

# Sporrenovering af Østbanen

## Besigtigelsesbog 1 - Faxe Kommune





**Besigtigelse**

**Forslag til tekniske bestemmelser**

**Sporrenovering på Østbanen**

**Af strækningen 14.49 – 29.99**

**Besigtigelsesbog 1**

**Faxe Kommune**

**Marts 2022**

## Besigtigelsesbog 1 – Faxe Kommune

Version nr. 1

Udgivelsesdato 14.03.2022

Udarbejdet: BGH, AHE, FKA, ATU, CBL, SMA, HAD, NMK, RRH, SJØ, TBB

Kontrolleret: ACD

Godkendt: ANE

## Indholdsfortegnelse

<b>1</b>	<b>Baggrund for projektet</b>	<b>5</b>
1.1	Politiskbeslutning	5
1.2	Lovgrundlag	5
1.3	Grænsefladeprojekter	6
1.4	Vurdering af Virkninger på Miljøet	6
1.5	Myndighedsforhold	6
<b>2</b>	<b>Projektbeskrivelse</b>	<b>8</b>
2.1	Spor	8
2.2	Afvanding	9
2.3	Konstruktioner, herunder vandløbsbroer, støttevægge og lign.	12
2.4	Støj og vibrationer under drift	12
2.5	Plan-, natur- og miljøforhold, rekreative og kulturhistoriske interesser	13
<b>3</b>	<b>Anlægsfasen</b>	<b>15</b>
3.1	Tidsplan	15
3.2	Togtrafikken	15
3.3	Vejtrafikken	16
3.4	Spærring af overkørsler	16
3.5	Jordarbejder	16
3.6	Støj under anlæg	17
3.7	Vibrationer under anlæg	18
<b>4</b>	<b>Ejendomsretlige forhold</b>	<b>18</b>
4.1	Ekspropriationer generelt	18
4.2	Ledninger	20
<b>5</b>	<b>Økonomi</b>	<b>20</b>
<b>6</b>	<b>Særlige bestemmelser</b>	<b>21</b>
6.1	Principper for kilometreringsangivelser af særlige bestemmelser	21

## Besigtigelsesbog 1 – Faxe Kommune

<b>Tegningsliste, Faxe Kommune</b>			
<b>Tegn.nr</b>	<b>Emne</b>	<b>Kilometrering</b>	<b>Målforhold</b>
ØSTB_EXP_100_030000_001	Oversigtskort	Hele Østbanen	1:100000
ØSTB_EXP_100_030001_001	Oversigtskort	Faxe Kommune	1:50000
ØSTB_EXP_100_013900_001	Besigtigelsesplan	13.900 - 15.800	1:2000
ØSTB_EXP_100_015800_001	Besigtigelsesplan	15.800 - 17.800	1:2000
ØSTB_EXP_100_017800_001	Besigtigelsesplan	17.800 - 19.800	1:2000
ØSTB_EXP_100_019800_001	Besigtigelsesplan	19.800 - 21.800	1:2000
ØSTB_EXP_100_021800_001	Besigtigelsesplan	21.800 - 23.800	1:2000
ØSTB_EXP_100_023800_001	Besigtigelsesplan	23.800 - 26.000	1:2000
ØSTB_EXP_100_026000_001	Besigtigelsesplan	26.000 - 27.900	1:2000
ØSTB_EXP_100_027900_001	Besigtigelsesplan	27.900 - 30.000	1:2000

### 1 Baggrund for projektet

Østbanen er beliggende i den sydøstlige del af Sjælland startende i Køge, hvorfra den fortsætter til Faxe Ladeplads. Jernbanen har yderligere en gren som starter i Hårlev og fortsætter over Stevns til Rødvig.

Alle arealer, som tilsammen udgør Østbanen, er ejet af Infrastrukturselskabet LJ A/S (fremadrettet kaldet Lokaltog). Lokaltog har gennem en periode foretaget undersøgelser og analyser, som viser, at hele Østbanen fra Køge til Faxe Ladeplads og fra Hårlev til Rødvig, i alt en jernbanestrækning på ca. 50 km, er nedslidt. Skinnerne er ca. 40 år gamle og samtidigt er jernbanens afvandingsystem ikke funktionsdygtigt, hvilket bl.a. betyder, at der nogle steder står vand helt op til svellerne. Endvidere efterlever Østbanens eksisterende opbygning ikke de krav og normer, der er for den jernbanedrift, der ønskes på Østbanen. Disse forhold har bl.a. medført, at der siden december 2019 er blevet kørt efter en midlertidig køreplan med et reduceret antal togafgange og med længere transporttid mellem de enkelte stationer for at minimere sliddet på skinnerne. Lokaltog er derfor i gang med at forberede en omfattende sporrenovering af hele Østbanen, således at jernbanens drift kan normaliseres og samtidig leve op til gældende normer og regler for jernbaneanlæg. I øjeblikket planlægges sporrenoveringen til at finde sted i perioden fra februar 2023 til december 2023.

Det samlede projekt er dækket af flere besigtigelsesbøger som tilsammen dækker kommunerne Køge, Stevns og Faxe.

#### 1.1 Politisk beslutning

Regionsrådet i Region Sjælland besluttede d. 4. november 2019 at igangsætte forberedelsen af sporrenoveringen, den såkaldte programfase (fase I). Regionsrådet besluttede den 24. juni 2020 at fortsætte arbejdet med sporrenoveringen og igangsætte sporrenoveringens næste fase, projekteringsfasen (fase II). Regionsrådet besluttede d. 7. juni 2021 at gå videre med sporrenoveringens fase III, hvor udbudsprocessen sættes i gang og senere selve sporrenoveringen. Formålet med renoveringen er at skabe rammerne for en tidssvarende jernbane og at normalisere jernbanens drift.

Med politisk aftale af d. 29. september 2020 mellem Region Sjælland og Stevns Kommune om 'Flytning af Rødvig Station' og 'Bindende aftale om etablering af en ny Rødvig Station' den 30. nov. 2020 indgår dette projekt også i det samlede Østbane-projekt.

#### 1.2 Lovgrundlag

Arealer og rettigheder til brug for udvidelse og ændring af eksisterende jernbaneanlæg kan erhverves ved ekspropriation efter "Jernbaneloven" (Lov nr. 686 af 27. maj 2015) § 30, stk. 2 og 3. Ekspropriation efter disse bestemmelser foretages på baggrund af reglerne i "Bekendtgørelse af lov om fremgangsmåden

ved ekspropriation vedrørende fast ejendom” (LBK nr. 1161 af 20. november 2008).

### 1.3 Grænsefladeprojekter

Langs strækningen på hele Østbanen udføres også andre projekter med andre anlægsmyndigheder, som i forskellig grad er sammenfaldende med sporrenoveringsprojektet. Det betyder endvidere, at nogle lodsejere er berørt af flere projekter. Arealmæssigt er der ikke konstateret sammenfald i Faxe Kommune.

### 1.4 Vurdering af Virkninger på Miljøet

#### Indledende dialog med Miljøstyrelsen

Den indledende dialog med Miljøstyrelsen med hensyn til VVM-screening af hele eller dele af sporrenoveringsprojektet af Østbanen blev påbegyndt maj 2020. På daværende tidspunkt bestod projektet af følgende delprojekter:

- Sporrenovering af hele Østbanen (Køge, Faxe og Stevns Kommuner),
- Option 1 Retableringen af Faxe Syd Station (i Faxe Kommune),
- Option 2 Flytningen af Rødvig Station (i Stevns Kommune).

Der blev i første omgang sendt tre ansøgninger om screeningsafgørelser:

- én om flytningen af Rødvig Station (Sendt til Stevns Kommune 29. april 2020)
- én om retableringen af Faxe Syd Station (Sendt til Faxe Kommune 21. oktober 2020. Videresendt til Miljøstyrelsen 29. oktober 2020)
- og én om selve sporrenoveringen af Østbanen (Sendt til Miljøstyrelsen 17. marts 2021)

Efterfølgende blev flytningen af Rødvig Station integreret i ansøgningen om sporrenoveringen, hvortil en revideret ansøgning blev sendt til Miljøstyrelsen 21. maj 2021.

Efter dialog med Miljøstyrelsen blev det besluttet, at alle tre delprojekter skulle indgå i en samlet ansøgning om screeningsafgørelse, hvortil Miljøstyrelsen samtidig anmodede om yderligere oplysninger og varslede en længere sagsbehandlingstid.

15. oktober 2021 blev den samlede ansøgning sendt til Miljøstyrelsen, og den 4. februar 2022 blev det offentliggjort, at projektet ikke er VVM-pligtigt. Der er efter offentliggørelsen ikke indgået klager over afgørelsen i høringsperioden.

### 1.5 Myndighedsforhold

Sporrenoveringen af Østbanen medfører forskellige midlertidige miljøpåvirkninger. Der er hele vejen gennem projektet fokuseret på at placere arbejdsarealer og arbejdsveje hensigtsmæssigt, således miljøpåvirkningerne minimeres mest muligt. Nødvendige dispensationer og tilladelser i forbindelse med projektet i Faxe Kommune er beskrevet i nedenstående afsnit. I afsnit 2.5 er screenin-

gen af miljø-, plan- og naturforhold, samt rekreative og kulturhistoriske interesser beskrevet nærmere.

### **Myndighedstilladelser og dispensationer**

Der er pr. 10. januar 2022 fremsendt 39 ansøgninger til Faxe Kommune og 2 ansøgninger til Miljøstyrelsen.

#### Faxe Kommune

Der er søgt om 18 landzonetilladelser jf. Planlovens § 35 til etablering af regnvandsbassiner, midlertidige arbejdspladser og tilhørende arbejdsveje, som er beliggende i landzone. Da der på 15 af disse arbejdspladser skal oplægges materiale fra banen, er der derudover søgt om 15 dispensationer til midlertidigt oplæg/omlastning af restprodukter jf. Miljøbeskyttelseslovens § 19 på de midlertidige arbejdsarealer i Faxe Kommune.

