

Udskrift af forhandlingsprotokollen

for ekspropriationskommissionen

vedrørende sporrenovering af Østbanen

2. hæfte

Besigtigelsesforretningen den 30. maj 2022

Køge og Stevns kommuner

Mandag den 30. maj 2022 kl. 9.00 samledes kommissionen i Ravnsborghallen, Ravnsborgvej 3, 4600 Køge for at afholde besigtigelse i anledning af sporrenovering af Østbanen i Køge Kommune og en del af Stevns Kommune jf. lov nr. 686 af 27. maj 2015, jernbaneloven.

Til stede var kst. kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne, *Henrik Hansen*, de af transportministeren udpegede medlemmer af kommissionen, *Ole Christophersen* og *Bjarke Abel*, samt de fra Den Fælleskommunale Liste for Øernes Område udtagne medlemmer, *Helene Kock Toppenberg* og *Helle Lysholm*.

Endvidere mødte den ledende landinspektør *Inger Juhl Larsen* og landinspektør *Roar Juul Borgen*.

Som repræsentant for Køge Kommune mødte *Daniel Kristensen*.

Som repræsentant for Stevns Kommune mødte *Steffen Nordgaard*.

For Lokaltog mødte programchef *Henrik Jørgensen*, projektdirektør *Torben Johannesson* (Atkins Danmark), landinspektør, *Anders Dissing* (Atkins Danmark), teknisk projektleder, *Carsten Lehnert* (Atkins Danmark), Afvandingsingeniør, *Hassan Dahir* (Atkins Danmark), Miljørådgivere *Max Nordqvist* (Atkins Danmark) og *Frederikke Karstensen* (Atkins Danmark) samt landinspektør *Sannie Suhr Jørgensen* (Atkins Danmark).

Protokollen førtes af fuldmægtig *Kristian Pless*.

Endvidere mødte fra kommissariatet kommissarius *Charlotte Münter*.

Kommissarius fremlagde brev af 17. marts 2022 fra Transportministeriet, hvori ministeriet har anmodet

Kommissarius om at forelægge projektet for ekspropriationskommissionen.

Kommissarius fremlagde endvidere det af Lokaltog udarbejdede materiale Sporrenovering af Østbanen:

Besigtigelsesbog 2 – Køge Kommune med tilhørende oversigts- og besigtigelsesplaner, tegn.nr.:

ØSTB_EXP_100_030000_001,

ØSTB_EXP_100_030003_001,

ØSTB_EXP_054_000000_001,

ØSTB_EXP_100_000000_001,

ØSTB_EXP_100_002100_001,

ØSTB_EXP_100_004200_001 alle dateret 23. marts 2022

Besigtigelsesbog 3 – Vallø Stift med tilhørende oversigts- og besigtigelsesplaner, tegn.nr.:

ØSTB_EXP_100_030000_001,

ØSTB_EXP_100_030005_001,

ØSTB_EXP_100_000000_002,

ØSTB_EXP_100_002100_002,

ØSTB_EXP_100_004200_003,

ØSTB_EXP_100_006300_001 alle dateret 23. marts 2022.

Følgende passerede:

Indledende møde

Kst. kommissarius redegjorde for formålet med besigtigelsesforretningen, der er at fastlægge og godkende det af Lokaltog 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.

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.

Lokaltogs repræsentanter redegjorde for projektet og fremlagde følgende oplysninger:

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 samtidig 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 togaftage og med længere transporttid mellem de enkelte stationer for at minimere slidet 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. Lokaltog har efterfølgende oplyst, at det på grund af fordyrelse af projektet overvejes at tilskære projektet og udvide anlægsperioden, så projektet først færdiggøres i 2024.

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

Politisk beslutning

Regionsrådet i Region Sjælland besluttede den 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 sporrenoverin-

gens 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 den 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. november 2020 indgår dette projekt også i det samlede Østbane-projekt.

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).

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 af lods-ejerne er berørt af flere projekter. Arealmæssigt er der ikke konstateret sammenfald i Køge Kommune.

Køge Station, Banedanmark

Der udføres i 2022 og 2023 et eksternt grænsefladeprojekt i forbindelse med nedlæggelse af jernbaneoverkørsel ved Køge Havn. Der foregår i den forbindelse trafikal og logistisk koordinering mellem begge projekter.

Vurdering af Virkninger på Miljøet

Indledende dialog med Miljøstyrelsen

Den indledende dialog med Miljøstyrelsen med hen- syn 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. Videre sendt 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.

