumsø	Der eksproprieres permanent areal til banen, herunder til regnvandsbassin. Der udlægges privat fællesvej på matr.nr. 7e til etablering af vendeplads for Vandværksvej. Afskåret lod øst for den nye bane af matr.nr. 6a eksproprieres. Lodden pålægges servitut om eldrift. Lodden henlægges evt. under matr.nr. 3a, Tyvelse By, Tyvelse. Lod af matr.nr. 6a vest for det nye banetracé, bortset fra parcel omkring ejendommens bygninger kan evt. eksproprieres og henlægges under matr.nr. 3a, Tyvelse By, Tyvelse. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.	Peter Hansen m.fl.
St. 73.180-74.451 bvs.	Matr.nr. 33 Åse By, Glumsø Åsø Bygade – baneareal	Eksisterende baneareal nedlægges og af-rømmes. Der eksproprieres permanent areal til Åsø Bygade, Kommunevej. (Eksisterende vej bærende bro for Åsø Bygade nedrives og erstattes af nyanlagt vej på dæmning).	Banedanmark
St. 73.181-73.877 bvs.	Matr.nr. 6b Åse By, Glumsø Timannsvej 6, 4171 Glumsø	Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.	Hans-Henrik Mejer Larsen
St. 73.730-73.929 bbs.	Matr.nr. 7a Åse By, Glumsø Vandtårnsvej 6, 4171 Glumsø	Der eksproprieres permanent areal til banen. Afskåret areal af matr.nr. 7a eksproprieres og kan evt. henlægges under matr.nr. matr.nr. 3a, Tyvelse By, Tyvelse. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.	Zecilie Linnea Kira Equus og Shane Reino Hendriksen

Stationering	Matr.nr. og adr.	Beskrivelse af areal- og rettighedserhvervelse	Lodsejer
		Ejendommen får fremtidig adgang til offentlig vej ad ny 5,00 m bred fællesvej over matr.nre. 7b, 8b og 8a, ibd., der tilsluttes Åsø Bygade, kommunevej øst for den forlagte jernbane. Afskåret matr.nr. 7b kan evt. henlægges under ejendommen.	
St. 74.055-74.085 bvs	Matr.nr. 14c, Åse By, Glumsø Åsø Bygade 20, 4171 Glumsø	Under ejendommen henlægges en del af nedlagt og afrømmet vejareal (Åsø Bygade) fra matr.nr. 8h ibd. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.	Jeppe Jacob Nørgaard
St. 73.874-74.183 bbs.	Matr.nr. 8h og 8i Åse By, Glumsø Åsø Bygade 27A, 4171 Glumsø	Der eksproprieres permanent areal til banen. Afskåret areal af matr.nr. 8h eksproprieres. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal. Den ikke udskilte del af kommunevejen Åsø Bygade nedlægges på matr.nr. 8h.	Karen Sonja Jensen
St. 73.880-74.056 bbs. St. 74.173-74.452 bbs.	Matr.nr. 7b, 8b, 9a og 9h Åse By, Glumsø Åsø Bygade 26, 4171 Glumsø	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres areal til regulering af Åsø Bygade, kommunevej. Der udlægges og anlægges ny 5,00 m bred privat fællesvej på matr.nr. 7b og 8b. Vejen anlægges med en 4,00 m bred kørebane i grus og en 0,50 m bred rabat i begge vejsidder. Restarealer af matr.nre. 7b og delvist 8b kan evt. eksproprieres og henlægges til anden ejendom i forbindelse med jordfordeling. Der pålægges servitut om eldrift. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal. Arbejdsareal på matr.nr. 9a mellem landbrugsbygning og baneareal tilrettes således at bygning ikke berøres.	Mogens Leopold Petersson og Tove Karls- høj Petersson
St. 73.893-74.183 bbs.	Matr.nr. 8a Åse By, Glumsø Åsø Bygade 27, 4171 Glumsø	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres areal til regulering af Åsø Bygade, kommunevej. Afskåret lod af matr.nr. 8a eksproprieres og kan evt. henlægges til anden ejendom i forbindelse med jordfordeling. Der udlægges og anlægges ny 5,00 m bred privat fællesvej. Vejen anlægges med en 4,00 m bred kørebane i grus og en 0,50 m bred rabat i begge vejsidder. Der pålægges servitut om eldrift. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.	Mads Wille og Grete Wille