Det ene arbejdsareal er beliggende indenfor både sø- og å-beskyttelseslinjen, og derfor er der søgt om to dispensationer jf. Naturbeskyttelseslovens § 16.

I forbindelse med de midlertidige arealinddragelser er det nødvendigt med seks dispensationer fra skovbyggelinjen jf. naturbeskyttelseslovens § 17, og disse ansøgninger er indarbejdet i de respektive ansøgninger om landzonetilladelser jf. Planlovens § 35.

Der er søgt om dispensation til midlertidig ændring af to beskyttede jord- og stendiger jf. Museumslovens § 29a, da to arbejdsveje vil gennembryde disse, samt én dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 3 i forbindelse med ændring af tilstanden af et beskyttet overdrev ved etablering af en permanent dæmningsudvidelse.

Derudover er der søgt én dispensation fra Jordforureningslovens § 8 i forbindelse med anlægsarbejdet på forureningskortlagt område (V1), hvor en permanent dæmningsudvidelse er nødvendig i forbindelse med reetableringen af grøfteanlæg og bandedæmning.

#### Miljøstyrelsen

Der er søgt om ophævelse af fredskovspligten på to lokationer jf. Skovlovens § 6 i forbindelse med permanent arealinddragelse.

### **Status på myndighedsansøgninger ultimo februar 2022**

Miljøstyrelsen meldte den 24. august 2021 dispensation fra skovlovens § 6.

Faxe Kommune har den 9. august 2021 kvitteret for modtagelse af 14 af de 18 ansøgninger om landzonetilladelse jf. Planlovens § 35, hvoraf det er meddelt, at det ene areal ikke kræver en dispensation. Landzonetilladelserne har været i naboorientering i efteråret 2021 uden indkomne bemærkninger, og de er efterfølgende sendt i høring ultimo januar 2022. Kommunen gav landzonetilladelse den 18. februar 2022.

De resterende fire dispensationer om landzonetilladelse til regnvandsbassiner er fremsendt til kommunen den 7. januar 2022, og kommunen kvitterede for modtagelse af disse den 26. januar 2022. Disse fire landzoneansøgninger er pr. 22.



februar i naboorientering, og det forventes, at der foreligger en afgørelse ultimo marts 2022.

Faxe Kommune har den 23. juli 2021 kvitteret for modtagelse af de 15 dispensationsansøgninger til midlertidigt oplæg/omlastning af restproduktioner jf. Miljøbeskyttelseslovens § 19. § 19-ansøgninger har været i naboorientering i efteråret 2021 uden indkomne bemærkninger, og de er efterfølgende sendt i høring ultimo januar 2022. Kommunen meddelte dispensation den 3. marts 2022.

Faxe Kommune har den 3. januar 2022 kvitteret for modtagelse af de to ansøgninger jf. naturbeskyttelseslovens § 16. Kommune har oplyst, at der reelt ikke er en sø-beskyttelseslinje, da der er fejl i de eksisterende kortlag, og derfor er det kun ansøgningen om å-beskyttelseslinjen, der er gældende. Afgørelsen har været i høring uden indkomne bemærkninger, og de meddelte dispensation fra å-beskyttelseslinjen den 9. februar 2022.

Faxe Kommune har den 3. januar 2022 kvitteret for modtagelse af de to ansøgninger om ændring af sten- og jorddiger jf. Museumslovens § 29a. Afgørelserne har været i høring uden indkomne bemærkninger, og de meddelte dispensation den 9. februar 2022.

Faxe Kommune har den 23. juli kvitteret for modtagelse af ansøgningen jf. Jordforureningslovens § 8. Den 10. januar meddelte kommunen, at der ikke er krav om § 8-tilladelse i nærværende projekt, da det er et erhvervsprojekt og ikke en offentlig indsats.

Faxe Kommune har den 3. januar 2022 meddelt, at det ikke er nødvendigt med en § 3-dispensation i forbindelse med dæmningsudvidelsen, da arealet ikke længere er omfattet af § 3-beskyttelsen.

## **2 Projektbeskrivelse**

### **2.1 Spor**

Sporfornyelsesprojektet for Østbanen indebærer, at skinner og sveller på hele strækningen skal udveksles fra gamle nedslidte DSB37 skinner på primært duoblok sveller til nye 60E2 skinner på monoblok betonsveller.

Generelt set fastholdes sporets eksisterende placering i planet, dog med enkelte justeringer i centimeter-niveau. Blandt andet sidetrækkes sporet nogle steder for at opnå en bedre sporgeometri, hvilket typisk vil være i kurverne.

I højden fastholdes sporkoten på stationsområder, ved vejoverføringer og ved jernbaneoverkørslerne. Mellem disse områder kan sporkoten hæves eller sænkes lidt afhængig af de lokale forhold. Ved jernbaneoverføringer og på dæmninger sænkes sporkoten typisk lidt for at opnå et bredere planum, så der er plads til fuld ballastbredde uden at skærvene falder ned ad skråninger eller ud over brokanterne. På fri stræk i terræn hæves sporet nogle steder lidt af hensyn til at opnå en korrekt sporafvandning.

Samlet set omfatter sporfornyelsen:

- Fornyelse af skinner og sveller til 60E2 Dmp spor med tilhørende arbejder til færdigt spor
- Etablering af overgangssvejsninger mellem DSB45 og 60E2 skinner i spor og sporskifter
- Justering af eksisterende UIC60 Dmp spor
- Ballastrensning på udvalgte strækninger
- Ombygning af overkørsler
- Udveksling af gamle DSB45 sporskifter til UIC60 sporskifter på monoblok betonsveller

Sporfornyelsen medfører, at det ikke længere er nødvendigt at køre efter den midlertidige køreplan. Jernbanen forberedes dog til, at der i fremtiden eventuelt kan foretages en hastighedsopgradering til 120 km/t fra Køge st. 0.000 og frem til Tokkerup st. 21.975. På grund af kurveforhold mv. har det ingen relevans, at opgradere den resterende del af strækningen til Faxe Ladeplads.

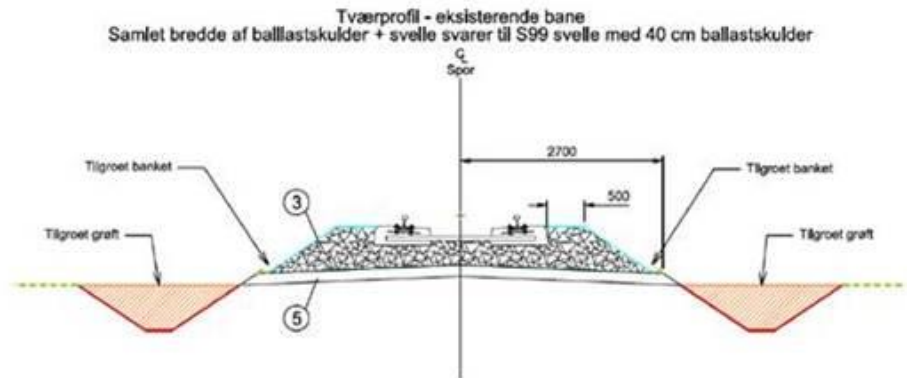
### 2.1.1 Faxe Syd Station

På Faxe Syd Station skal der bygges et nyt krydsningsspor og sporskifte, samt en ny midtliggende sideperron til betjening af spor 2. Der etableres adgang til den nye perrons nordlige ende via en ny sporovergang. Den eksisterende perron ved spor 1, langs Gammel Strandvej, afkortes i den nordlige ende og forlænges i sydlige ende, så den er beliggende overfor den nye midtliggende perron. Der etableres nye rampeadgange i nordlig ende for begge perroner. Den eksisterende trappe fra fodgængerovergangen ved Gammel Strandvej til den eksisterende perron bevares. Den eksisterende aptering fordeles på de 2 perroner og suppleres med ny belysning og ny skiltning.

### 2.2 Afvanding

I forbindelse med sporrenoveringen vil jernbanens afvandingsanlæg blive renoveret og reetableret i et omfang, der sikrer, at overfladevandet kan ledes væk fra banen. Hermed opnås en tør og stabil sporkasse på strækningen, hvilket er et væsentligt element for at opretholde en normal drift på Østbanen.

I dag er jernbanen anlagt med tagfald, og afvander primært til grøfteanlæg langs banen som illustreret på figur 1, mens der i bynære områder, stationsområder og andre pladstrange lokationer afvandes til dræn, som er mindre pladskrævende.

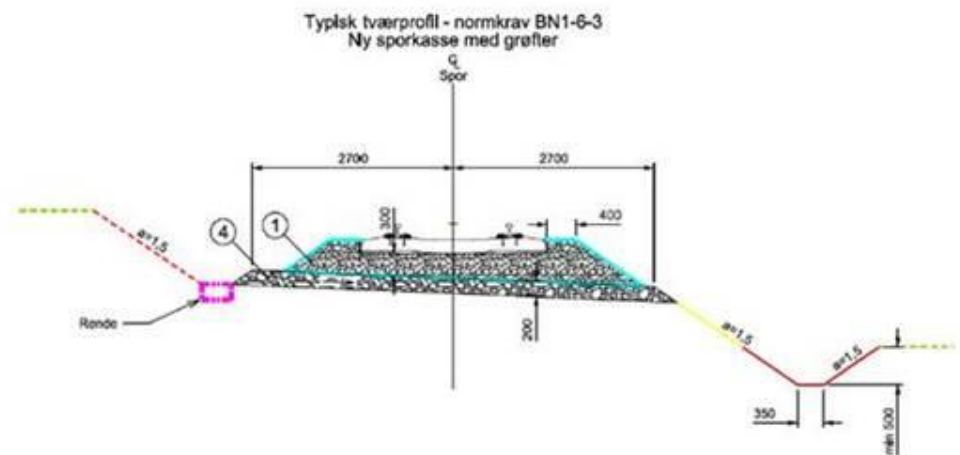


Figur 1 Tværprofil af eksisterende jernbane, tagfald med to grøfter

På en stor del af strækningen er grøfterne med tiden blevet udvisket som følge af erosion, samt ved opfyld fra både jernbanen og de tilstødende marker. Dette har medført, at vandet ikke kan ledes væk fra jernbanen via det eksisterende afvandingsanlæg, og at vandet flere steder står stille i sporkassen, hvilket medfører store sportekniske og vedligeholdelsesmæssige problemer.