Myndighedsforhold (Besigtigelsesbog 2 - Køge Kommune)

Sporrenoveringen af Østbanen medfører forskellige 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 Køge Kommune er beskrevet i nedenstående afsnit. Vallø Stifts arealer i Køge og Stevns Kommuner bliver behandlet i en separat besigtigelsesbog (besigtigelsesbog 3). Screeningen af miljø-, plan- og naturforhold samt rekreative og kulturhistoriske interesser er beskrevet nærmere nedenfor.

Myndighedstilladelser og dispensationer

Der er pr. 1. februar 2022 fremsendt 19 ansøgninger til Køge Kommune. Der er desuden fremsendt én ansøgning til Fredningsnævnet for Østsjælland.

Køge Kommune

Der er sendt syv ansøgninger om landzonetilladelse jf. Planlovens § 35 til etablering af midlertidige arbejdsarealer og tilhørende arbejdsveje beliggende i land-

zone. I tre af landzoneansøgningerne er der indarbejdet ansøgning om dispensation fra skovbyggelinjen jf. Naturbeskyttelseslovens § 17.

På fem af de syv arbejdsarealer skal der oplægges materiale fra jernbanen, og derfor er der sendt fem ansøgninger jf. Miljøbeskyttelseslovens § 19 til midlertidig oplægning/omlastning af restprodukter.

Fire af arbejdsarealerne er beliggende indenfor å-beskyttelseslinjen, og derfor er der fremsendt fire ansøgninger om dispensation jf. Naturbeskyttelseslovens § 16. Der er yderligere søgt om dispensation til ændring af et beskyttet sten- og jorddige jf. Museumslovens § 29a, da en arbejdsvej vil bryde diget.

To arbejdsarealer er beliggende på arealer, der er registreret som § 3-beskyttet engareal, og derfor er der søgt to dispensationer fra Naturbeskyttelseslovens § 3.

Fredningsnævnet for Østsjælland

Der er søgt om dispensation jf. Naturbeskyttelseslovens § 50 fra fredningen "Fredning af dele af Vallø Gods i Køge og Vallø Kommuner, Roskilde Amt", Reg. nr. 00544.00, i forbindelse med anlæggelse af et midlertidigt arbejdsareal og tilhørende arbejdsveje i Køge Kommune.

Status på myndighedsansøgninger medio marts 2022

Køge Kommune

Projektet har efter fremsendelsen af ansøgninger besluttet, at ét af de syv arbejdsarealer i Køge Kommune udgår, og derfor er Køge Kommune gjort opmærksom på, at en landzoneansøgning, en § 19-ansøgning, en ansøgning i forbindelse med å-beskyttelseslinjen samt en § 3-ansøgning udgår af dispensationsansøgningerne.

Køge Kommune har den 1. juli 2021 kvitteret for modtagelsen af tre ansøgninger om landzonetilladelse jf. Planlovens § 35. De resterende tre ansøgninger om landzonetilladelse kvitterede kommunen for den 12. oktober 2021. Det forventes, at der foreligger landzonetilladelser ultimo marts 2022.

Køge Kommune kvitterede den 15. juni 2021 for modtagelse af de fire § 19-ansøgninger. Kommunen meddelte den 3. februar 2022 tilladelse til midlertidigt oplæg/omlastning på arbejdsarealerne.

Køge Kommune kvitterede den 12. oktober for modtagelse af tre dispensationsansøgninger indenfor å-beskyttelseslinjen jf. Naturbeskyttelseslovens § 16.

Kommunen har meddelt, at dispensationerne indarbejdes i de respektive landzonetilladelser.

Køge Kommune har den 13. januar 2022 kvitteret for modtagelse af en ansøgning om gennembrydning af et beskyttet jord- og stendige jf. Museumslovens § 29a. Kommunen meddelte den 18. februar 2022, at den midlertidige gennembrydning ikke kræver dispensation.

Køge Kommune kvitterede den 12. oktober for modtagelse af én § 3-ansøgning, og de meddelte dispensation den 1. marts 2022.

Fredningsnævnet for Østsjælland

Fredningsnævnet kvitterede den 7. september 2021 for modtagelse af dispensationsansøgningen jf. Naturbeskyttelseslovens § 50 i Køge Kommune. Det forventes, at Fredningsnævnet giver dispensation ultimo april 2022.

