

Udskrift af forhandlingsprotokollen

for ekspropriationskommissionen

vedrørende anlæg af en fast forbindelse over Femern Bælt

26. hæfte

Besigtigelsesforretning den 17. og 18. juni 2021

Kyst – Kyst, fase 3

Torsdag den 17. juni 2021 kl. 10.00 samledes kommissionen i Femern A/S' infocenter, Vestre Kaj 50C, 4970 Rødby for at afholde besigtigelse i anledning af anlæg af den faste forbindelse over Femern Bælt (kyst-kyst, fase 3), jf. lov nr. 575 af 4. maj 2015 om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark.

Tilstede var kst. kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne, *Henrik Hansen*, de af transportministeren udpegede medlemmer af kommissionen, *Søren G. Nielsen* og *Henning Alfred Rasmussen*, samt de fra Den Fælleskommunale Liste for Øernes Område udtagne medlemmer, *Bent Jørgensen* og *Johannes Studstrup*.

Endvidere mødte den ledende landinspektør *Dorte Ellegaard*.

For Femern A/S mødte chef for den danske myndighedsafdeling *Christian Henriksen*, projektkoordinator *Randi Weihrauch*, projektleder i teknisk afdeling *Vilads Engstrøm*, klimachef *Jens Brenner Larsen*, landinspektør *Søren Henriksen* (LE34) og advokat *Hanne Mølbeck* (Bech Bruun).

Protokollen førtes af fuldmægtig *Ditte Hyltegaard*.

Endvidere mødte fra kommissariatet specialkonsulent *Iben Held Jensen*.

Kommissarius fremlagde brev af 1. oktober 2019 fra Transport- og Boligministeriet, hvori ministeriet har anmodet Kommissarius om at forelægge projektet for ekspropriationskommissionen.

Kommissarius fremlagde endvidere det af Femern A/S udarbejdede materiale Besigtigelse – Forslag til tekniske bestemmelser. Den faste forbindelse over Femern Bælt. Fase 3 med tilhørende oversigts- og besigtigelsesplaner, tegn.nr.: 100104-5601-001, 6.udg., dateret den 15. april 2021, 100104-5605-001, 2. udg. og

100104-5606-001, 2. udg. begge dateret den 20. april 2021.

Følgende passerede:

Indledende møde

Kommissarius redegjorde for formålet med besigtigelsesforretningen, der er at fastlægge og godkende det af Femern A/S fremlagte projekt med de eventuelle ændringer og bemærkninger, som ekspropriationskommissionen finder er nødvendige. På den baggrund kan der efterfølgende, efter indhentet bemyndigelse fra Transportministeriet, ske ekspropriation. Kommissarius fremhævede, at Folketinget har vedtaget en anlægslov vedrørende etablering af den faste forbindelse over Femern Bælt, og kommissionen må ved behandlingen af projektet tage udgangspunkt i de rammer, som anlægsloven fastlægger.

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 offentligt tilgængelig via kommissariatets hjemmeside: www.komoe.dk.

Femern A/S' repræsentanter redegjorde for projektet og fremlagde følgende oplysninger:

Baggrund for projektet

Femern Bælt-forbindelsen gør turen mellem både Danmark og Tyskland samt mellem Skandinavien og Centraleuropa hurtigere og kortere. På den måde styrkes handelsforbindelserne mellem Danmark, Sverige, Norge og Finland på den ene side af Femern Bælt og hele Tyskland på den anden side. Med Femern Bælt-tunnelen kan mere gods blive transporteret på jernbane, og både biler og tog sparer kilometer og tid til gavn for miljøet.

Nærværende dokument omhandler projektets fase 3. Fase 3 vedrører de permanente anlæg vest/nordvest for eksisterende jernbane, hvilket primært omfatter nyt tilslutningsanlæg til Sydmotorvejen. Fase 1 henviser til de ekspropriationer, der blev gennemført med anlægsloven. Fase 2 henviser til anlæg sydøst for eksisterende jernbane, arealer vest for havnen samt vej-udvidelser langs Strandholmsvej nord for eksisterende jernbane.

De ovenfor nævnte anlæg, der er omfattet af fase 3, og som skal godkendes af ekspropriationskommissionen, starter ved den nye motorvejsskæring med eksisterende østlige matrikelskel mod eksisterende jernbane (matrikelkort ajourført pr. 15.04.2021) i projektets st. 31.750 og slutter for motorvej i st. 34.030.

De generelle projektbeskrivelser i nærværende dokument er enslydende med projektbeskrivelserne i Forslag til Tekniske Bestemmelser for fase 2, september 2019.

Statstraktat

Den 3. september 2008 underskrev Tyskland og Danmark en traktat om etablering af en fast forbindelse over Femern Bælt mellem Rødbyhavn og Puttgarden. Traktaten indebærer samtidig en udbygning af de danske og tyske vej- og jernbaneanlæg, som Femern Bælt-forbindelsen skal tilsluttes.

Lovgrundlag

I april 2009 stadfæstede Folketinget traktaten mellem Danmark og Tyskland ved vedtagelse af "*lov om projektering af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark*" (lov nr. 285 af 15. april 2009) (herefter "projekteringsloven"). Med projekteringsloven gav transportministeren Femern A/S ansvaret for at forberede, undersøge og projektere den faste forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg. Banedanmark fik ansvaret for en opgradering af den eksisterende jernbaneforbindelse frem til Femerns landanlæg, mens Vejdirektoratet fik ansvaret for en opgradering af motorvejen frem til Femerns landanlæg.

I april 2015 vedtog Folketinget lov nr. 575 af 4. maj 2015 om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark (herefter "anlægsloven").

Anlægsloven bemyndiger Femern A/S til at anlægge og drive en fast forbindelse over Femern Bælt samt foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen heraf.

Anlægslovens § 27, stk. 1, 2 og 3 bemyndiger transportministeren til ved ekspropriation at erhverve de arealer og rettigheder, der er nødvendige for anlæg og drift af anlægsprojektet samt til at pålægge ejendomme langs anlægsprojektet servitut om el-drift eller andre servitutter med deraf følgende rådighedsindskrænkelse, der er nødvendige for anlæg og drift af anlægsprojektet.

Transportministeren har i bekendtgørelse nr. 1118 af 17. september 2015 bemyndiget Femern A/S til at udøve ministerens beføjelser i henhold til anlægslovens § 27.

VVM-redegørelse og -tillæg

Femern A/S har siden 2008 gennemført et omfattende miljøundersøgelserprogram, og resultaterne indgår i den danske og tyske myndighedsgodkendelse af projektet. VVM-dokumentationen (Vurdering af Virkninger på Miljøet) afdækker, hvilke miljøpåvirkninger anlægsprojektet medfører i Danmark.

VVM-dokumentationen består af følgende dokumenter:

- VVM-redegørelse
- VVM-redegørelse med tillæg
- Sammenfattende rapport
- Visualiseringsbilag

Dertil kommer en række tekniske og miljøfaglige baggrundsrapporter.

VVM-dokumentationen kan findes på Femern A/S' hjemmeside via følgende link:

<http://vvmokumentation.femern.dk/>

Implementeringsredegørelse

I tillæg til anlægslovens, VVM-redegørelsens og VVM-tillæggets beskrivelse af anlægsprojektet er der udarbejdet en såkaldt implementeringsredegørelse for projektet. Implementeringsredegørelsen indeholder en beskrivelse af det projekt, som er forelagt Folketinget. Hvor VVM-redegørelse og tillæg i nogen tilfælde beskriver flere alternative løsninger, tages der i implementeringsredegørelsen stilling til, hvilken løsning, der skal indgå i projektet.

I implementeringsredegørelsen beskrives det også, hvordan naturhensyn vil blive varetaget, og hvordan afværgeforanstaltninger vil blive gennemført af hensyn til de relevante naturinteresser, som berøres af anlægsprojektet, herunder bl.a. af hensyn til beskyttede arter og naturtyper samt Natura 2000-områder.

Femern A/S (og A/S Femern Landanlæg) er forpligtet til at gennemføre anlægsprojektet i overensstemmelse med retningslinjerne i implementeringsredegørelsen. Ændringer af anlægsprojektet skal håndteres i overensstemmelse med ”Bekendtgørelse om vurdering af virkningerne på miljøet (VVM), konsekvensvurdering vedrørende Natura 2000-områder og beskyttelse af visse dyre- og plantearter i forbindelse med ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet om en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark” (bekendtgørelse nr. 1106 af 28. september 2017).