Stationering	Matr.nr. og adr.	Beskrivelse af areal- og rettighedserhvervelse	Lodsejer
St. 74.040-74.054 bhs.	Matr.nr. 34 Åse By, Glumsø Åsø Bygade – byens gade	Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.	Næstved Kommune
St. 74.436-74.962 bbs.	Matr.nr. 3a, 3f og 4c Glumsø By, Glumsø Kildevang 3, 4171 Glumsø	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der pålægges servitut om eldrift. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal. Nedlagt og afrømmet baneareal (del af matr.nr. 61a) kan eventuelt henlægges under ejendommen, evt. med notering om fredskovspligt og servitutter Eksisterende vejadgang fra bygningsparcellen, matr.nr. 3a, øst for det eksisterende banetracé frem til lod af matr.nr. 3f, 6o, 4c vest for banen afbrydes. Fremtidig vejadgang foreslås sikret ad privat fællesvej Kildevang, kommunevejene Sandbyvej, Nyvej, Åsøvej frem eksisterende privat fællesvej på matr.nr. 6o.	Niels Christian Christiansen
St. 74.440-74.444 bhs.	Matr.nr. 4d Glumsø By, Glumsø Åsøvej 36, 4171 Glumsø	Der pålægges servitut om eldrift. På privat fællesvej over matr.nr 4c, ibd., der er adgangsvej for ejendommen, vil der være krydsende arbejdskørsel i anlægsperioden. Vejadgang til ejendommen vil blive opretholdt i anlægsperioden.	Peter Petersen
St. 74.448-75.214 bvs.	Matr.nr. 61a Glumsø By, Glumsø - baneareal	Eksisterende baneareal nedlægges og afrømmes. Dele heraf kan evt. henlægges til anden ejendom i forbindelse med jordfordelingen.	Banedanmark
St. 74.962-75.072 bhs.	Matr.nr. 2dt Glumsø By, Glumsø Bøgevej, 4171 Glumsø – fællesareal	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der pålægges servitut om eldrift. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.	Tonnie Pia Biering Stegmann, Bente Vestergren Larsen, Anni Andersen, Benny Stig Jensen Annie Steen Jensen, Erik Nielsen, Irene Duwander Johansen, Mette Munk, Anne Margrethe Raunsing, John Højen, Inga Karin Højen, Kirsten Ingers-

Stationering	Matr.nr. og adr.	Beskrivelse af areal- og rettighedserhvervelse	Lodsejer
			lev Pedersen, Susanne Elisabeth Nielsen, Ingelise Ingerslev Jensen, Niels Peter Ingerslev Jensen, Poul Claus Ingerslev Jensen, Anne Larsen,
St. 74.972-75.045 bvs.	Matr.nr. 2eh Glumsø By, Glumsø Storegade 24, 4171 Glumsø	Der pålægges servitut om eldrift. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.	Glumsø Bavelse Næsby Menighedsråd
St. 75.070-75.145 bhs.	Matr.nr. 2eb Glumsø By, Glumsø Nøddevej 14, 4171 Glumsø	Vibrationsniveauet for beboelsesbygningen på ejendommen overskrider grænseværdien på 75 dB, hvorfor ejeren er blevet tilbudt og har imødekommet delekspropriation af beboelsesbygningen med tilhørende grundareal med adgangsret til offentlig vej. Der eksproprieres permanent areal til banen. Der pålægges servitut om eldrift. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.	Børge Christensen
St. 75.143-75.181 bhs.	Matr.nr. 2ea Glumsø By, Glumsø Nøddevej 12, 4171 Glumsø	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der pålægges servitut om eldrift.	Niels Kristen Bak Pedersen
St. 75.167-75.278 bvs.	Matr.nr. 15a og 58a Glumsø By, Glumsø Sandbyvej 3, 4171 Glumsø	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der pålægges servitut om eldrift. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.	Anja Løfmark Jensen og Martin Løfmark Jensen
St. 75.209-75.251 bhs.	Matr.nr. 2du Glumsø By, Glumsø Nøddevej 8, 4171 Glumsø	Der pålægges servitut om eldrift.	Palle Erik Larsen
St. 75.239-75.337 bvs.	Matr.nr. 66 Glumsø By, Glumsø Nyvej/Sandbyvej, 4171 Glumsø v/viadukt	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der pålægges servitut om eldrift. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal. Udlagt og anlagt privat fællesvej kan benyttes af de vejberettigede i hele anlægsperioden.	Næstved Kommune