Myndighedsforhold (Besigtigelsesbog 3 – Vallø Stift)

Sporrenoveringen af Østbanen medfører forskellige 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 på Vallø Stifts arealer er beskrevet i nedenstående afsnit. Screeningen af miljø-, plan- og naturforhold samt rekreative og kulturhistoriske interesser er beskrevet nærmere nedenfor.

Myndighedstilladelser og dispensationer

Der er pr. 1. februar 2022 fremsendt fem ansøgninger til Køge Kommune og syv ansøgninger til Stevns Kommune. Der er desuden fremsendt fem ansøgninger til fredningsnævnet for Østsjælland samt tre ansøgninger til Miljøstyrelsen.

Køge Kommune

Der er sendt to ansøgninger om landzonetilladelse jf. Planlovens § 35 i forbindelse med etablering af midlertidige arbejdsarealer og arbejdsveje ved Knapmagervej og Højskolevej. I den ene landzoneansøgning er der indarbejdet ansøgning om dispensation fra skovbyggelinjen jf. Naturbeskyttelseslovens § 17, da en del af arbejdsarealet ved Knapmagervej ligger indenfor skovbyggelinjen.

På begge arbejdsarealer skal der oplægges materiale fra jernbanen, og derfor er der sendt to ansøgninger jf.

Miljøbeskyttelseslovens § 19 til midlertidig oplægning/omlastning af restprodukter.

Den midlertidige arbejdsvej ved Knapmagervej ligger indenfor et § 3-beskyttet engareal, hvorfor der er søgt en dispensation fra Naturbeskyttelseslovens § 3.

Stevns Kommune

Der er sendt tre ansøgninger om landzonetilladelse jf. Planlovens § 35 i forbindelse med etablering af arbejdsarealer og arbejdsveje ved Vallø Station, ved Nyhave og nord for Grubberholm Station. I alle tre landzoneansøgninger er der indarbejdet ansøgning om dispensation fra skovbyggelinjen jf. Naturbeskyttelseslovens § 17.

På de tre arbejdsarealer skal der oplægges og omlastes materialer fra jernbanen, og derfor er der sendt 3 ansøgninger jf. Miljøbeskyttelseslovens § 19 til midlertidig oplægning/omlastning af restprodukter.

Yderligere er der søgt om dispensation fra Naturbeskyttelseslovens § 3, da arbejdsvejen ved Vallø Station berører et areal, der er kortlagt som § 3-beskyttet sø.

Miljøstyrelsen

Der er søgt om ophævelse af fredskovsplikten jf. Skovlovens § 6 på to arealer, der permanent skal inddrages til dæmningsudvidelser i hhv. Nyhave og Billesborg Indelukke. Yderligere er der søgt om midlertidig ophævelse af fredskovsplikten på arbejdsarealet ved Nyhave. Ved dæmningsudvidelse i Billesborg Indelukke drejer det sig om et areal på 170 m², svarende til ca. fem træer, og ved dæmningsudvidelse i Nyhave er det et areal på 1.350 m², svarende til ca. 32 træer. På arbejdsarealet skal ca. 5.400 m² midlertidigt inddrages til arbejdsareal, og der skal ikke fældes træer, da arealet allerede er ryddet.

Fredningsnævnet for Østsjælland

Der er søgt fem dispensationer fra fredningen "Fredning af dele af Vallø Gods i Køge og Vallø Kommuner, Roskilde Amt", Reg. nr. 00544.00, jf. Naturbeskyttelseslovens § 50 i forbindelse med arbejdsarealer, arbejdsveje og dæmningsudvidelser.

Status på myndighedsansøgninger medio marts 2022

Køge Kommune

Køge Kommune kvitterede for modtagelse af de to landzoneansøgninger i hhv. september og oktober 2021. Det forventes, at der foreligger landzonetilladelser ultimo marts 2022.

Køge Kommune kvitterede for modtagelse af § 19-ansøgningerne den 25. oktober 2021, og den 3. februar 2022 meddelte de dispensation.

Køge Kommune kvitterede den 12. oktober 2021 for modtagelse af § 3-ansøgningen, og den 1. marts 2022 meddelte de dispensation.

Stevns Kommune

Stevns Kommune har meddelt, at de forventer, at der foreligger landzonetilladelser til de tre arbejdsarealer ultimo marts 2022.

Stevns Kommune kvitterede den 10. januar for modtagelsen af de 3 § 19-ansøgninger, og tilladelserne er blevet offentliggjort den 22. februar 2022.