Implementeringsredegørelsen kan findes på Femern A/S’ hjemmeside via følgende link:

<http://vumdokumentation.femern.dk/>

Myndighedsforhold

Bemyndigelse under anlægsloven

Med anlægsloven er en række bestemmelser i den gældende lovgivning ændret for så vidt angår dette projekt. Anlægslovens § 12 bestemmer følgende:

Anlæg og drift af den faste forbindelse samt tilhørende landanlæg i Danmark kræver ikke 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.

Reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning, §§ 20, 22 og 26 a i naturbeskyttelsesloven, 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 finder ikke anvendelse ved anlægsprojektet.

Arbejder med etablering af en sænketunnel og en arbejdshavn kræver ikke tilladelse efter kapitel 4 i lov om råstoffer.

Desuden følger det af anlægslovens § 14, at transportministeren kan fastsætte regler om forurening og gener fra anlægsprojektet, hvorefter miljøbeskyttelsesloven og regler udstedt og afgørelser truffet i medfør heraf ikke finder anvendelse på forurening og gener fra de dele af anlægsprojektet, der er omfattet af de af transportministeren fastsatte regler.

Endelig følger det af anlægslovens § 22, at Femern A/S kan anlægge nye veje og foretage ændring af eksisterende veje, når dette er nødvendigt for anlæggelsen og driften af anlægsprojektet, uden at der træffes afgørelse herom i medfør af lov om offentlige veje og lov om private fællesveje.

Al anden lovgivning er gældende på sædvanlig vis, dog medfører anlægslovens § 13, at klageadgangen i udvalgte dele af miljølovgivningen er afskåret, ligesom transportministeren har bemyndigelse til at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser i sager, der vedrører projektet.

Andre myndighedstilladelser

Femern A/S eller selskabets kontraktparter indhenter de tilladelser mv., som forudsættes indhentet i medfør af lovgivningen.

Med anlægslovens § 7 er Femern A/S forpligtet til at gennemføre anlægsprojektet inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, jf. projektets VVM-redegørelse med tillæg.

For overblik over, hvilke miljøpåvirkninger det vedtagne kyst til kyst-projekt vil have på omgivelserne på Lolland, henvises særligt til VVM-redegørelsens kapitel 13 samt VVM-redegørelsens tillæg.

Ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, som kan være til skade på miljøet, må ikke påbegyndes uden tilladelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, jf. anlægslovens § 8, ligesom ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, som i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter kan påvirke et Natura 2000-område væsentligt, ikke må påbegyndes uden tilladelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, jf. anlægslovens § 9. Sådanne sager behandles af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen efter reglerne i bekendtgørelse nr. 1106 af 28. september 2017 om vurdering af virkningerne på miljøet (VVM), konsekvensvurdering vedrørende Natura 2000-områder og beskyttelse af visse dyre- og plantearter i forbindelse med ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet om en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark.

Transportministeren har i brev af 1. oktober 2019 henvist projektet til behandling ved ekspropriationskommissionen, jf. lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, § 12, stk. 1.

Tegningsoversigt

Besigtigelsesplan 1, MV st. 30.7-34.0	Tegning nr. 100104-5601-001, 6.udg.
Besigtigelsesplan 5, JB st. 33.1-33.55	Tegning nr. 100104-5605-001, 2. udg.
Besigtigelsesplan 6, MV st. 29.3-29.4	Tegning nr. 100104-5606-001, 2. udg.

Projektbeskrivelse

Generel projektbeskrivelse

Femern Bælt-forbindelsen bliver med en totallængde på ca. 18 km, verdens længste kombinerede vej- og jernbanetunnel. Det bærende element i projektet er udarbejdelsen og etableringen af en sænketunnel, der placeres i en udgravet rende på havbunden mellem Tyskland og Danmark. Ilandføringspunktet for tunnelen på dansk side bliver placeret på den østlige side af det eksisterende havneanlæg i Rødbyhavn.

Det samlede anlæg på Lolland består overordnet af følgende elementer:

- Cut-and-cover-tunnel med portalbygning samt ramper

- Ca. 5 km 4-sporet motorvej og ca. 4,5 km 2-sporet elektrificeret jernbanespor
- Kontrol- og overvågningscenter og betalingsanlæg med tilhørende arealer til politi- og toldkontrol
- Tilslutningsanlæg til eksisterende motorvej og jernbane
- Omlægning eller ændring af enkelte lokalveje samt nye broer
- Transformerstation
- Nyt landområde øst og vest for Rødbyhavn
- Erstatningsnatur

Linjeføring og anlæg på Lolland



Den faste forbindelse over Femern Bælt planlægges udført sideløbende med udbygning og opgradering af jernbanen fra København via Køge og Ringsted til Rødbyhavn. Forbindelsen vil give bedre forbindelse mellem Skandinavien og det kontinentale Europa, idet togtrafikken fra Sjælland og de øvrige Skandinaviske lande kan undgå turen over Storebæltsforbindelsen.

Projektets hovedelementer kan listes op i en række punkter som beskrives nedenfor.

Produktion af tunnelementer

Betonelementer til den kombinerede vej- og jernbanetunnel skal produceres i en midlertidig tunnelementfabrik, der opføres øst for Rødbyhavn. Tunnelementfabrikken skal rumme produktionshaller, dokanlæg og en arbejdshavn. Den færdige sænketunnel vil bestå af en 4-sporet motorvejsforbindelse med nødspor i begge retninger, en 2-sporet jernbaneforbindelse samt en kombineret service- og nødkorridor. De færdige tunnelementer vil blive transporteret fra tunnelementfabrikken til nedsænkingspositionen i Femern Bælt, hvor elementerne samles på havbunden.

Ud over den midlertidige tunnelementfabrik vil produktionsområdet rumme oplagspladser og camp til ansatte.

Landanlæg

Sænketunnelen vil blive tilsluttet portalbygningen ved ilandføringen via en cut-and-cover tunnel, der udgør overgangen fra rampeanlæggene på land til sænketunnelen på søterritoriet. Vej og jernbane bliver via ramper tilsluttet tunnelen og herfra etableres ny jernbane og motorvej frem til tilslutningspunkterne for det eksisterende infrastrukturnet.

Der vil blive etableret et betalingsanlæg samt faciliteter til drift og vedligeholdelse af tunnelen.

Der er eksproprieret til de første dele af landanlægget i fase 1 og 2. I fase 3 eksproprieres der til den sidste del af landanlægget, som udgøres af ny motorvej med tilslutningsanlæg fra skæring med eksisterende jernbane og frem til tilslutning til eksisterende Sydmotorvejen.

Landopfyldningsområde

I forbindelse med udgravning af tunnelrenden, vil havbundsmateriale blive deponeret på begge sider af færgeløjet i Rødbyhavn. De nye arealer vil på begge sider af Rødbyhavn strække sig ca. 3 km langs kysten og ca. 500 m ud i Femern Bælt. Området skal rumme en række forskellige landskabselementer som laguner, nye strande, enge samt kystklint. Området skal ligeledes bruges som allokationssted for visse af de naturelementer, der fjernes som følge af det permanente anlæg på land.

Principskitse for kysttyper – nyt landområde, Lolland



Stationering

Projektets systemlinjer er stationeret fra punkt 20+000 (st. 20.000) i den maritime grænse mellem Tyskland og Danmark og forlænget i begge retninger fra dette punkt.

I fase 3 henvises der til motorvejens stationeringslinje ved beskrivelsen af ejendomspåvirkninger under "Særlige bestemmelser" nedenfor.

Stationeringen er vist på besigtigelsesplanerne.

Normaltværprofil, dimensioneringshastighed, linjeføring og længdeprofil

Motorvej

På hele strækningen i fase 3 anlægges motorvejen tæt på det eksisterende terrænniveau.

Motorvejen dimensioneres til en hastighed på 110 km/t på strækningen mellem betalingsanlægget og frem til tilslutningen til eksisterende Sydmotorvejen.

Motorvejens geometriske design følger disse radier og gradienter:

Minimum horisontal radius: 2.600 m.

Minimum vertikal radius: 2.600 m. Opadgående kurve: 16.000 m. Nedadgående kurve: 4.200 m.

Maksimum gradient: 3,5 procent (35_{0/00}.)