Det betyder, at der i sporrenoveringen skal graves nye grøfter, hvortil der er krav om, at grøfternes opbygning følger de normsatte retningslinjer for grøfteopbygning langs jernbaner. Disse retningslinjer har udviklet sig over tid og har medført, at grøfternes volumen og udbredelse er større end de oprindelige og nu opfyldte grøfter.

I forbindelse med sporrenoveringen er der udarbejdet en løsning, hvor man i stedet for at grave en ny og større grøft på hver side af jernbanen, ændrer banen fra tagfald til ensidefald og graver en grøft på den ene side af jernbanen, mens man på den anden side af jernbanen nøjes med at etablere et mindre trug (opsamlingsrende), som vist på figur 2.



Figur 2 Tværprofil af jernbane med ensidefald og en grøft

Fordelen ved denne løsning er, at arealindgrebet i naboejendommene reduceres kraftig eller helt undgås på den side, hvor det mindre trug bygges, da trugene de fleste steder kan holdes indenfor Lokaltogs ejendom. Endvidere reduceres jordmængden, der skal graves væk markant, hvilket igen reducerer anlægstrafik med dertil hørende støjgener. Endvidere reducerer denne løsning de efterfølgende driftsomkostninger til vedligeholdelse af grøfter. Løsningen er dog tilpasset de lokale forhold således, at der også er strækninger, hvor der fastholdes grøfter på begge sider.

Efter sporrenoveringen afleder jernbanen overfladevand på følgende måder:

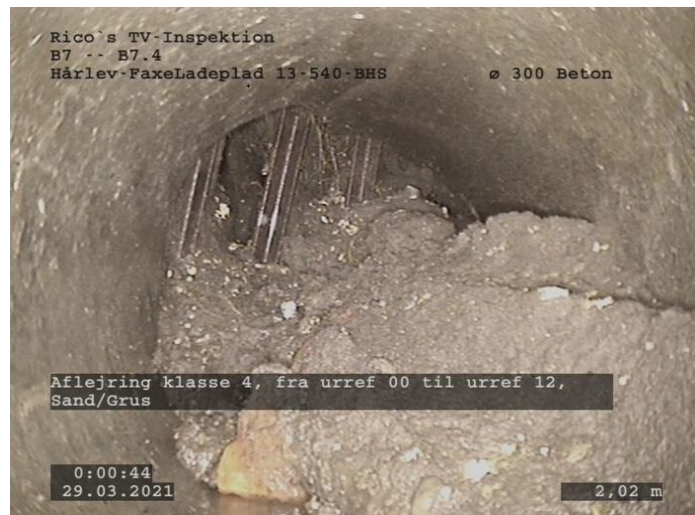
- 1) via grøfter og opsamlingstrug på åben strækning
- 2) via dræn hvor anvendelse og indretning af naboejendomme ikke efterlader plads til grøfter

Overfladevandet fra jernbanen og jernbaneskråningerne ledes via grøfter, opsamlingstrug og dræn enten direkte til recipienterne eller til nyetablerede regnvands- og grøftbassiner på fremtidigt jernbaneareal. I regnvands- og grøftbassinerne reguleres afstrømningen inden udledning til vandløb eller regnvandsledning og sikrer således aflastning af recipienterne. De nye regnvands- og grøftbassiner vil medføre at vandet ikke står stille i banegrøfterne, men i stedet løbe til bassinerne. Vandet fra eksisterende markdræn, der er tilsluttet banegrøfterne, kan derved uhindret løbe ned i banegrøften og dermed forbedre tørholdelse af de tilgrænsende naboarealer.

Baneafvandingen består derudover af nødvendige rensebrønde, tætte ledninger ved skærende veje samt en enkelt pumpestation i stationering 18.920, hvor Jørslevvej krydser banen. Ledninger og vejadgang til regnvandsbassinerne over naboejendomme vil blive sikret ved tinglysning af servitut.

Mange af de eksisterende stenkister og rørunderføringer under banen er i meget dårlig stand, se eksempel på figur 3. I forbindelse med sporrenoveringen, udskiftes eller fornyes derfor stort set alle eksisterende underføringer og stenkister med nye med minimum samme dimension. Enkelte steder er den eksisterende

stenkiste eller rørunderføring vurderet til at være i så god stand af den kan bevares. I disse tilfælde oprensnes og spules underføringerne igennem, så de er fri af aflejret materiale. Herved sikres en effektiv afledning på tværs af jernbanen og opstuvning bagud i grøfter og markdræn minimeres.



Figur 3 Viser tv-inspektion af eksisterende tilstoppet underføring i ringe tilstand.

På flere lokaliteter langs Østbanen er det konstateret, at eksisterende åbne vandløb og oplandsgrøfter udformet som kanalsystemer i et vist omfang erstatter banegrøfterne. Mange steder er disse kanalsystemer og vandløb tilgroede og misvedligeholdte. Det gør, at overfladevandet heri kommer til at være stillestående og samler sig langs banedæmningen, og giver opblødning i sporkassen. For at genskabe et funktionsdygtigt afvandingsanlæg på Østbanen, har projektet derfor indledt dialog med relevante bred- og lodsejere samt myndigheder for at sikre, at disse vandløb og kanalsystemers tilstand udbedres udenfor Lokaltogs ejendom. Herved sikres at recipienterne kan aftage baneafvandingen.

### 2.3 Konstruktioner, herunder vandløbsbroer, støttevægge og lign.

De eksisterende geotekniske forhold for strækningen viser, at der under sporet findes blødbund i mere eller mindre grad forskellige steder på strækningen. F.eks. hvor Tryggevejle Å, Stevns Å og Vivede Mølleå krydser banen. Over ådalene er banen i sin tid, i 1800-tallet, anlagt på ferskvandsaflejringer herunder også egentlige blødbundsaflejringer af tørv og/eller gytje. Generelt ligger jernbanen på dæmning over ådalene, og derfor er den bløde jord beliggende dybt under banen, ved overgangen mellem banedæmning og naturligt jord. Da jernbanen ligger stabilt i dag, og da den uegnede jord ligger så dybt, er det i forbindelse med projekteringen valgt, at dybtliggende uegnet jord ikke bortgraves ifm. projektet, da det vil være uforholdsmæssigt svært og dyrt at fjerne.

På andre delstrækninger, hvor banen ligger i terræn, må det forventes, at der fjernes jord umiddelbart under sporet, hvor der etableres ny sporkasse. Her er det primært muld, der ikke blev fjernet, da jernbanen blev bygget i terræn, men også i nogen grad fyld umiddelbart under sporet, der ikke overholder dagens

krav til bæreevne. Hvor der træffes muld eller andet materiale, der ikke holder kravene, ved underside af ny sporkasse, bortgraves det lokalt ned til 0,5 m under den nye sporkasse. Det bortgravede materiale erstattes med velkomprimeret grus, således der fremadrettet opnås en stabil jernbane.

I dag findes der på jernbanestrækningen en del ”københavnervægge”, der består af gamle sveller og skinner i den øverste del af jernbanedæmningerne. På jernbanebroerne er der ligeledes ”ballastskotter”, der består af sveller fastholdt af broernes rækværker. Sandsynligvis er både københavnervæggene og ballastskotter opstået gradvist i tidens løb for at holde på skærverne, så de ikke falder ned af skråninger eller ud over brokanterne. Behovet for disse vægge og skotter er opstået som konsekvens af de løbende justeringer af sporet, som hver især har hævet sporet et par centimeter.

Som beskrevet under afsnit 2.1 sænkes sporet flere steder hvor det er anlagt på en dæmning eller en sporbærende bro for at opnå et tilstrækkeligt planum til ballastprofilen. Herved er der plads til skærverne så det ikke længere er nødvendigt med københavnerstøttevægge til at holde skærverne tilbage, og det er ikke nødvendigt med nye konstruktioner som erstatning for de eksisterende københavnervægge som således kan fjernes. Derudover kan alle udslidte ballastskotter på broerne fjernes uden at skulle erstattes.

### **2.4 Støj og vibrationer under drift**

Efter sporfornyelsen vil togene fortsat køre med en strækningshastighed på 100 km/t og med det samme antal togafgange, som inden den midlertidige køreplan trådte i kraft i december 2019. Det er det samme togmateriel, der kommer til at køre på Østbanen, og dermed forventes det ikke, at støj- og vibrationsniveauet ændrer sig i forhold til situationen før den reducerede køreplan trådte i kraft.

### **2.5 Plan-, natur- og miljøforhold, rekreative og kulturhistoriske interesser**

De midlertidige og permanente arealinddragelser er blevet miljøscreenet med [www.arealinfo.dk](http://www.arealinfo.dk).

Der er blevet screenet for både natur- og kulturforhold for at fastslå, om der skulle være behov for at indsende dispensationsansøgninger, for at få tilladelse til at etablere de midlertidige arbejdsarealer og arbejdsveje, samt de permanente dæmningsudvidelser. Nedenstående afsnit redegør for forhold, der nødvendiggør ansøgning af de dispensationer, der er nævnt i afsnit 1.5 Myndighedsforhold.