Stevns Kommune har den 13. januar 2022 meddelt, at beskyttelsen af den § 3-beskyttede sø ophæves, da søen ikke længere lever op til de krav, der er til at være § 3-beskyttet.

Miljøstyrelsen

Miljøstyrelsen kvitterede for modtagelse af ansøgningerne om ophævelse af fredskovsplikten den 28. oktober 2021, og den 15. december 2021 gav de dispensation til ophævelse af fredskovsplikten på de ansøgte arealer.

Fredningsnævnet for Østsjælland

Fredningsnævnet kvitterede den 7. september 2021 for modtagelse af dispensationsansøgningerne jf. Naturbeskyttelseslovens § 50. Det forventes, at Fredningsnævnet giver dispensation ultimo april 2022.

Projektbeskrivelse

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 skærverne 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 sporafvanding.

Samlet set omfatter sporfornyelsen:

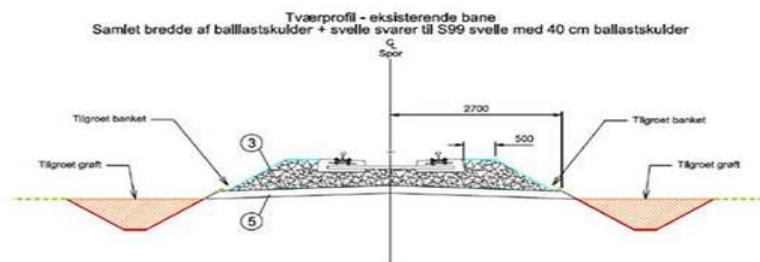
- Fornyelse af skinner og sveller til 60E2 Dmp spor med tilhørende arbejder til færdigt spor
- Etablering af overgangssvejsninger mellem DSB45 og 60E2 skinner i spor og sporskifter
- Justering af eksisterende UIC60 Dmp spor
- Ballastrensning på udvalgte strækninger
- Ombygning af overkørsler
- Udveksling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

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.



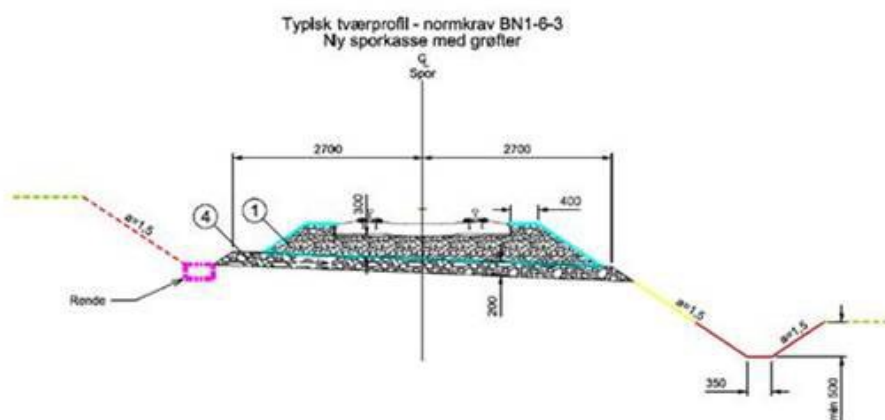
Figur 1 Tværprofil af eksisterende jernbane, tagfald med to grøfter

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 grøfteop-

bygning langs jernbaner. Disse retningslinjer har udviklet sig over tid og har medført, at nye grøfters volumen og udbredelse er større end de oprindelige på Østbanen.

I forbindelse med sporrenoveringen er der udarbejdet en løsning, hvor man på store dele af jernbanestrækningen 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 truget de fleste steder kan holdes indenfor Lokaltogs ejendom. Endvidere reduceres jordmængden, der skal graves væk markant, hvilket igen reducerer anlægstrafik med dertil hørende gener. Endvidere reducerer denne løsning de efterfølgende driftsomkostninger til vedlige-

holdelse 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 opsamlingsstrug 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, opsamlingsstrug 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 løber 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 og tætte ledninger ved skærende veje. Afvandsledninger 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 oprenses 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 afvandsanlæg 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.

Jordarbejde og konstruktioner, herunder vandløbsbroer, støttevægge og lign.

Nord for Vallø Station er der udført geotekniske undersøgelser, der viser betydelige blødbundslag under banedæmningen. På denne delstrækning har der tidligere været mindre dæmningsskred. For at øge dæmningens stabilitet udvides dæmningsbredden med ca. 3 m. Herved øges jernbanesikkerheden og dæmningsskred undgås fremadrettet.