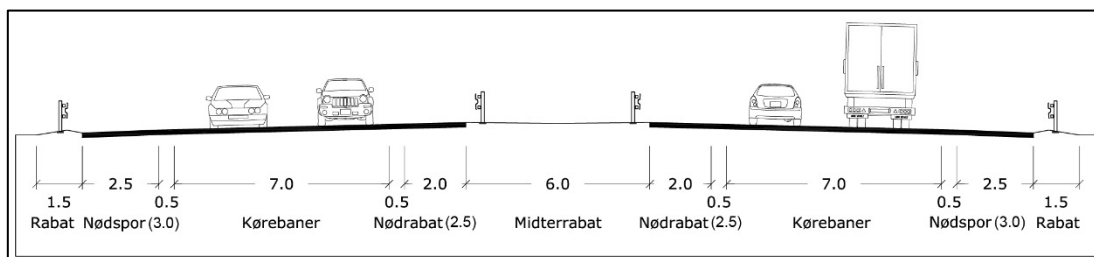
Motorvejsprojektet er i øvrigt udført i overensstemmelse med Vejdirektoratets vejregler.

Motorvejens normaltværprofil

Motorvejen etableres på dæmning eller i åben grav fra st. 31.750-33.770.

Motorvejens normaltværprofil består af:

- To kørebaner på 7 m, hver med to vognbaner med en bredde á 3,5 m
 - 6 m bred midterrabat med græs, der indeholder dobbeltsidet stålautoværn og brosjjler
 - To nødrabatter á 2,5 m inkl. kantbane
 - To nødspor á 3,0 m inkl. kantbane
- I alt en kronebredde på 31,0 m.
- To yderrabatter á 1,5 m, hvori der er placeret autoværn.



Skærende veje og stier

Den nye motorvej krydser i alt 4 veje på strækningen fra skæring med eksisterende jernbane og frem til kommende tilslutning med den eksisterende Sydmotorvejen.

Det tilstræbes, at anlægsarbejderne vil foregå således, at den normale trafikafvikling kan fortsættes, mens arbejdet er i gang. Det gælder både gående og kørende trafik.

I det følgende redegøres for håndteringen af krydsende veje. Gennemgangen sker i stationeringsrækkefølge fra eksisterende jernbane og mod nord.

En række arbejder i forbindelse med forberedelse og klargøring til de egentlige anlægsarbejder, er allerede i gang eller afsluttede. Det drejer sig om de arbejder,

der er udført som fremrykkede anlægsaktiviteter. Nogle af arbejderne er midlertidige vejforlægninger eller lignende, mens andre arbejder er af blivende karakter. Disse arbejder er angivet med en baggrundssignatur på besigtigelsesplanerne.

Eksisterende jernbane

Den nye motorvej gennemskærer den eksisterende jernbane i st. 31.750.

Privat fællesvej 3

Vejen afbrydes permanent af ny motorvej i st. 31.880. Vejen nedlægges på matrikelkortet, da den tidligere fungerede som adgang til matr.nr. 14c Rødby Markjorder, som gennemskæres af projektet. Vejen er ikke anlagt i marken.

Privat fællesvej 4, Strandholmsvej

Vejen afbrydes permanent af motorvejen i st. 32.150. Vejen fungerede tidligere som adgang for matr.nr. 111a Rødby Markjorder. Vejen nedlægges på matrikelkortet. Den del af vejen, der ikke erhverves til projektet, overgår til ejerens frie disposition.

Privat fællesvej 5, Ottelundevej Syd

Vejen afbrydes permanent af motorvejen i st. 32.840. Denne vej fungerede tidligere som adgang for matr.nr. 91c Rødby Markjorder. Vejen nedlægges på matrikelkortet. Den del af vejen, der ikke erhverves til projektet, overgår til ejerens frie disposition.

Skovsmosevej, kommunevej

Vejen afbrydes af forlagt Ottelundevej nord i st. 590 og Ottelundevej Overføringen i st. 1690. Der etableres tilslutning til Ottelundevej Nord for kommunevej Skovsmosevej.

Nye eller forlagte kommuneveje**Ottelundevej**

Den private fællesvej Ottelundevej forlægges og indgår i etablering af et tilslutningsanlæg mellem eksisterende Sydmotorvej E47 til henholdsvis Rødby Fægehavn/Rødbyhavn og den nye motorvej E47 til den faste forbindelse over Femern Bælt.

Ottelundevej Nord

Ottelundevej Nord etableres som en tosporet vej med 3 m rabat, 8 m kørebane og 3 m rabat. I alt en kronebredde på 14 m.

Ottelundevej Nord st. 0.00

Der etableres vigepligtskryds med adgang til "Ottelundevej Overføringen", som skaber videre adgang for trafikanterne til enten Rødbyhavn, til tilkørselsrampe til den nye motorvej E47 i sydgående retning eller til tilkørselsrampe til Sydmotorvej E47 i nordgående retning.

Ottelundevej Nord st. 0.50 h.s.

Tilslutning/overkørsel til eksisterende Ottelundevej (Ottelundevej Syd).

Ottelundevej Nord st. 450

Det kommunale vandløb Næsbæk føres under "Ottelundevej Nord" via ny faunapassage.

Ottelundevej Nord st. 540 v.s.

Der etableres adgang til nyt regnvandsbassin.

Ottelundevej Nord st. 590 h.s.

Der etableres tilslutning til Ottelundevej Nord for kommunevej Skovsmosevej.

Ottelundevej Nord st. 880

Ottelundevej Nord tilsluttes kommunevejen Lundegårdsvej.

Ottelundevej Nord mellem st. 600-880 v.s.

Der etableres markoverkørsel til afskåret areal af matr.nr. 18i Ringsebølle By, Ringsebølle. Endelig placering af overkørsel aftales nærmere med ejeren.

Ottelundevej Overføringen

"Ottelundevej Overføringen" etableres som en del af tilslutningsanlægget således, at trafikanterne på den eksisterende Sydmotorvej E47 fra Rødbyhavn kan fortsætte mod nord ad Sydmotorvej E47 i det nye tilslutningsanlæg. Trafikanter fra nord der skal videre ad eksisterende Sydmotorvej fortsætter i det eksisterende spor, ligesom trafikanterne fra Ottelundevej Nord og den nye motorvej kan fortsætte til Sydmotorvej E47 mod Rødbyhavn eller den nye motorvej mod Tyskland.

Det nordgående spor på eksisterende Sydmotorvej nedlægges fra st. 310 – 1500. Det sydgående spor på Sydmotorvejen bevares.

"Ottelundevej Overføringen" etableres som en tosporet vej med 2 m rabat, 13 m kørebane (inkl. to 3 m nødspor), og 2 m rabat. I alt en kronebredde på 17 m.

Ottelundevej Overføringen st. 0

Der etableres tilslutning til Ottelundevej Overføringen for trafikanter, der kommer fra Rødbyhavn og skal videre mod Nord ad eksisterende Sydmotorvej.

Ottelundevej Overføringen st. 740 – 980

Der etableres en bro over den nye motorvej. Minimum frihøjde fra kørebane på motorvej er 4,63 m.

Ottelundevej Overføringen st. 1010 – 1260 v.s.

Der etableres regnvandsbassin (se afsnittet "afvanding" nedenfor).

Ottelundevej Overføringen st. 1120 h.s.

Der etableres et vigepligtskryds og tilslutning til Ottelundevej Nord.

Ottelundevej Overføringen st. 1610

Det kommunale vandløb Næsbæk føres under Ottelundevej Overføringen via ny faunapassage.

Ottelundevej Overføringen st. 1825

Tilslutning af Ottelundevej Overføringen og tilkørselsrampen til Sydmotorvej E47 for trafik i nordgående retning.

Tilkørselsrampe

Tilkørselsrampe der benyttes af trafikanter, der skal mod betalingsanlægget og den nye motorvej i sydgående retning.

Tilkørselsrampe st. 0

Der etableres tilslutning til tilkørselsrampe til den nye motorvej E47 i sydgående retning og til betalingsanlægget for trafikanter, der kommer fra Ottelundevej Overføringen.

Tilkørselsrampe st. 317

Der etableres tilslutning til tilkørselsrampe til den nye motorvej E47 i sydgående retning og til betalingsanlægget for trafikanter, der kommer fra Rødbyhavn.

Tilkørselsrampe st. 925

Tilslutning og sammenfletning med ny motorvej E47 i sydgående retning og til betalingsanlægget.

Frakørselsrampe

Frakørselsrampe der benyttes af trafikanter, der skal mod Rødbyhavn.