#### **Naturforhold**

Der er registreret i alt otte naturlokaliteter langs Østbanen i Faxe Kommune. Heraf er seks udpeget som lokaliteter inden for skovbyggelinjen, én lokalitet er udpeget inden for sø- og å-beskyttelseslinjen af det § 3-beskyttede vandløb, Tryggevælde Å, og én lokalitet er udpeget som overdrev jf. Naturbeskyttelseslovens § 3. Det vurderes, at der ikke vil være lokaliteter ved sø- og å-

beskyttelseslinjen eller skovbyggelinjerne, som går tabt, da lokaliteterne genetableres, når anlægsarbejdet er færdiggjort. Dog vurderes det, at en lille del, ca. 0,035 ha, af overdrevet vil gå tabt, da arealet permanent inddrages til dæmningsudvidelse i forbindelse med reetableringen af grøfteanlæg og bandedæmning langs jernbanen.

På arbejdsarealet ved Karise Station er der et overvågningspunkt af bilag IV-arten markfirben. Lokaliteten er kategoriseret som et større heterogent stationsområde, som indeholder en soleksponeret ”støjtold” med mange soleksponerede jordflader, buskadser, høje græs- og urtepartier, samt grusende soleksponerede flader langs banelegemet, som er en potentiel fin markfirben-biotop. Der er registreret 0 tilfælde af markfirben ved overvågningspunktet. Overvågningen af markfirbenet på denne lokalitet stoppede i 2013.

### **Fredskov**

Der er fundet to lokaliteter med fredskov, hhv. Ganneskov og Hylleholt Skov, hvor det er nødvendigt med permanent arealinddragelse til reetablering af grøfteanlæg og bandedæmning. Der vil dog ikke være behov for at rydde skov, men fredskovspligten skal ophæves på arealerne, der tilsammen er 0,065 ha.

### **Planforhold**

I landzonen medfører de midlertidige arbejdsarealer og arbejdsveje flere midlertidige arealinddragelser.

En del af den midlertidige arbejdsvej langs jernbanen syd for Køgevej ligger i et råstofinteresseområde i forbindelse med Faxe kalkbrud.

De midlertidige arbejdsarealer og adgangsveje ligger i forbindelse med tre lokalplaner, hvoraf to er kategoriseret som ”Centerområde” (Lokalplan nr. 200-13 og nr. 300-32) og den sidste er kategoriseret som ”Andet” (200-2). Arbejdsarealerne og adgangsveje påvirker ikke rammerne for lokalplanerne, da der er tale om midlertidige tilstande.

### **Rekreative- og kulturhistoriske interesser**

Der vil blive gennemført arkæologiske forundersøgelser af arbejdsarealerne i Faxe Kommune.

Der er ingen fredede eller bevaringsværdige bygninger i Faxe Kommune, som påvirkes af det samlede projekt.

Ved etablering af arbejdspladser, arbejdsveje og dæmningsudvidelser gennem brydes to beskyttede sten- og jorddiger. Påvirkningen af de beskyttede jord- og stendiger forudsætter en dispensation efter Museumslovens § 29a, som beskrevet i afsnit 1.5 Myndighedsforhold.

### **Jordforurening**

I forbindelse med projektet skal der udføres en permanent dæmningsudvidelse på et areal, som er kortlagt på vidensniveau 1 (V1).

Der er tale om et areal i forlængelse af Faxe Syd Station, som har været brugt til oplag af jord mm. De forskellige oplagsprodukter, som er blevet opbevaret på arealet, kan have været forurenede og dermed være skyld i kortlægningen på vidensniveau 1 (V1). Det betyder ikke nødvendigvis, at al jorden indenfor det

kortlagte område er forurennet, men blot at der er baggrund for mistanken om forurening.

På alle arbejdsarealer vil der efter anlægsarbejdet er afsluttet blive udtaget renbundsprøver af råjorden som dokumentation for, at der ikke er efterladt forurening. Dokumentationen af prøvetagningen vil blive fremsendt til Faxe Kommune.

### **Arkivalsk kontrol**

Museum Sydøstdanmark er orienteret om projektets omfang og tidsmæssige projektforsløb pr. telefon i uge 26, 2021. I december 2021 har de fremsendt en projektplan, som er en udvidet arkivalsk kontrol jf. Museumslovens §25, hvori der er anbefalinger til forundersøgelser af de midlertidige arbejdsarealer samt arbejdsveje. Det forventes, at forundersøgelserne kan påbegyndes medio oktober 2022, når ekspropriationsforretningen er afsluttet. Den arkivalske kontrol har redegjort for, i hvilke områder der er øget risiko for at påtræffe væsentlige fortidsminder. Alle arealer er kategoriseret efter skalaen 1-3, hvor "1" er områder med en overvejende sandsynlighed for fund – såkaldte hotspots. De arealer vil, såfremt det er muligt, blive prioriteret først. Der er i alt tale om 13 hotspots, hvor særligt strækningen fra Himlingøje til øst for Varpelev vil have øget bevågenhed fra museets side. Arealerne med klassificeringen "2-3" har almindelig til let øget risiko for fund af væsentlige fortidsminder, og disse arealer vil også blive underlagt forundersøgelser med formålet om at afklare de konkrete arkæologiske forhold. Samlet set er 41 lokaliteter kategoriseret som "2", og 18 lokaliteter som "3".

## **3 Anlægsfasen**

### **3.1 Tidsplan**

Lokaltog gennemfører udbudsrunder med forhandlinger af fagentrepriser indenfor Anlæg, Spor og Sikring-Signal i forår/sommer 2022. Lokaltog forventer at overdrage de første kontrakter til de udførende i efterår/vinter 2022, hvorefter der følger en periode med planlægning og forberedelse af mobilisering. Udførelsesfasen vil forløbe i perioden fra februar 2023 – december 2023 med sperspæringer fra juni 2023 frem til oktober/november 2023. Efter afleveringsforretningen og opretning af mangler kan arealer lånt til brug for adgangsveje og arbejdspladser reableres og returneres til lodsejerne. Denne proces vil forløbe, med løbende færdiggørelser, frem til forår 2024.

### **3.2 Togtrafikken**

Projektet gennemføres ved brug af sperspæringer. Forberedende og afsluttende arbejder udføres i sperspæringer om natten i "togfrie intervaller". Selve udførelsesfasen sker i en total sperspærring, hvor togbusser vil erstatte driften på sporene. Totalspærringen vil starte i juni 2023 og skal senest være afsluttet i november 2023.



### 3.3 Vejtrafikken

I de perioder, hvor der udføres arbejder, som påvirker vejnettet, kan der blive tale om omvejskørsel for vejtrafikken. Med hensyn til kollektiv trafik vil Lokaltog i samarbejde med busselskaberne planlægge omvejskørsel, flytning af stoppesteder m.m.

Lokaltog har sammen med kommunerne (Faxe Kommune, Stevns Kommune og Køge Kommune) og Movia holdt koordineringsmøder for at minimere gener for trafikanterne på de forskellige veje.

Der bliver informeret om evt. trafikomlægninger på vejene på kommunernes hjemmesider, således borgerne kan se, hvor og hvornår kan der være vejspærring og trafikomlægning.

### 3.4 Spærring af overkørsler

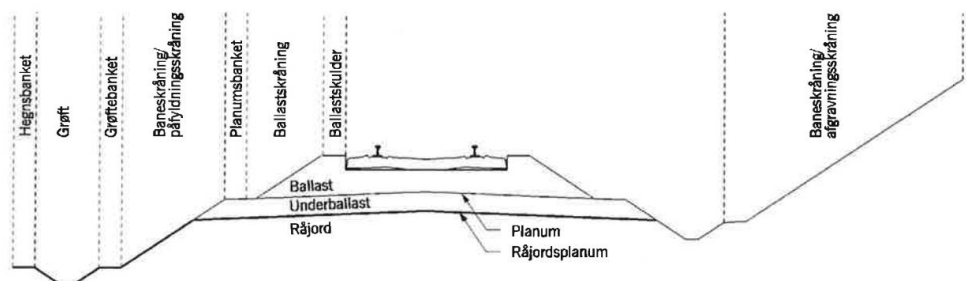
Der foretages koordinering med Køge, Stevns og Faxe kommuner omkring tilrettelæggelse af arbejderne i forhold til påvirkninger af offentlige veje. Ikke mindst koordinering omkring midlertidig lukning af overkørslerne på jernbanen, mens anlægsarbejdet pågår. Afspærring af trafik på vej søges minimeret, således trafikken her generes mindst muligt.

På koordineringsmøderne med kommunerne, Movia og LT (Togbusser), har fokus desuden været rettet på, at det så vidt muligt skal undgås, at nabooverkørslerne lukkes samtidigt. Hermed opnås trafikomlægningsmulighed i kortere omlægningsruter.

Der foregår også koordinering i forhold til udførelsesfasens anlægslogistik og den forøgede trafikale belastning dette giver på de offentlige veje.

### 3.5 Jordarbejder

I projektet gennemføres overordnet set 5 typer jordarbejder: Ballastrensning, ny sporkasse, planumsudvidelse, dæmningsudvidelse og blødbundsarbejde.



Figuren viser opbygningen af lagene i sporet

Ballastrensning udføres fra sporet med en ballastrenser, som er et skinneskørende arbejdstog. Ballastrenseren løfter skinner og sveller op og fjerner med en stor kæde de øverste 30 cm af ballastlaget bestående af granitskærver, som der-

efter sorteres i størrelse således, at de mindste og nedknuste sten sorteres bort, og de resterende hældes tilbage i sporet samt suppleres med nye ballastskærver.

*Ny sporkasse* udføres hvor ballastrensning ikke kan udføres, eller ikke er tilstrækkeligt for at opnå den nødvendige sporkvalitet. Ny sporkasse udføres med gravemaskiner og dumpere, ved at den gamle skærveballast, ca. de øverste 30 cm, graves bort, hvorefter den gamle underballast, de næste ca. 20 cm, bestående af grus kan graves bort. Når der er gravet ned til råjorden, kan den nye sporkasse bygges op igen, bestående af 20 cm stabilgrus og 30 cm skærveballast.