Stationering	Matr.nr. og adr.	Beskrivelse af areal- og rettighedserhvervelse	Lodsejer
St. 75.251-75.280 bhs.	Matr.nr. 2bp Glumsø By, Glumsø Nøddevej 6, 4171 Glumsø	Der pålægges servitut om eldrift.	Britt Renee Christensen
St. 75.257-75.308 bvs.	Matr.nr. 15bz Glumsø By, Glumsø Sandbyvej 3A, 4171 Glumsø	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der pålægges servitut om eldrift. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal. Der opretholdes vejadgang til ejendommen i anlægsperioden.	Dong Gas Distribution A/S
St. 75.280-75.306 bhs.	Matr.nr. 2bo Glumsø By, Glumsø Nøddevej 4, 4171 Glumsø	Der pålægges servitut om eldrift.	Christian Sevelsted og Rikke Sevelsted
St. 75.285-75.293 bvs. St. 75.334-75.359 bvs.	Matr.nr. 7000ad Glumsø By, Glumsø Sandbyvej, kommunevej	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der pålægges bestemmelse om eldrift.	Næstved Kommune
St. 75.305-75.330 bhs.	Matr.nr. 2bm Glumsø By, Glumsø Nøddevej 2, 4171 Glumsø	Der pålægges servitut om eldrift.	Frede E. Nielsen & Søn ApS
St. 75.334-75.359 bhs.	Matr.nr. 7000g, Glumsø By Nyvej, kommunevej.	Der pålægges bestemmelser om eldrift. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.	Næstved Kommune
St. 75.356-75.444 bvs.	Matr.nr. 16ca Glumsø By, Glumsø Glumsø Erhvervspark 10-14, 4171 Glumsø, ubebygget	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der pålægges servitut om eldrift. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.	Næstved Kommune
St. 75.842-76.176 bvs.	Matr.nr. 16cd Glumsø By, Glumsø Skovgårdsvej 3, 4171 Glumsø	Der pålægges servitut om eldrift. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.	Karl Johan Thomasen
St. 76.153-76.189 bvs.	Matr.nr. 7000ab Glumsø By, Glumsø Skulkerupvej, kommunevej	Der pålægges bestemmelse om eldrift. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.	Næstved Kommune

Stationering	Matr.nr. og adr.	Beskrivelse af areal- og rettighedserhvervelse	Lodsejer
St. 76.130-76.163 bhs.	Matr.nr. 7000b, Glumsø By, Glumsø Østergade, kommunevej	Der pålægges bestemmelser om eldrift.	Næstved Kommune
St. 76.181-76.209 bvs. St. 76.235-76.302 bvs. St. 76.385-76.876 bvs.	Matr.nr. 17bp, 17bq, 49a og 49ar Glumsø By, Glumsø Skovgårdsvej 6, 4171 Glumsø + Østerskov	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.	Skovselskabet Glumsø Østerskov ApS
St. 76.857-77.136 bvs.	Matr.nr. 49ae Glumsø By, Glumsø Holmager 51, 4171 Glumsø	Der eksproprieres permanent areal til banen, heraf fra ikke udskilt kommunevej Holmager. Der eksproprieres areal til regulering af Holmager, Kommunevej Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.	Skovselskabet Glumsø Østerskov ApS
St. 76.964-77.115 bhs.	Matr.nr. 49b Glumsø By, Glumsø Holmager 49, 4171 Glumsø	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.	Lars Seibert Nilsson
St. 77.110-77.148 bhs.	Matr.nr. 7000i Glumsø By, Glumsø Holmager, Kommunevej	Der pålægges bestemmelse om eldrift. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.	Næstved Kommune
St. 76.140-76.424 bhs. St. 76.801-77.089 bbs.	Matr.nr. 39d og 49aq Glumsø By, Glumsø Skullerupvej 25 - 27, 4171 Glumsø	Der pålægges bestemmelse om eldrift. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.	Susanne Haunstrup Jeppesen
St. 77.122-77.157 bvs.	Matr.nr. 37d Glumsø By, Glumsø Holmager 56, 4171 Glumsø - grønt areal/vej	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres areal til regulering af Holmager, Kommunevej. Privat fællesvej, som adgang til matr.nr. 37a ibd., reguleres i fornødent omfang. Der opretholdes vejadgang til matr.nr. 37a i hele anlægsperioden. Der pålægges servitut om eldrift. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.	Næstved Kommune

Herefter afsluttedes forretningen, idet protokollen blev underskrevet.

Henrik Hansen

Erik Larsen Søren G. Nielsen Bent Jørgensen Henning Alfred Rasmussen

Janus Thygesen Søren Kjerside Hansen

Jens Aalund Per Olander Klaus V. Larsen Mads Jegsen

Carsten Jørgensen Klavs Petersen

/Nanna Dahl Pedersen

Udskriftens rigtighed bekræftes

Henriette Swierkosz