Frakørselsrampe st. 0

Der etableres tilslutning til eksisterende Sydmotorvej E47 for trafikanter, der kommer fra betalingsanlægget og skal til Rødbyhavn.

Frakørselsrampe st. 345

Der etableres overkørsel til regnvandsbassin.

Frakørselsrampe st. 460

Der etableres tilslutning til Ottelundevej Overføringen.

Afvanding

I forbindelse med håndtering af overfladevand etableres der afvandingsystemer for motorvejen. Det opsamlede regnvand ledes via kanaler til åbne regnvandsbassiner, som forsynes med olieudskillere og sandfang med henblik på behandling af afløbsvand og tilbageholdelse af eventuelle forurenende udslip fra for eksempel motorvejsulykker. Formålet med regnvandsbassinerne er at forsinke udledningen af regnvand til recipienterne, så de ikke påvirkes væsentligt mere, end de ville være blevet påvirket, hvis de modtog regnvandet via nedsivning i det oprindelige landskab.

Regnvandsbassiner

For at begrænse udledningmængden fra regnvandsbassinerne videre ud til recipienterne, etableres regnvandsbassinerne med en volumenkapacitet, der muliggør oplagring af store mængder overfladevand.

Til håndtering af afvanding fra motorvej og betalingsanlæg etableres 2 regnvandsbassiner. Bassinerne etableres i overensstemmelse med de fastsatte myndighedskrav.

Bassinernes placering er beskrevet med reference til stationeringslinje for motorvej i nedenstående skema.

Stationering	Reference	Opland
33.130 – 33.300	Regnvandsbassin	Motorvej og tilslutningsanlæg ved Ottelundevej
33.660 – 33.730	Regnvandsbassin	Motorvej

Krydsende vandløb

Private og offentlige vandløb reguleres i fornødent omfang. På erstatningsmødet i juni 2015 blev vandsynsprotokollen, som er underskrevet af vandløbsmyndigheden, godkendt af ekspropriationskommissionen. Protokollen beskriver, hvor krydsende vandløb

er placeret og, hvorvidt de forlægges. Protokollen beskriver også de bassiner, som er nævnt ovenfor under "Regnvandsbassiner".

I nedenstående tabel er angivet det eksisterende kommunale vandløb Næsbæk, som krydser motorvej. Mere detaljeret redegørelse findes i vandsynsprotokollen.

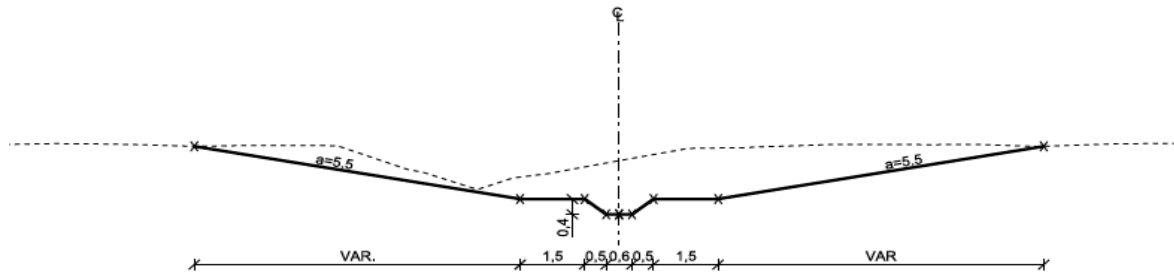
Stationering

33.650

Motorvej krydser åbent kommunalt vandløb (Næsbæk)

Det eksisterende Næsbæk forløb får et ændret vandløbsprofil. Vandløbet anlægges som et dobbeltprofil-

vandløb mod oversvømmelser, og der foretages ændring af vandløbets skråninger. Princip for vandløbsprofil fremgår af nedenstående figur:



Princip, fremtidig vandløbsprofil Næsbæk

Næsbæk forlægges mod nord på en strækning fra syd for Ottelundevej Nord til trepunkts-skel mellem matr.nr. 18e og 1r og 1f Ringsebølle By, Ringsebølle.

Vildthejn

Der opsættes ikke vildthejn i projektet.

Etablering af erstatningsvandhuller

Der eksproprieres ikke til etablering af erstatningsvandhuller i fase 3.

Faunapassager

Der etableres to faunapassager i forbindelse med motorvejens og Ottelundevejs krydsning af Næsbæk.

Vandløbet fungerer som vandringskorridor for mindre pattedyr og padder, hvilket sikres opretholdt ved etablering af faunapassager samt ledelinjer frem til passagerne i form af beplantninger og hegn.

I nedenstående skema er dimensionerne af faunapassagerne angivet. Højde i de kombinerede passager er angivet som mindste frihøjde over den tørre banket ("faunahylden"), hvor faunaen kan passere og ikke fra vandspejlet. Vandløbsunderføringer i de kombinerede passager etableres i 5 meters bredde målt fra kote ved "faunahylden".

Stationering (MTV)	Navn	Type	Dimension (Bredde x højde i meter)
33.650 (motorvej)	Næsbæk	Kombineret faunapassager og vandløbsunderføring	5.0 x 0.5
33.560 (Kommunevej Ottelundevej)	Næsbæk	Kombineret faunapassager og vandløbsunderføring	5.0 x 0.5

Kulturhistoriske forhold

Der er planlagt en række foranstaltninger til sikring af kulturarv eksempelvis følgende:

Der udføres arkæologiske forundersøgelser i det område, der kan blive påvirket af projektet. Museum Lolland-Falster forestår dette arbejde. Kulturstyrelsen er desuden løbende blevet underrettet under forløbet af forundersøgelserne. De arkæologiske forundersøgelser kan udmønte sig i egentlige arkæologiske udgravninger.

Arkæologiske forundersøgelser udføres med henblik på at minimere risikoen for, at arkæologiske udgravninger i værste fald kan forsinke det samlede anlægsprojekt.

Udgifter i forbindelse med de arkæologiske undersøgelser afholdes som udgangspunkt af anlægsmyndigheden, jf. museumslovens §§ 26, stk. 2 (forundersøgelser) og 27, stk. 4 (udgravninger).

Støjafskærmning

Der etableres ikke permanent støjafskærmning i projektets fase 3.

Støj og vibrationer i driftsfasen

Samlet set vil antallet af støjbelastede boliger blive reduceret som følge af kyst til kyst-projektet. Dette skyldes navnlig, at linjeføringen af den nye jernbane og motorvej vil være beliggende øst for Rødbyhavn, hvorfor vejtrafikken, som i dag kører igennem byen til færgen, forlægges mod øst. Tilsvarende vil jernbanetrafikken føres øst for Rødbyhavn. Trafikken gennem byen vurderes således reduceret betydeligt, uanset om færgedriften fortsætter eller ophører. Den del af projektet, som behandles i fase 3, medfører ikke væsentlige ændringer i støjpåvirkningen af omgivelserne.

Støj, støv og vibrationer i anlægsfasen

Kyst til kyst-projektet vil i anlægsfasen kunne give anledning til påvirkning af omgivelserne i form af støj og vibrationer.

Placeringen af kyst til kyst-projektet, herunder særligt tunnelementfabrikken betyder, at der samlet set er tale om støjgener i et begrænset geografisk område ved Rødbyhavn med lav befolkningstæthed og i forholdsvist begrænsede perioder af den samlede anlægsperiode. Der er således allerede i forbindelse med lokaliseringen af anlægsarbejderne, herunder særligt tunnelementfabrikken, foretaget en forebyggelse af,

at anlægsarbejdernes støjpåvirkning på omkringliggende beboelser og virksomheder ikke vil udgøre et betydeligt problem i anlægsperioden.

Det er vurderet, at der ikke vil være bygningskadelige vibrationer i anlægsfasen, da boliger i umiddelbar nærhed af anlægsområdet allerede er overtaget eller forventes at blive det.

Anlægsarbejdet, der er forbundet med etableringen af det vestlige landområde, består i etablering af en sten-sætning, som danner rammen for selve landopfyldningen. Landopfyldning vil ifølge VVM-redegørelsen mv. ikke give anledning til støj, der overstiger 70 dB, inden for normal arbejdstid (hverdage (07-18)). I øvrige tidsrum herunder om natten kan støjen være op til 55 dB på facaden af boliger, bortset fra en kortere periode (ca. 3 måneder) med støj op til 60 dB på facaden af de nærmest beliggende sommerboliger og almindelige boliger.