*Planumsudvidelse* udføres på de dalstrækninger, hvor råjordsplanum ikke har den tilstrækkelige bredde på minimum 2,7 m (plus evt. et tillæg i kurver). Her graves der i siden af sporet og der fyldes op med stabilgrus, som komprimeres. Arbejdet udføres fra arbejdsvejen med gravemaskiner og dumpere.

*Dæmningsudvidelse* udføres de steder, hvor dæmningen ikke har det nødvendige hældningsforhold. Her graves der først ind i dæmningen i en trappeformation, således at jorden ikke skrider ned, når der dernæst fyldes ny indbygningsegnet jord på dæmningen, således at dæmningen opnår den rigtige bredde og hældning. Arbejdet udføres fra arbejdsvejen med gravemaskiner og dumpere.

*Blødbundsarbejder* består i udskiftning af blød jord, som typisk består af muld, tørv og gytje med komprimeringsegnet jord. For at få et billede af, hvad der kan forventes, at anlægsarbejdet støder på, og hvad der dermed skal tages hånd om under arbejdet, er der er i den indledende fase foretaget ballast og geotekniske boringer på udvalgte placeringer. Resultatet af boringerne viser, at der under sporet findes blødbund i mere eller mindre grad forskellige steder på strækningen. Det omfatter i hovedsagen muld, der ikke blev fjernet, da banen blev bygget i terræn, men også i nogen grad fyldt umiddelbart under sporet, der ikke overholder dagens krav til bæreevne. Hvor der træffes muld eller andet materiale, der ikke overholder kravene, ved underside af ny sporkasse, bortgraves det lokalt ned til 0,5 m under den nye sporkasse. Det bortgravede materiale erstattes med velkomprimeret grus, således jernbanen fremadrettet bliver stabil. Arbejdet udføres med gravemaskiner og dumpere fra arbejdsvejen.

### **3.6 Støj under anlæg**

Under anlægsarbejdet vil nogle af de ejendomme, der ligger nærmest jernbanen blive støjbelastet.

Da der ikke findes generelle krav til grænseværdier for anlægsstøj, vil der blive taget udgangspunkt i at støjniveauet ved boliger er under 70 dB på hverdage mellem kl. 07 og 18 og under 40 dB i de øvrige tidsrum. Disse værdier er de hyppigst anvendte under tilsvarende anlægsprojekter.

De primære kilder til støjbelastningen under anlægsarbejdet vil være:

- Arbejde i forbindelse med spor- og gravearbejde langs hele strækningen
- Etablering af midlertidige arbejdsveje og arbejdspladser
- Entreprenørkørsel og materialehåndtering ved arbejdsveje og arbejdspladser langs hele strækningen.

Anlægsarbejderne langs strækningen vil primært finde sted i dagtimerne, men det kan ikke undgås, at der ind imellem også vil forekomme støjende aktiviteter i aften- og nattetimerne. Anlægsarbejderne strækker sig for hele anlægsperioden for den samlede jernbanestrækning, dog gennemføres arbejderne ikke samtidigt på hele strækningen, idet disse gennemføres ad flere omgange og vil bestå af en række hovedaktiviteter. Den enkelte nabo vil derfor opleve perioder med anlægsaktivitet i nærheden og perioder uden aktivitet, hvor arbejderne gennemføres på andre dele af strækningen. Igennem hele anlægsperioden kan støjende aktiviteter fra bygge- og oplagringspladser også berøre nærliggende boliger.

Det må forventes at der i visse tidsrum kan være støjende aktiviteter som overskrider de ovennævnte støjværdier.

### **3.7 Vibrationer under anlæg**

Inden anlægsarbejdet igangsættes, foretages der fotoregistrering af udvalgte ejendomme, således der foreligger dokumentation, hvis der skulle opstå skader på bygninger.

## **4 Ejendomsretlige forhold**

### **4.1 Ekspropriationer generelt**

Anvendelsen af Lokaltogs egen ejendom til sporrenoveringen er optimeret mest muligt. Udenfor stationerne er Lokaltogs ejendomsareal dog meget smalt, og det anvendes fuldt ud til det eksisterende baneanlæg inklusive grøfter. Der er på Lokaltogs ejendom derfor ikke plads til arbejdsarealer og arbejdsveje, som derfor er nødvendigt at anlægge på nabolodsejernes ejendomme. På stationsområderne, hvor Lokaltog ejer et bredere areal, og hvor der er mere plads omkring sporene, vil Lokaltogs egne arealer blive anvendt til arbejdspladsareal i videst mulig udstrækning. Arealer tilhørende naboejendomme til Østbanen vil derfor blive påvirket enten midlertidigt og/eller permanent.

I afsnittene herunder vil først de permanente arealinddragelser og efterfølgende de midlertidige arealinddragelser blive beskrevet nærmere.

#### **Permanente ekspropriationer**

De permanente arealerhvervelser er bl.a. nødvendige, da der graves en lidt større grøft på den ene side af banen og en lille grøft (opsamlingstrug) på den anden side af banen. Denne løsning bevirker, at det samlede arealindgreb på naboejendommene reduceres, ligesom den mængde jord, der skal graves bort og transporteres væk, også reduceres, set i forhold til en løsning, hvor der etableres grøfteanlæg på begge sider af jernbanen.

Derudover skal der bruges areal i forbindelse med, at jernbanens opbygning bringes op til nutidens standard i forhold til planumsbredden. Den fastsatte norm-bredde på 2,70 m kan flere steder på strækningen ikke efterleves.

Den lidt større grøft i den ene side samt udvidelsen af planum kan ikke bygges inde på Lokaltogs egen ejendom, som mange steder er temmelig smal. Derfor er det nødvendigt, at der på den side hvor den nye grøft skal graves, permanent eksproprieres en relativ smal arealstribе i varierende bredde på ½-4 meter. På den modsatte side af jernbanen, dvs. hvor der etableres et lille trug, er det nogle steder nødvendigt at ekspropriere en arealstribе på ½-1 meter permanent.

Yderligere er det nødvendigt at etablere regnvandsbassiner på udvalgte steder langs Østbanen til forsinkelse og tilbageholdelse af regnvandet fra jernbanen. I Faxe Kommune drejer det sig om fem bassiner, hvoraf det ene er på Lokaltogs egen ejendom, mens de resterende fire bassiner skal placeres på naboejendomme. Regnvandsbassinerne er banetekniske anlæg, og derfor er det nødvendigt at ekspropriere permanent areal til disse. Det er yderligere nødvendigt at skabe vejadgang til regnvandsbassinerne, hvor det ikke er muligt at komme til bassinerne ad offentlig vej, så de kan blive serviceret og vedligeholdt. Derfor vil der enkelte steder blive eksproprieret areal til privat fællesvej, så der sikres adgang til bassinerne.

### **Midlertidige ekspropriationer**

Projektet har undersøgt, hvorvidt det er realistisk at gennemføre sporrenoveringen fra det eksisterende spor. Konklusionen er, at der til brug i anlægsfasen midlertidigt skal eksproprieres arealer til både arbejdspladser, materiel- og jorddepoter samt arbejdsveje.

Gravning af den nye lidt større grøft giver alene et jordoverskud på 180.000 m<sup>2</sup>. Dertil kommer udskiftning af skinner, skærver og sveller for hele strækningen, og mange steder skal hele sporkassen udskiftes, hvilket betyder, at også det underliggende grus skal bortgraves. De store mængder materialer, der skal fjernes og køres til, kan ikke udføres med de lange sporombygningstog. Derfor har projektet brug for, at der etableres midlertidige arbejdsveje langs den ene side af banen for næsten hele banestrækningen, således at materialer kan køres til og fra via lastbil. I skovområder, og hvor særlige forhold gør sig gældende (f.eks. ved dæmninger), etableres der ikke arbejdsvej. Her gennemføres sporrenoveringen fra banen, selv om det er langt sværere og noget mere tidskrævende end fra en arbejdsvej. De store mængder materialer medfører også, at projektet bliver nødt til at etablere nogle ret store arbejdspladsarealer, hvor der midlertidigt kan deponeres og omlæsses materialer m.v.

For både arbejdsveje og arbejdspladsarealer gør det sig gældende, at mulden graves af og deponeres. Arealer til arbejdsveje udlægges i ca. 10 meters bredde, således, at mulden graves af på de 5 meter nærmest banen og deponeres på de yderste 5 meter. På arbejdspladsarealerne graves mulden af og deponeres på de yderste arealer af arbejdspladsarealet. Der udlægges membran, hvor mulden er gravet af, og der udlægges efterfølgende grus, som anlægsmaskinerne kan køre på.

Efter anlægsfasen vil de midlertidigt eksproprierede arealer blive retableret til deres oprindelige formål og stand. Det udlagte bundsikring- og gruslag fjernes, og det afgravede muldlag lægges tilbage og grubbes grundigt, hvorefter arealet leveres tilbage til de pågældende lodsejere. Såfremt markdrænen bliver beskadiget under anlægsarbejdets udførelse, vil disse blive retableret. Drænen, der ikke er påvist af lodsejerne, men som findes under anlægsarbejdets udførelse, vil blive retableret i forbindelse med anlægget og for anlægsmyndighedens regning.

### 4.2 Ledninger

Anlægsarbejdet nødvendiggør flytning eller forstærkning af et antal ledningsanlæg.

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. Der kan i nogle tilfælde være fordelagtigt at etablere afværgeforanstaltninger for at undgå ledningsflytninger. Som aftalegrundlag mellem Lokaltog og de enkelte ledningsejere udarbejdes der ledningsprotokolaftaler. Der udarbejdes to aftaler i form af en teknisk protokol, samt en protokol der redegør for og tager stilling til ledningernes retsstilling før og efter projektets gennemførelse, og dermed hvem der skal betale for ledningsomlægningerne.