Anlægsarbejderne, der er forbundet med etableringen af tunnelementfabrikken, vil også medføre en støjpåvirkning. Det vil navnlig være pæle- og spunsarbejder samt jordarbejder med entreprenørmaskiner, som vil medføre den største støjpåvirkning. Derudover vil der samtidig med etableringen af tunnelementfabrikken blive udført landopfyldningsaktiviteter i den østlige del af projektområdet. Samlet set vurderes aktiviteterne at medføre, at sommerboliger i det sydvestlige hjørne af Hyldtofte Østersøbad kan blive udsat for støj med niveauer op til 55 dB. I dagperioden inden for normal arbejdstid kan der blive anvendt mere materiel end i øvrige tidsrum, men det vurderes, at støjen ikke vil overstige 70 dB på facaden af de nærmeste boliger.

Driften af arbejdshavnen og tunnelementfabrikken forventes at vare i få år. Der vil være støjende aktiviteter i form af bl.a. anløb af skibe i døgndrift, transport af grus og sten på fabriksområdet, nedknusning af spildt og kasseret beton. Ifølge VVM-tillægget vil støjen fra tunnelementfabrikken ikke overstige 70 dB i dagperioden inden for normal arbejdstid samt lørdage (7-14) og 40 dB i øvrige perioder på facaden af boliger.

Efter afslutningen af produktionen af tunnelementer fjernes tunnelementfabrikken igen. Over en periode på 9-12 måneder fjernes betonfundamenter og spunsjern optages. Arbejdet udføres i dagperioden inden for normal arbejdstid, og støjpåvirkningen vil i henhold til VVM-tillægget ikke være over 70 dB på facaden af boliger.

I forbindelse med anlæg af tunnelportal og ramper vil der blive etableret et betonblandeanlæg. Støjen fra

dette anlæg er sammenlignelig med støjen fra tunnel-elementfabrikken og skal lige som dette anlæg have en miljøgodkendelse. Ifølge VVM-tillægget vil støjen fra tunnelelementfabrikken ikke overstige 70 dB i dagperioden inden for normal arbejdstid samt lørdage (7-14) og 40 dB i øvrige perioder på facaden af boliger.

I forbindelse med etablering af spunsvægge ved transformerstationen tilknyttet jernbanelandanlægget og ved betalingsanlægget forventes disse nedbragt med vibrator inden for normal arbejdstid. Nedbringning med vibrator støjer væsentligt mindre end nedbringning ved ramning. Det kan dog ikke helt udelukkes, at der kan være behov for at anvende ramning til dette arbejde. Ingen boliger vil blive udsat for støj, der overstiger 70 dB på facaden.

Nedramning af køreledningsmaster, jordarbejde, sporarbejde, aktivitet på oplagspladser mv. vil fortrinsvis ske inden for normal arbejdstid. Der forventes som udgangspunkt ikke at blive udført støjende aktivitet i forbindelse med anlæg af jernbanen uden for normal arbejdstid. Bliver det dog mod forventning nødvendigt at udføre anlægsaktiviteter, der omfatter jordarbejder, sporbygning, nedrivning eller oplagsaktiviteter, men ikke nedramning af køreledningsmaster uden for normal arbejdstid vil færre end 25 fritliggende boliger blive udsat for støj over 40 dB. Det bemærkes, at de situationer, hvor ejendommene pr. aktivitet vil blive berørt af støj over 40 dB, kun vil optræde i kortere perioder af få ugers varighed, når anlægsaktiviteterne gennemføres på de delstrækninger, der er tættest på ejendommene. Støjen vil dog maksimalt være 70 dB på facaden af de berørte boliger

I forbindelse med etablering af tilslutningsanlægget, i fase 3, vil der for én ejendom beliggende tæt på tilslutningsanlægget ske en støjpåvirkning på op til 80 dB (A) på hverdage i dagtimerne (kl. 7-18). Anlægsperioden vil vare maksimalt 6 måneder.

Udgravningen af tunnelrenden, etablering af landopfyldningen samt anlægsarbejderne generelt vil resultere i, at der i arbejdsområdet etableres betydelige oplag af bl.a. jord og havbundssedimenter, som genanvendes i kyst til kyst-projektet, herunder navnlig til landopfyldning.

Anlægsarbejdet vil blive tilrettelagt således, at det ikke medfører unødige støvgener, men det kan imidlertid ikke udelukkes, at der vil være tørre perioder, som i kombination med blæst kan føre til, at der blæser støv fra oplagene af jord og havbundssedimenter til de nærliggende omgivelser. Kørsel på arbejdsveje vil li-

geledes i sådanne perioder kunne medføre støv. Støvgener vil f.eks. blive søgt imødegået ved vanding, såfremt dette måtte blive aktuelt.

Derudover vil håndtering af materialer i forbindelse med produktionen af tunnelelementer og ved betonproduktionen for portalbygværk og ramper kunne generere støv, ligesom der kan komme støv fra de oplagrede materialer. Dette vil dog blive begrænset for eksempel ved overdækket opbevaring af hovedparten af materialerne.

Vejbestyrelsesforhold

Følgende fremgår af anlægsloven.

§ 22

Henholdsvis Femern A/S og A/S Femern Landanlæg kan anlægge nye veje og foretage ændringer af eksisterende veje eller afholde omkostninger hertil, når dette er nødvendigt for anlæggelsen og driften af anlægsprojektet nævnt i §§ 1 og 2, uden at der træffes afgørelse herom i medfør af lov om offentlige veje og lov om private fællesveje.

§ 23

Transportministeren kan pålægge kommunalbestyrelsen at optage en privat fællesvej som offentlig vej, hvis den private fællesvej har betydning for anlæggelsen eller driften af anlægsprojektet nævnt i §§ 1 og 2.

Yderligere er der den 30. september 2016 indgået en vejaftale med Lolland Kommune om fremtidig status, drift og vedligeholdelse af vigtige veje for anlægsprojektet. Det drejer sig om Sandholmvej, Færgevej og Gl. Badevej.

Oversigtsarealer

Der kan pålægges servitut om fri oversigt i overensstemmelse med vejreglerne.

Adgangsbegrænsning

Der pålægges ikke servitut om adgangsbegrænsning på ejendomme.

Afrømning af nedlagte vejstrækninger

Aflagte vejarealer, der tillægges private ejendomme, undersøges for forurening, og arealerne renses i fornødent omfang. Vejkasse og rabatjord opbrydes og fjernes, og arealet reetableres med muldjord. Arealet bringes i en form og tilstand, der hænger sammen med de omkringliggende arealer.

Vejtrafikken

Vejtrafikken vil i anlægsfasen blive forøget. Det forventes dog ikke, at effekterne af dette kan mærkes af ejendomme, der indgår i fase 3.

Ejendomsforhold

Areal- og rettighedserhvervelse

I afsnittet "ejendomsforhold" nedenfor er det anført, hvilke ekspropriative indgreb der forventes gennemført på de berørte ejendomme.

Afskårne arealer - Jordfordeling

Jordfordeling er indarbejdet i projektet som en samlet aftalekonstruktion.

Ekspropriationskommissionen kan i konkrete situationer beslutte, at nærmere angivne afskårne arealer skal tillægges andre ejendomme som erstatning for afgivelse af arealer og rettigheder andre steder på de pågældende ejendomme.

Ledningsarbejder

Ledninger, der konflikter med etablering eller drift af det permanente anlæg, vil blive flyttet forud for påbegyndelsen af anlægsarbejderne. Flytningen udføres af ledningsejerne.

Femern udarbejder ledningsprotokolmateriale, som skal danne grundlag for indgåelse af aftaler med de berørte ledningsejere om gennemførelse af nødvendige ledningsarbejder (tekniske løsninger) i overensstemmelse med projektets tidsplan samt i øvrigt om betalingsmæssige forhold. Arbejdet med udarbejdelse af ledningsprotokoller og forhandlingerne med ledningsejerne om protokolaftalernes udformning pågår. Femern vil sende de endelige protokoller til ekspropriationskommissionen på et senere tidspunkt.

Hvis parterne i visse tilfælde ikke kan nå til enighed om, hvilke tekniske løsninger der skal gennemføres, og dette bliver et problem for projektets tidsmæssige gennemførelse, vil Femern benytte sig af anlægslovens § 19 og inddrage transportministeriet. I det omfang parterne ikke kan blive enige om betalings-spørgsmål (fordeling af udgifter til nødvendige ledningsarbejder), vil Femern forelægge tvisten herom for Ekspropriationskommissionen i overensstemmelse med anlægslovens § 21.

Servitutter

Vejbyggelinjer

Der vil blive pålagt servitut om vejbyggelinjer langs den nye motorvej og omkring tilslutningsanlægget ved

Ottelundevej. Som udgangspunkt i en afstand på 50 m fra vejmidten, på begge motorvejens sider. Dertil kommer højde- og passagetillæg jf. vejlovens bestemmelser på 2 gange højdeforskellen + 1,5 m til passage.

Byggelinjer fastsættes således:

Fra motorvejens midte: 50 m.

Fra rampens venstre kørebanekant: 35 m.

Bemærkninger og spørgsmål til projektet

Efter Femern A/S' 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:

Femern A/S oplyste, at der pågår drøftelser med Lolland Kommune om etableringen af det kommende tilslutningsanlæg. Besigtigelsesforretningen foretages i overensstemmelse med det af Femern A/S' forelagte besigtigelsesmateriale.

Femern A/S oplyste endvidere, at der søges indgået frivillige jordfordelingsaftaler med lodsejerne, og at Femern på nuværende tidspunkt er i gang med de nærmere drøftelser med berørte lodsejere i den henseende.

Flere lodsejere stillede spørgsmål til håndteringen af det kommunale vandløb Næsbæk, herunder om der vil blive foretaget en genberegning af dimensioneringen af Næsbæk for at sikre, at den nødvendige kapacitet af vandløbet er til stede.

Femern A/S oplyste, at der ikke er foretaget en genberegning endnu, men at vandløbet Næsbæk skal dimensioneres til at kunne klare den mængde vand, som udledes hertil. Femern A/S er i dialog med Lolland Kommune om håndteringen af Næsbæk, og det er planen, at der skal foreligge beregninger og en underskrevet vandsynsprotokol inden ekspropriationsforretningen.

En lodsejer spurgte, hvornår anlægsarbejdet påbegyndes.

Femern A/S oplyste, at de arkæologiske undersøgelser påbegyndes i 2022. Arealerne overdrages herefter til entreprenøren i 2023, hvorefter anlægsarbejderne kan gå i gang.

En lodsejer stillede spørgsmål til, hvordan faunapassagen udformes, herunder i forhold til passage og oprensning af vandløbet i faunapassagen.

Femern A/S oplyste, at der kommer en faunapassage, hvor dyr som f.eks. oddere kan passere. Mennesker kan ikke passere, ligesom der ikke kan køre store maskiner igennem for at oprense faunapassagen. Faunapassagen laves efter de standarder, som også bruges ved andre store anlægsprojekter som f.eks. motorveje, og det sikres, at faunapassagen kan oprenses.

En repræsentant for lodsejerne spurgte, om de udlagte naturområder og jordfordelingsplanen ligger fast, idet en lodsejer har et forslag til at flytte et naturareal, som efter den nu foreslåede jordfordelingsplan skal ligge tæt på byen til en placering ved motorvejen.

Femern A/S oplyste, at både Lolland Kommune og Naturstyrelsen ønsker den mere bynære natur, idet erfaringen viser, at jo tættere naturen er på byen, jo mere vil den blive brugt. Derfor er det afgørende, at naturen kommer så tæt på byen som muligt.

Individuelle møder

Efter det indledende møde afholdte kommissionen individuelle møder med de ejere, der havde anmodet kommissionen herom. Der blev afholdt møde med ejerne af følgende ejendomme:

Matr.nr. 112b, 112c og 112d Rødby Markjorder

Ejer: *Flemming Frederik Eriksen*, Strandholmsvej 2, 4970 Rødby

Mødested: Femern A/S' infocenter, Vestre Kaj 50C, 4970 Rødby

Femern A/S præsenterede projektet.

Ejeren og dennes repræsentanter stillede spørgsmål til jordfordelingsplanen.

Ejeren og dennes repræsentanter tilkendegav, at ejeren er utilfreds med, at han får et tillagt et areal fra matr.nr. 93c Rødby Markjorder, der er stærkt defigureret som følge af den buede tilkørselsrampe til motorvejen.

Femern A/S oplyste, at ifølge den foreslåede jordfordelingsplan, skal ejeren kun betale for den regulære del af det tillagte areal, som udgør et firkantet areal, der kan køre maskiner på, mens det resterende areal tillægges vederlagsfrit.

Ejeren og dennes repræsentanter anmodede om, at det midlertidige arbejdsareal på matr.nr. 112b flyttes eller indskrænkes. Han ville endvidere gerne vide, hvad arbejdsarealet mere præcist skal bruges til.

Femern A/S tilkendegav, at de vil undersøge, om arbejdsarealet kan indskrænkes. Det vil endvidere blive søgt præciseret, hvad arealet skal bruges til.

Ejeren gjorde opmærksom på, at der er tillagte arealer, som skal drænes.

Femern A/S oplyste, at dræn, der berøres af projektet, vil blive reetableret.

Ejeren og dennes repræsentanter tilkendegav, at ejeren ønsker privat fællesvej 4 på matr.nr. 112b opretholdt som privat vej, og at Femern A/S etablerer en ny vendeplads for enden af vejen op til motorvejen. Ejeren henviste i den forbindelse til, at han i dag anvender Femerns ejendom matr.nr. 111a Rødby Markjorder, der bliver inddraget til motorvejen, som vendeplads.

Matr.nr. 17a, 91a og 93c Rødby Markjorder

Ejer: *Kjeld Rud Hansen*, Ottelundevej 1, 4970 Rødby

Mødested: Ottelundevej 1, 4970 Rødby

Femern A/S præsenterede projektet.

Ejeren oplyste, at der på ejendommen er mange dræn, ledninger og kabler, som skal omlægges.

Femern A/S bemærkede, at man er opmærksom på dræn, ledninger og kabler, og at disse vil blive håndteret.

Ejeren tilkendegav, at han gerne vil tages med på råd i forbindelse med vandafledningen, og at han gerne vil deltage i et opstartsmøde herom, hvilket Femern A/S er indforstået med.

Ejeren udtrykte bekymring for, om der vil være vejadgang til ejendommen i anlægsperioden.

Femern A/S oplyste, at de vil sikre fornøden vejadgang til ejendommen i hele anlægsperioden.

Ejeren anførte, at han vil få et stort trekantet areal (spids) på matr.nr. 17a ved det nye tilslutningsanlæg, hvor hans maskiner ikke kan køre rundt. Arealet skal være mindst 40 meter i bredden for at maskinerne kan køre rundt. Han ser gerne, at spidsen medeksproprieres.

Femern A/S oplyste, at de vil undersøge, om projektet kan tilpasses det pågældende sted.

Ejeren tilkendegav, at han ønsker grøften langs Ottelundevej rørlagt, så det bliver muligt at afhente roer fra marken på matr.nr. 17a. Femern A/S tilkendegav, at man vil drøfte denne mulighed nærmere med ejeren.

Kommissionen besigtigede boligen på matr.nr. 93c, der skal eksproprieres som følge af projektet, og som Femern A/S ønsker prisfastsat af kommissionen ved ekspropriationsforretningen.

Matr.nr. 15a, 18i, 13e og 1f Ringsebølle By, RingsebølleEjer: *Anders Julius Ploug, Østre Allé 23, 4970 Rødby*Mødested: Østre Allé 23, 4970 Rødby

Femern A/S præsenterede projektet.

Ejeren udtrykte bekymring for, at han vil blive generet af "hundeluftere" på den nye sti langs med den eksisterende motorvej på matr.nr. 18e.Ejeren gjorde endvidere opmærksom på, at han kan få en udfordring med at få hentet roer fra sin mark på matr.nr. 18i. Forskellige løsninger blev drøftet. Ejeren

nævnte i den forbindelse bl.a., at han gerne ser den planlagte nye overkørsel fra Ottelundevej til den vestlige lod af matr.nr. 18i flyttet længere mod syd, eller der evt. etableres to overkørsler.

Femern A/S oplyste, at man vil se nærmere på de forskellige muligheder og herunder drøfte med Naturstyrelsen, om ejeren kan få lov til at afhente roer via deres kommende areal langs sydsiden af den kommende Ottelundevej.

Herefter afsluttedes dagens møde.