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, rettigheder og evt. myndighedstilladelser.

### 4.3 Servitutter

I projektet er det nødvendigt at pålægge servitutter på enkelte naboejendomme.

Nogle få steder er det nødvendigt at pålægge en rådighedsservitut, der beskytter afvandingsledninger, som knytter baneafvandingen til nærmeste recipient.

Det er ligeledes nødvendigt at pålægge servitut om vejret for Lokaltog til nogle få eksisterende eller nyanlagte private fællesveje, således at Lokaltog kan komme til at drifte- og vedligeholde de nyetablerede regnvandsbassiner.

## 5 Økonomi

Lokaltog er anlægsmyndighed.

Den samlede anlægssum til sporrenoveringen af Østbanen forventes at være 510 mio. kr.

## **6 Særlige bestemmelser**

### **6.1 Principper for kilometreringsangivelser af særlige bestemmelser**

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

Arealindgrebene er listet med reference til projektets stationering af sporet startende i Køge. Stationeringen fremgår endvidere af besigtigelsesplanerne.

Stationeringen er ikke sammenfaldende med jernbanens kilometrering.

For hver berørt ejendom angives det, hvilke indgreb der foretages, samt ved hvilken stationering langs banen, de berørte arealer er. Det angives ligeledes, hvilke matrikelnumre, der bliver berørt, samt hvem der ejer ejendommen.

Der benyttes følgende forkortelser:

bhs = banens højre side

bvs = banens venstre side

## Besigtigelsesbog 1 – Faxe Kommune

Stationering	Matr.nr. og adr.	Beskrivelse af areal- og ret-tighedserhvervelse
Km. 14.49-14.63 bhs.	Matr.nr. 13c St. Linde By, Karise Tinghusvej 0 (4653)	Der eksproprieres permanent areal til banen.  Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal
Km. 14.57-14.60 bvs. Km. 14.64-15.36 bhs.	Matr.nr. 13d St. Linde By, Karise  Matr.nr. 1v Tryggevælde Hgd., Karise  Tinghusvej 6 (4653)	Der eksproprieres permanent areal til banen.  Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
Km. 15.35-15.81 bhs.	Matr.nr. 1x Tryggevælde Hgd., Karise Tinghusvej 4 (4653)	Der eksproprieres permanent areal til banen.  Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
Km. 15.74-15.83 bhs. Km. 15.81-15.95 bhs. Km. 15.94-16.33 bhs.	Matr.nr. 11d St. Linde By, Karise  Matr.nr. 12d Karise By, Karise.  Matr.nr. 12c Karise By, Karise. Kulagervej 39 (4653)	Der eksproprieres permanent areal til banen.  Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
Km. 16.32-16.84 bvs.	Matr.nr. 8a Karise By, Karise  Drosselvej 41 (4653)	Der eksproprieres permanent areal til banen.  Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
Km. 16.34-16.72 bvs.	Matr.nr. 8i Karise By, Karise Karl Af Rises Vej 9 (4653)	Der eksproprieres permanent areal til banen.
Km. 16.85-16.90 bvs.	Matr.nr. 34 Karise By, Karise Drosselvej 39 (4653)	Der eksproprieres permanent areal til banen.
Km. 17.31-17.33 bhs.	Matr.nr. 9n Karise By, Karise Karl Af Rises Vej 10 (4653)	Der eksproprieres permanent areal til banen.

## Besigtigelsesbog 1 – Faxe Kommune

Km. 17.31-17.32 bvs.	Matr.nr. 9be Karise By, Karise Bredgade 11A (4653)	Der eksproprieres midlertidigt arbejds- areal.  Der pålægges rådig- hedsservitut om af- vandingsledning.
Km. 17.47-17.52 bvs.	Matr.nr. 35b Karise By, Karise Banevej 2A (4653)	Der eksproprieres midlertidigt arbejds- areal.
Km. 17.70-17.74 bvs.	Matr.nr. 10ap Karise By, Karise Solparken 1 (4653)	Der eksproprieres permanent areal til banen.
Km. 17.79-17.80 bhs.	Matr.nr. 7000m Karise By, Karise Kommunevej, Møllevvej	Der eksproprieres midlertidigt arbejds- areal.
Km. 17.80-17.80 bhs.	Matr.nr. 10y Karise By, Karise Møllevvej 8 (4653)	Der eksproprieres midlertidigt arbejds- areal.  Der pålægges rådig- hedsservitut om af- vandingsledning.
Km. 17.79-17.88 bhs.	Matr.nr. 10ce Karise By, Karise Møllevvej 0 (4653)	Der eksproprieres midlertidigt arbejds- areal.  Der pålægges rådig- hedsservitut om af- vandingsledning.
Km. 17.78-18.05 bhs.	Matr.nr. 10t Karise By, Karise Skolegade 39 (4653)	Der eksproprieres permanent areal til banen.  Der eksproprieres derudover permanent areal til regnvands- bassin.  Der eksproprieres midlertidigtarbejds- areal.  Der udlægges og an- lægges privat fæl- lesvej, hvor Lokaltog får vejret.



## Besigtigelsesbog 1 – Faxe Kommune

<p>Km. 17.92-18.17 bhs.</p> <p>Km 18.16-18.50 bhs.</p>	<p>Matr.nr. 1c Jørslev By, Karise</p> <p>Matr.nr. 6a Jørslev By, Karise</p> <p>Jørslevvej 5 (4653)</p>	<p>Der eksproprieres permanent areal til banen.</p> <p>Der eksproprieres permanent areal til regnvandsbassin.</p> <p>Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.</p>
<p>Km. 18.25-18.26 bvs.</p> <p>Km. 18.29-18.36 bvs.</p>	<p>Matr.nr. 6c Jørslev By, Karise</p> <p>Køgevej 15A m.fl. (4653)</p>	<p>Der eksproprieres permanent areal til banen.</p>
<p>Km. 18.48-18.89 bhs.</p> <p>Km. 18.63-18.80 bvs.</p> <p>Km. 18.90-19.10 bvs.</p> <p>Km. 18.90-19.05 bhs.</p> <p>Km. 19.05-19.11 bhs.</p> <p>Km. 19.10-19.37 bvs.</p> <p>Km. 19.30-19.40 bvs.</p> <p>Km. 19.36-19.48 bvs.</p>	<p>Matr.nr. 5d Jørslev By, Karise</p> <p>Matr.nr. 5g Jørslev By, Karise</p> <p>Matr.nr. 5b Jørslev By, Karise</p> <p>Matr.nr. 5f Jørslev By, Karise</p> <p>Matr.nr. 5e Jørslev By, Karise</p> <p>Matr.nr. 4a Jørslev By, Karise</p> <p>Matr.nr. 10c Jørslev By, Karise</p> <p>1at Alslevgård Hgd., Alslev Jørslev Vænge 0 (4653)</p>	<p>Der eksproprieres permanent areal til banen.</p> <p>Der eksproprieres derudover permanent areal til regnvandsbassin.</p> <p>Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.</p> <p>Der pålægges rådighedsservitut om afvandingsledning.</p>
<p>Km. 18.89-18.90 bvs.</p>	<p>Matr.nr. 7000a Jørslev By, Karise</p> <p>Kommunevej, Jørslevvej</p>	<p>Der eksproprieres permanent areal til banen.</p>
<p>Km. 19.11-19.22 bhs.</p>	<p>Matr.nr. 21 Jørslev By, Jørslev</p> <p>Jørslev Skovvej 1 (4653)</p>	<p>Der pålægges rådighedsservitut om afvandingsledning</p>
<p>Km. 19.48-19.71 bvs.</p> <p>Km. 19.72-20.13 bvs.</p> <p>Km. 19.83-19.87 bhs.</p> <p>Km. 19.99-20.10 bhs.</p>	<p>Matr.nr. 1ar Alslevgård Hgd., Alslev</p> <p>Matr.nr. 1l Alslevgård Hgd., Alslev</p> <p>Tuehusvej 8 (4653)</p>	<p>Der eksproprieres permanent areal til banen.</p>

## Besigtigelsesbog 1 – Faxe Kommune

<p>Km. 20.13-20.16 bvs.</p> <p>Km. 20.17-20.26 bvs</p> <p>Km. 20.34-21.29 bvs.</p> <p>Km. 20.62-20.72 bhs.</p> <p>Km. 20.75-20.79 bhs.</p> <p>Km. 20.92-20.93 bhs.</p> <p>Km. 21.07-21.20 bhs.</p> <p>Km. 21.23-21.29 bhs.</p>		
<p>Km. 21.30-21.40 bvs.</p>	<p>Matr.nr. 1as Alslevgård Hgd., Alslev Tokkerupvej 28B (4640)</p>	<p>Der eksproprieres permanent areal til banen.</p> <p>Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.</p>
<p>Km. 21.40-21.41 bhs.</p>	<p>Matr.nr. 1i Tokkerup By, Faxe Markstien 2, Tokkerup (4640)</p>	<p>Der eksproprieres permanent areal til banen.</p>
<p>Km. 21.40-21.79 bvs.</p>	<p>Matr.nr. 2f Tokkerup By, Faxe Tokkerupvej 40 (4640)</p>	<p>Der eksproprieres permanent areal til banen.</p> <p>Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.</p> <p>Der udlægges og anlægges privat fællesvej, hvor Lokaltog får vejret.</p>
<p>Km. 21.79-22.14 bvs.</p>	<p>Matr.nr. 6b Tokkerup By, Faxe Tokkerupvej 24 (4640)</p>	<p>Der eksproprieres permanent areal til banen.</p> <p>Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.</p>
<p>Km. 22.13-22.40 bvs.</p>	<p>Matr.nr. 4d Tokkerup By, Faxe Tokkerupvej 15 (4640)</p>	<p>Der eksproprieres permanent areal til banen.</p> <p>Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.</p>