Henrik Hansen*/Ditte Hyldgaard***Fredag den 18. juni 2021, kl. 9.00** samledes kommissionen ved ejendommen Snedkervej 9, 4970 Rødby for at fortsætte besigtigelsen i anledning af anlægget af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark, jf. lov nr. 575 af 4. maj 2015.

Deltagerne var de samme som ved forretningen den 17. juni 2021.

Protokollen førtes af fuldmægtig *Ditte Hyldgaard*.

Ved dagens møde besigtigedes den ejendom, som ejerne havde anmodet kommissionen om at besigtige.

Følgende passerede:

Matr.nr. 1g Ringsebølle By, RingsebølleEjere: *Poul Hunniche Madsen og Catarina Brændstrup Jensen, Snedkervej 9, 4970 Rødby*Mødested: Snedkervej 9, 4970 Rødby

Femern A/S præsenterede projektet.

Ejerne anførte, at de gerne ser, at projektet justeres, således at indgreb på ejendommen helt kan undgås. De foreslog konkret, at man bruger det nuværende nordgående spor på motorvejen til den fremtidige sydgående trafik i stedet for at bruge og udvide det nuværende sydgående spor, som der er lagt op til fra Femerns side. Derved kan beplantningen, herunder en række større træer på ejendommen, bevares.Femern A/S oplyste, at man forventer, at kunne justere projektet, således at indgreb af både permanent og midlertidig karakter helt vil kunne undgås. I så fald bliver ejendommen ikke arealmæssigt berørt af projektet.**Kommissionens vurderinger og beslutninger**

Kommissionen har noteret sig de tilsagn, som Femern A/S gav ved besigtigelsen om at se nærmere på en række fremsatte forslag og ønsker.

Kommissionen finder ikke grundlag for at pålægge Femern A/S at etablere vendeplads på matr.nr. 112b for enden af den private fællesvej, der overgår til privat vej, som ønsket af ejendommens ejer.

Med ovenstående bemærkninger godkendte kommissionen herefter det forelagte projekt.

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

Særlige bestemmelser

Samtlige arealer, som berøres af anlægsprojektet i fase 3, og som indgår i nærværende besigtigelsesforretning, er angivet i dette afsnit.

For hver berørt ejendom redegøres kort for de indgreb, der foretages.

Indgrebene vil først blive gennemført på ekspropriationsforretningen, og der kan ske ændringer i beskrivelserne frem mod ekspropriationsforretningen. De enkelte afsnit skal læses i sammenhæng med besigtigelsesplanerne. Se tegningslisten ovenfor.

I beskrivelsen benyttes matrikelbetegnelsen og ejer navn til at identificere det areal, som er berørt af det konkrete indgreb. En ejendom kan omfatte flere matrikelnumre, og beskrivelsen er ikke sorteret i ejendomsrækkefølge. Arealerne beskrives i stationeringsrækkefølge. Ejers navn er nævnt, så disse har nemmere ved at finde de matrikelnumre i nedenstående tabel, som de selv ejer.

Stationeringerne i de enkelte afsnit beskriver den samlede udstrækning af hele det berørte areal. Det vil sige, at det eksproprierede areal ofte fylder væsentligt mindre end den angivne stationeringslængde. Hvis man skal have et indtryk af ekspropriationsindgrebenes omfang, skal man kigge på besigtigelsesplanerne.

Stationeringen relaterer sig til besigtigelsesplanen, og stationeringen skal benyttes til at finde det konkrete areal på planen.

Startpunktet for projektets stationering af jernbane og motorvej ligger på den tyske side. Lokale veje er angivet med en særskilt stationering.

De enkelte afsnit starter med stationering. Efter angivelse af ejernavn nævnes hvilket ”delprojekt”, der er tale om (motorvej, regnvandsbassiner mv.). Slutteligt beskrives ekspropriationsindgrebene.

Tekniske beskrivelser for lukning af veje, omlægning af veje, anlæg af faunapassager og så videre er beskrevet ovenfor. Dette afsnit tjener først og fremmest til en overordnet beskrivelse af, hvilke dele af projektet, der anlægges på den enkelte ejendom, og hvilke ekspropriationsindgreb, der er på de enkelte ejendomme.

Gennemgang af ejendomsindgreb ud fra motorvejens stationering.	
Mat.nr. 549r Rødby Markjorder	Motorvejens st. 29.310-30.310 v.s. (besigtigelsesplan 6) Ejer: DSB Ejendomsudvikling A/S Midlertidig adgang til tilsynshavn. Der eksproprieres areal til midlertidigt arbejdsareal.
Matr.nr. 15c Rødby Markjorder	Motorvejens st. 30.690 – 31.350 h.s. Ejer: Hans Peter Krag Forlagt kommunevej Strandholmsvej. Der eksproprieres permanent areal og areal til midlertidigt arbejdsareal. Permanent ekspropriation omfatter delvist tidligere eksproprieret arbejdsareal og medfører endvidere reduktion af areal til beplantningsområde omfattet af servitut om beplantning pålagt ved tidligere ekspropriation.
Matr.nr. 15k Rødby Markjorder	Motorvejens st. 31.150 – 32.400 h.s. Ejer: Femern Bælt A/S Forlagt kommunevej Strandholmsvej Der eksproprieres permanent areal
Matr.nr. 15p Rødby Markjorder	Motorvejens st. 31.170 – 31.240 h.s. Ejer: Hans Peter Krag Forlagt kommunevej Strandholmsvej. Der eksproprieres permanent areal og areal til midlertidigt arbejdsareal.
Matr.nr. 112b Rødby Markjorder	Motorvejens st. 31.610 – 32.590 v.s. Ejer: Flemming Frederik Eriksen

	<p>Privat fællesvej 3, som har fungeret som adgangsvej til matr. nr. 14c Rødby Markjorder, nedlægges på matrikelkortet og overgår til ejerens frie disposition.</p> <p>Privat fællesvej 4, som har fungeret som adgangsvej til både matr. nr. 14c og 111a Rødby Markjorder, nedlægges på matrikelkortet og den del af vejen, der ikke erhverves til projektet, overgår til ejerens frie disposition.</p> <p>Motorvej og frakørselsrampe: Der eksproprieres permanent areal og areal til midlertidigt arbejdsareal.</p> <p>Servitutter: Der pålægges servitut om vejbyggelinje.</p> <p>Afskårne arealer, der medeksproprieres: Motorvejens st. 32.020 – 32.590 h.s Arealer forventes dels henlagt under naboejendommen i jordfordeling, dels overdraget til Naturstyrelsen. Afklaring af adgangsforhold vil ske før ekspropriationsforretningen.</p>
Matr. nr. 549a Rødby Markjorder	<p>Motorvejens st. 31.680-31.860 Ejer: Banedanmark Motorvej krydser eksisterende jernbane i km. 31.750.</p>
Matr.nr. 14c Rødby Markjorder	<p>Motorvejens st. 31.820 – 32.140 Ejer: Femern Bælt A/S Privat fællesvej 3 og 4 nedlægges som adgangsvej til ejendommen.</p> <p>Motorvej: Der eksproprieres permanent areal og areal til midlertidigt arbejdsareal.</p> <p>Servitutter: Der pålægges servitut om vejbyggelinje.</p> <p>Afskårne arealer, der medeksproprieres: Motorvejens st. 31.900 – 32.110 v.s. Areal forventes henlagt under lb.nr. 508 i jordfordeling Motorvejens st. 31.860 – 32.140 h.s. Areal forventes overdraget til Naturstyrelsen ifm. jordfordeling. Afklaring af adgangsforhold vil ske før ekspropriationsforretningen.</p>
Matr.nr. 111a Rødby Markjorder	<p>Motorvejens st. 32.110 – 32.190 Ejer: Femern Bælt A/S Privat fællesvej 4 opretholdes som adgangsvej til ejendommen, men nedlægges som privat fællesvej på matrikelkortet.</p> <p>Motorvej: Der eksproprieres permanent areal og areal til midlertidigt arbejdsareal.</p> <p>Servitutter: Der pålægges servitut om vejbyggelinje.</p>

	<p>Afskårne arealer, der medeksprieres: Motorvejens st. 32.110 – 32.130 v.s. Forventes henlagt under lbnr. 508 i jordfordeling. Motorvejens st. 32.120 – 32.190 h.s. Forventes henlagt under lbnr. 509 i jordfordeling.</p>
<p>Matr.nr. 112c Rødby Markjorder</p>	<p>Motorvejens st. 32.190 – 32.740 v.s. Ejer: Flemming Frederik Eriksen Tilslutningsanlæg til motorvej: Der eksproprieres permanent areal og areal til midlertidigt arbejdsareal. Servitutter: Eksisterende servitut om vejbyggelinje opretholdes.</p>
<p>Matr.nr. 17a Rødby Markjorder</p>	<p>Motorvejens st. 32.420 – 33.260 Ejer: Kjeld Rud Hansen Motorvej, regnvandsbassin og tilslutningsanlæg v. Ottelundevej: Der eksproprieres permanent areal og areal til midlertidigt arbejdsareal. Privat fællesvej 5 (Ottelundevej Syd) nedlægges på matrikelkortet og overgår til ejerens frie disposition. Ejendommen får ændrede adgangsforhold: Fremtidig adgang til off. vej sker via ny overkørsel til ny kommunevej Ottelundevej Nord. Servitutter: Der pålægges servitut om vejbyggelinje.</p>
<p>Matr.nr. 112d Rødby Markjorder</p>	<p>Motorvejens st. 32.490 – 32.540 v.s. Ejer: Flemming Frederik Eriksen Tilslutningsanlæg til motorvej: Der eksproprieres permanent areal og areal til midlertidigt arbejdsareal. Servitutter: Eksisterende servitut om vejbyggelinje opretholdes.</p>
<p>Matr.nr. 93c Rødby Markjorder</p>	<p>Motorvejens st. 32.490 – 32.840 Ejer: Kjeld Rud Hansen Motorvej og tilslutningsanlæg v. Ottelundevej: Der eksproprieres permanent areal og areal til midlertidigt arbejdsareal. En bolig på arealet eksproprieres og nedrives. Servitutter: Der pålægges servitut om vejbyggelinje. Afskårne arealer, der medeksprieres: Motorvejens st. 32.500 – 32.620 v.s. Forventes henlagt under en naboejendom i jordfordeling.</p>

Matr.nr. 105a Rødby Markjorder	Motorvejens st. 32.580 – 33.280 v.s. Ejer: Jørgen Hansen Jaszczak. Tilslutningsanlæg til motorvej: Der eksproprieres permanent areal og areal til midlertidigt arbejdsareal. Servitutter: Eksisterende servitut om vejbyggelinje opretholdes.
Matr.nr. 91a Rødby Markjorder	Motorvejens st. 32.780 – 33.020 Ejer: Kjeld Rud Hansen. Motorvej og tilslutningsanlæg v. Ottelundvej: Matr.nr. 91a Rødby Markjorder eksproprieres i sin helhed.
Matr.nr. 91c Rødby Markjorder	Motorvejens st. 32.810 – 32.850 Ejer: Femern Bælt A/S Motorvej og tilslutningsanlæg v. Ottelundvej: Matr.nr. 91c Rødby Markjorder eksproprieres i sin helhed.
Matr.nr. 15a Rings- ebølle By, Ringse- bølle	Motorvejens st. 33.050 – 33.900 h.s. (besigtigelsesplan 5) Ejer: Anders Julius Ploug Udvidelse og forlægning af Næsbæk: Der eksproprieres areal til midlertidigt arbejdsareal.
Matr.nr. 1g Ringse- bølle By, Ringse- bølle	Motorvejens st. 33.150 – 33.340 v.s. Ejere: Poul Hunniche Madsen og Catarina Brændstrup Jensen Tilslutningsanlæg til motorvej: Der eksproprieres permanent areal og areal til midlertidigt arbejdsareal. Det undersøges, om arealindgreb i ejendommen kan undgås. Servitutter: Eksisterende servitut om vejbyggelinje opretholdes.
Matr.nr. 18i Ringse- bølle By, Ringse- bølle	Motorvejens st. 33.700 – 34.010 h.s. (besigtigelsesplan 1 og 5) Ejere: Anders Julius Ploug Tilslutningsanlæg v. Ottelundevej, forlagt Ottelundevej Nord samt udvidelse af Næsbæk: Der eksproprieres permanent areal og areal til midlertidigt arbejdsareal. Servitutter: Eksisterende servitut om vejbyggelinje opretholdes. Overkørsler: Eksisterende overkørsel til nordlig del af arealet nedlægges. Ny overkørsel fra ny Ottelundevej Nord til arealet etableres. Endelig placering af overkørsel aftales nærmere med ejeren.
Matr.nr. 98c Rødby Markjorder	Motorvejens st. 33.170 – 33.680 v.s. Ejer: Jørgen Hansen Jaszczak. Udvidelse af Næsbæk: Der eksproprieres areal til midlertidigt arbejdsareal.

Matr.nr. 13e Ringsebølle By, Ringsebølle	Motorvejens st. 33.170 – 33.670 h.s. (besigtigelsesplan 5) Ejer: Anders Julius Ploug Udvidelse af Næsbæk: Der eksproprieres areal til midlertidigt arbejdsareal.
Matr.nr. 12b Ringsebølle By, Ringsebølle	Motorvejens st. 32.180 – 33.670 h.s. (besigtigelsesplan 5) Ejer: Femern Bælt A/S Udvidelse af Næsbæk: Der eksproprieres areal til midlertidigt arbejdsareal.
Matr.nr. 16e Ringsebølle By, Ringsebølle	Motorvejens st. 33.200 – 33.720 h.s. (besigtigelsesplan 1 og 5) Ejer: Hans Jørgen Hansen Forlagt Ottelundevej og forlagt Næsbæk: Der eksproprieres permanent areal og areal til midlertidigt arbejdsareal. Tilslutning af kommunevej Skovsmosevej retableres, forlagt Ottelundevej st. 0.590 h.s. Ejerens passage over Næsbæk på østlig side af Ottelundevej opretholdes under anlægsarbejdet.
Matr.nr. 17a Ringsebølle By, Ringsebølle	Motorvejens st. 33.230 – 33.730 Ejer: Femern Bælt A/S Motorvej, tilslutningsanlæg v. Ottelundevej, regnvandsbassin og faunapassage Næsbæk: Matr.nr. 17a Ringsebølle By, Ringsebølle eksproprieres i sin helhed.
Matr.nr. 98b Rødby Markjorder	Motorvejens st. 33.270 – 33.640 v.s. Ejer: Jørgen Hansen Jaszczak. Udvidelse af Næsbæk: Der eksproprieres areal til midlertidigt arbejdsareal.
Matr.nr. 1r Ringsebølle By, Ringsebølle	Motorvejens st. 33.290 – 33.610 v.s. Ejer: Jørgen Hansen Jaszczak. Tilslutningsanlæg til motorvej, retablering af eksisterende faunapassage under motorvejen og udvidelse af Næsbæk: Der eksproprieres permanent areal og areal til midlertidigt arbejdsareal. Servitutter: Eksisterende servitut om vejbyggelinje opretholdes.
Matr.nr. 18e Ringsebølle By, Ringsebølle	Motorvejens st. 33.530 – 34.100 Ejer: Femern Bælt A/S Tilslutningsanlæg til motorvej, underføring af faunapassage Næsbæk under motorvejen samt udvidelse af Næsbæk: Der eksproprieres permanent areal og areal til midlertidigt arbejdsareal. Servitutter: Eksisterende servitut om vejbyggelinje opretholdes.

	Afskårne arealer, der medeksproprieres: Motorvejens st. 33.550 – 33.650 v.s. Forventes overdraget til Naturstyrelsen ifm. jordfordeling.
Matr.nr. 1f Ringsebølle By, Ringsebølle	Motorvejens st. 33.620 – 33.870 v.s. Ejer: Anders Julius Ploug. Udvidelse af Næsbæk: Der eksproprieres areal til midlertidigt arbejdsareal.
Matr.nr. 1k Rødby Markjorder	Motorvejens st. 33.620 – 34.350 v.s. Ejer: Femern Bælt A/S Udvidelse af Næsbæk: Der eksproprieres areal til midlertidigt arbejdsareal.

Herefter afsluttedes forretningen og protokollen blev underskrevet.

Henrik Hansen

Søren G. Nielsen Henning Alfred Rasmussen Bent Jørgensen Johannes Studstrup

Dorte Ellegaard Christian Henriksen Randi Weihrauch Villads Engstrøm

Søren Henriksen Jens Brenner Larsen Hanne Mølbeck

/Ditte Hyldgaard

Udskriftens rigtighed bekræftes

Isabel Gottlieb