## Besigtigelsesbog 1 – Faxe Kommune

<p>Km. 22.30-22.32 bhs.</p> <p>Km. 22.39-22.78 bvs.</p> <p>Km. 22.54-22.71 bhs</p>	<p>Mat.nr. 4a Tokkerup By, Faxe</p> <p>Matr.nr. 12e Værløse By, Faxe</p> <p>Matr.nr. 12c Værløse By, Faxe</p> <p>Bredevænget 5 (4640)</p>	<p>Der eksproprieres permanent areal til banen.</p> <p>Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.</p>
<p>Km. 22.78-23.24 bvs.</p>	<p>Matr.nr. 11a Værløse By, Faxe</p> <p>Tokkerupvej 7A-B (4640)</p>	<p>Der eksproprieres permanent areal til banen.</p> <p>Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.</p>
<p>Km. 23.26-23.44 bvs.</p> <p>Km. 23.39-23.83 bvs.</p> <p>Km. 23.78-23.86 Bhs</p> <p>Km. 23.88-23.96 Bvs.</p>	<p>Matr.nr. 10n Værløse By, Faxe</p> <p>Matr.nr. 10i Værløse By, Faxe</p> <p>Matr.nr. 10a Værløse By, Faxe</p> <p>Baunekulevej 1 (4640)</p>	<p>Der eksproprieres permanent areal til banen.</p> <p>Derudover eksproprieres permanent areal til regnvandsbassin.</p> <p>Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.</p>
<p>Km. 23.44-23.46 bvs.</p>	<p>Matr.nr. 7000d Værløse By, Faxe</p> <p>Kommunevej, Køgevej</p>	<p>Der eksproprieres permanent areal til banen.</p>
<p>Km. 23.46-23.51 bvs.</p>	<p>Matr.nr. 9b Værløse By, Faxe</p> <p>Storemøllevej 1 (4640)</p>	<p>Der eksproprieres permanent areal til banen.</p>
<p>Km. 23.83-24.06 bvs.</p> <p>Km. 24.18-24.39 bvs.</p> <p>Km. 24.41-25.01 bvs.</p>	<p>Matr.nr. 50k Faxe By, Faxe</p> <p>Matr.nr. 50i Faxe By, Faxe</p> <p>Matr.nr. 42i Faxe By, Faxe</p> <p>Ebbeskovvej 3 (4640)</p>	<p>Der eksproprieres permanent areal til banen.</p> <p>Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.</p> <p>Der pålægges rådighedsservitut om afvandingsledning.</p>

## Besigtigelsesbog 1 – Faxe Kommune

Km. 24.06-24.18 bvs.	Matr.nr. 50a Faxe By, Faxe Holteskovvej 24 (4640)	Der eksproprieres permanent areal til banen.  Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
Km. 24.39-24.41 bvs.	Matr.nr. 7000r Faxe By, Faxe Kommunevej, Holteskovvej	Der eksproprieres permanent areal til banen.
Km. 24.41-24.51 Bhs.	Matr.nr. 184a Faxe By, Faxe Baunekulevej 5 (4640)	Der eksproprieres permanent areal til banen.
Km. 24.47-24.48 bvs	Matr.nr. 50e Faxe By, Faxe Holteskovvej 7 (4640)	Der udlægges areal til servitútbælte.
Km. 24.47-24.48 bvs Km. 25.00-25.57 bvs. Km. 25.62-25.65 bhs. Km. 25.60-26.30 bvs.	Matr.nr. 50g Faxe By, Faxe Matr.nr. 44q Faxe By, Faxe Matr.nr. 47r Faxe By, Faxe Matr.nr. 47a Faxe By, Faxe Søndergårdsvej 15 (4640)	Der eksproprieres permanent areal til banen.  Der pålægges rådighedsservitut om afvandingsledning.  Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
Km. 24.56-24.65 bhs.	Matr.nr. 42h Faxe By, Faxe Baunekulevej 7 (4640)	Der eksproprieres permanent areal til banen.
Km. 24.67-24.68 bhs. Km. 24.73-24.85 bhs. Km. 24.88-25.31 Bhs. Km. 25.31-25.55 bhs.	Matr.nr. 43a Faxe By, Faxe Matr.nr. 44c Faxe By, Faxe Stubberupvej 0 (4640)	Der eksproprieres permanent areal til banen.

<p>Km. 25.84-25.86 bhs. Km. 25.90-26.09 bhs. Km. 26.39-26.50 bhs. Km. 26.29-26.48 bvs.</p>	<p>Matr.nr. 44b Faxe By, Faxe Matr.nr. 48ai Faxe By, Faxe Gl. Strandvej 13 (4640)</p>	<p>Der eksproprieres permanent areal til banen. Derudover eksproprieres permanent areal til regnvandsbassin. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal Der udlægges og anlægges privat fællesvej</p>
<p>Km. 26.63-26.63 Bhs. Km. 26.65-26.69 Bhs. Km. 26.74-26.85 Bhs. Km. 27.05-28.04 Bhs.</p>	<p>Matr.nr. 7000p Faxe By, Faxe Kommunevej, Gammel Strandvej og Stengårdsvej</p>	<p>Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal</p>
<p>Km. 26.73-26.74 bvs. Km. 26.76-27.29 bvs. Km. 26.88-27.00 bhs. Km. 27.01-27.05 bhs. Km. 27.71-27.97 bhs.</p>	<p>Matr.nr. 4æ Rejnstrup By, Faxe Matr.nr. 49h Faxe By, Faxe Matr.nr. 49f Faxe By, Faxe Stengårdsvej 0 (4640)</p>	<p>Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal</p>
<p>Km. 26.74-26.75 bvs.</p>	<p>Matr.nr. 4u Rejnstrup By, Faxe Rejnstrupvej 2 (4640)</p>	<p>Der eksproprieres permanent areal til banen.</p>
<p>Km. 27.93-27.94 Bvs.</p>	<p>Matr.nr. 700bh Faxe By, Hylleholt Kommunevej, Vråmosevej</p>	<p>Der eksproprieres permanent areal til banen.</p>

Km. 27.94-27.96 Bvs.	Matr.nr. 147u Faxe By, Hylleholt Vråmosevej 0 (4654)	Der eksproprieres permanent areal til banen.
Km. 28.02-28.12 Bvs.	Matr.nr. 147t Faxe By, Hylleholt Vråmosevej 7 (4654)	Der eksproprieres permanent areal til banen.
Km. 28.04-28.13 bhs.	Matr.nr. 7000c Faxe By, Hylleholt Kommunevej, Sten- gårdsvej	Der eksproprieres midlertidigt arbejds- areal
Km. 27.98-28.02 Bvs Km. 28.11-28.15 Bvs Km. 28.16-28.18 bvs. Km. 28.26-28.29 Bvs Km. 28.20-28.40 bhs. Km. 28.52-28.55 Bhs Km. 28.53-28.55 Bvs	Matr.nr. 147f Faxe By, Hylleholt Matr.nr. 4p Borreshoved By, Hylle- holt Matr.nr. 4q Borreshoved By, Hylle- holt Matr.nr. 4a Borreshoved By, Hylle- holt Matr.nr. 4r Borreshoved By, Hylleholt Faxevej 33 (4654)	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejds- areal.
Km. 28.50-28.51 bhs.	Matr.nr. 7000a Borreshoved By, Hylleholt Kommunevej, Faxe- vej	Der eksproprieres permanent areal til banen.
Km. 28.69-28.70 Bhs Km. 29.11-29.16 Bhs Km. 29.24-29.28 Bhs Km. 28.55-28.71 Bvs Km. 28.90-28.91 Bvs	Matr.nr. 12e Hylleholt By, Hylleholt Matr.nr. 12d Hylleholt By, Hylleholt Ny Strandskov 1-7 m.fl. (4640)	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejds- areal

## Besigtigelsesbog 1 – Faxe Kommune

Km. 29.19-29.28 bvs.	Matr.nr. 5c Præste- vænget, Hylleholt Dannebrogvej 30 (4640)	Der eksproprieres permanent areal til banen.
Km. 29.28-29.42 bhs. Km. 29.44-29.86 bhs. Km. 29.88-29.98 bhs.	Matr.nr. 7000a Hylleholt By, Hylle- holt Kommunevej, Faxe Havnevej	Der eksproprieres permanent areal til banen.  Der eksproprieres midlertidigt arbejds- areal

Ringsted 21. marts 2022

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Henrik M. Jørgensen', followed by a long horizontal line extending to the right.

Henrik M. Jørgensen  
Lokaltog A/S  
Jættevej 50  
4100 Ringsted









**Signaturer:**

- Eksisterende spor
- Renoveret spor
- Baneareal ejes af Lokaltog A/S
- Eksproprieres til jernbane
- Midlertidigt arbejdsareal
- Udtag af ny privat fællesvej
- Servitutareal
- Ejerlavsgrense
- Eksisterende skel
- Privat fællesvej
- Fredskovgrænse
- Zonegrænse
- Perron
- 4za Matr.nr.
- 35 Husnummer
- KF Ikke udskilt kommunevej
- K Kommunevej
- F Privat fællesvej
- P Privat vej
- S Statsvej

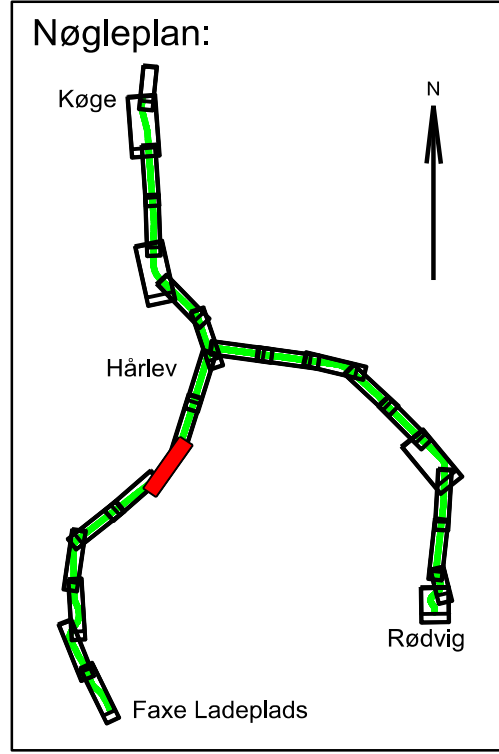
Planen benytter ikke nødvendigvis alle signaturer

Kommune: Faxe  
Ejerlav: Tryggevalde Hgd., Karise; St. Linde By, Karise; Karise By, Karise; Karise Gde., Karise; Jorslev By, Karise

© Geodatastyrelsen 2021 - Matrikelkort udtrykket 10.02.2021

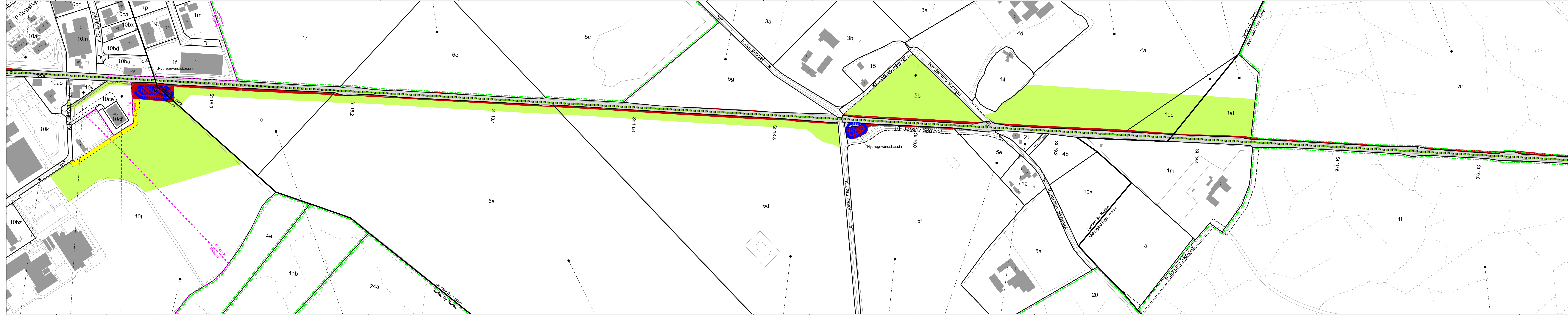
0 100 200 m

Udgave Beskrivelse



<b>Lokaltog</b>		Adresse Lokaltog A/S Jættevej 50 4100 Ringsted		Projektering <b>ATKINS</b> Member of the HOK Group Atkins Danmark A/S Arne Jacobsens Allé 17 2300 København S	
1. udgave Date and initials	Seneste udgave Date and initials	Mål 1:2000	Tegningsnavn <b>Østbanen</b> Sporrenovering Besigtigelsesplan, Køge - Faxe Ladeplads St 15.800 - 17.800		
Udarbejdet 09.03.2022 AHE	Kontrolleret 09.03.2022 ACD	Enhed m	Udarbejdet 09.03.2022 AHE		
Godkendt 09.03.2022 ANE	Sprog Dansk	Udgave 00.01	Tegningsnr. ØSTB_EXP_100_015800_001	Side/af sider 1/1	





**Signaturer:**

- ..... Eksisterende spor
- - - - - Renoveret spor
- Baneareal ejes af Lokaltog A/S
- Eksproprieres til jernbane
- Midlertidigt arbejdsareal
- Udlæg af ny privat fællesvej
- ▨ Servitutareal
- Øster Kvarter
- Vester Kvarter
- Ejerlavsgrense
- Eksisterende skel
- Privat fællesvej
- Fredskovgrænse
- Zonegrænse
- Perron
- 4za Matr.nr.
- 35 Husnummer
- KF Ikke udskilt kommunevej
- K Kommunevej
- F Privat fællesvej
- P Privat vej
- S Statsvej

Planen benytter ikke nødvendigvis alle signaturer

**Nøgleplan:**

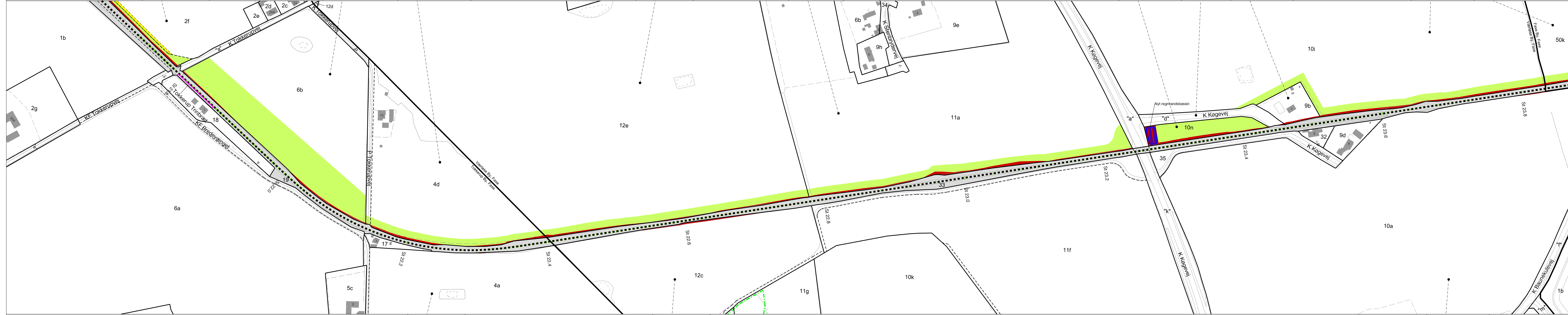
Kommune: Faxe  
 Ejertav: Karise By, Karise; Jørslev By, Karise; Alslevgård Hgd., Alslev  
 © Geodatastyrelsen 2021 - Matrikelkort udtrykket 10.02.2021

Udgave	Beskrivelse

	Adresse Lokaltog A/S Jøttelvej 50 4100 Ringsted		Projektering  Atkins Danmark A/S Arne Jacobsens Allé 17 2300 København S
	1. udgave Date and initials 09.03.2022 AHE	Seneste udgave Date and initials 09.03.2022 ACD	
Udarbejdet 09.03.2022 AHE	Godkendt 09.03.2022 ANE	Tegningsnavn <b>Østbanen</b> Sporrenovering Besigtigelsesplan, Køge - Faxe Ladeplads Km 17.800 - 19.800	Side/af sider 1/1
© Copyright Lokaltog A/S	Sprog Dansk	Udgave 00,01 09.03.2022	Tegningsnr. <b>ØSTB_EXP_100_017800_001</b>

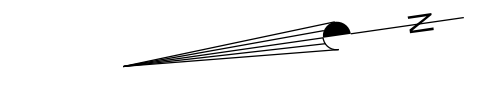




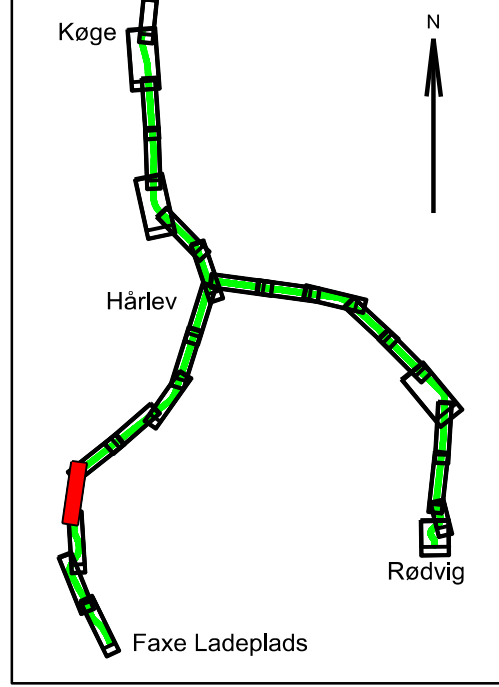


**Signaturer:**

- Eksisterende spor
- Renoveret spor
- Baneareal ejes af Lokaltog A/S
- Eksproprieres til jernbane
- Midlertidigt arbejdsareal
- Udtag af ny privat fællesvej
- ▨ Servitutareal
- Ejerlavsgrense
- Eksisterende skel
- Privat fællesvej
- Fredskovgrænse
- Zonegrænse
- Perron
- 4za Matr.nr.
- 35 Husnummer
- KF Ikke udskilt kommunevej
- K Kommunevej
- F Privat fællesvej
- P Privat vej
- S Statsvej



**Nøgleplan:**



Kommune: Faxe  
 Ejertav: Tokkerup By, Faxe; Værlose By, Faxe; Faxe By, Faxe  
 © Geodatasstyrelsen 2021 - Matrikelkort udtrykket 10.02.2021

0		100		200 m	
Udgave		Beskrivelse			

	Adresse Lokaltog A/S Jættevej 50 4100 Ringsted		Projektering  Atkins Danmark A/S Arne Jacobsens Allé 17 2300 København S	
	1. udgave Date and initials 09.03.2022 AHE	Seneste udgave Date and initials 09.03.2022 ACD	Mål 1:2000	Tegningsnavn <b>Østbanen</b> Sporrenovering Besigtigelsesplan, Køge - Faxe Ladeplads Km 21.800 - 23.800
Godkendt 09.03.2022 ANE	Sprog Dansk	Udgave 00,01	Tegningsnr. ØSTB_EXP_100_021800_001	Side/af sider 1/1