På delstrækninger, hvor banen ligger i terræn og hvor der etableres ny sporkasse, vil jord og andet fyldmateriale blive fjernet under sporet, hvis det ikke overholder dagens krav til bæreevne. Hvor eksisterende materiale ikke holder kravene til bæreevne, 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.

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.

Plan-, natur- og miljøforhold, rekreative og kulturhistoriske interesser (Besigtigelsesbog 2 - Køge Kommune)

De midlertidige og de permanente arealinddragelser er blevet miljøscreenet med 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, arbejdsveje og permanente dæmningsudvidelser. Nedenstående afsnit redegør for forhold som nødvendiggør ansøgning om de dispensationer, der er nævnt i afsnit 1.5 Mynlighedsforhold.

Naturforhold

Der er registreret i alt ni naturlokaliteter langs Østbanen i Køge Kommune. Heraf er to udpeget som eng jf. Naturbeskyttelsesloven § 3. Derudover er der udpeget tre lokaliteter indenfor skovbyggelinjen og fire lokaliteter inden for å-beskyttelseslinjen af det § 3-beskyttede vandløb, Vedskølle Å.

Det vurderes ikke, at nogle lokaliteter vil gå tabt, da lokaliteterne genetableres når anlægsarbejdet er færdiggjort.

Fredninger

Langs en del af banen i Køge Kommune er der gennemført en landskabsfredning af områderne omkring Vallø Gods. Fredningen "Fredning af dele af Vallø Gods i Køge og Vallø Kommuner, Roskilde Amt", Reg. nr. 00544.00, har til formål at sikre de landskabelige værdier som følge af områdets karakter af et roligt harmonisk og sammenhængende herregårdslandskab med en rig afveksling mellem marker, enge, skove og udyrkede arealer. Formålet er ligeledes at bevare de kulturhistoriske minder, der er knyttet til Vallø Stift, samt at offentlighedens adgang til navnlig skovene, slotsparken og Dyrehaven opretholdes.

Det vurderes, at projektet ikke er i strid med fredningsbestemmelserne, da der er tale om midlertidige arbejdsarealer og arbejdsveje.

Planforhold

I landzonen medfører de midlertidige arbejdsarealer og arbejdsveje en midlertidig arealinddragelse, hvorfor det er nødvendigt at fremsende landzoneansøgninger.

Arbejdsvejen ved Vedskøllevej nr. 117 løber gennem lokalplanområde 5-11, delområde B. Arbejdsvejen er dog ikke i strid med lokalplanen, da lokalplanen sætter bestemmelser for fortsat udnyttelse af jordbruget i delområde B.

Rekreative- og kulturhistoriske interesser

Der vil blive gennemført arkæologiske forundersøgelser af arbejdsarealerne i Køge Kommune. Tre af arbejdspladserne ligger i områder registreret som kulturarvsareal på baggrund af deres regionale betydning.

På arbejdsarealet ved Knapmagervej er der tale om en udpløjet høj, som indgår i en større gruppe af ikke-fredede gravhøje, hvoraf mindst en må formodes at være totalt destrueret, mens de øvrige er blevet beskadiget bl.a. ved private undersøgelser dels i forbindelse med dyrkning af området.

På arbejdsarealet ved Billesborgvej og Egøje Station er der tale om et voldsted kaldet Kaninhøjen eller Egøje Voldsted. Af Kaninhøjen eller Egøje Voldsted findes nu blot en mindre træbevokset forhøjning, hvor der i middelalderen lå et større voldsted.

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

Ved etablering af arbejdsvejen nord for Egøje station gennembyrdes et beskyttet jord- og stendige. Påvirkning af det beskyttede jord- og stendige forudsætter en dispensation efter Museumslovens § 29a, som nævnt i afsnit 1.5 Mynlighedsforhold.

Jordforurening

På alle arbejdsarealer vil der, efter endt anlægsarbejde, blive udtaget renbundsprøver af råjorden, som dokumentation for, at der ikke er efterladt forurening. Dokumentation af prøvetagningen vil blive fremsendt til Køge Kommune.

Arkivalsk kontrol

Museum Sydøstdanmark er orienteret om projektets omfang og tidsmæssige projektførelse 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”.

Plan-, natur- og miljøforhold, rekreative og kulturhistoriske interesser (Besigtigelsesbog 3 – Vallø Stift Kommune)

De midlertidige og de permanente arealinddragelser er blevet miljøscreenet med 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, arbejdsveje og permanente dæmningsudvidelser. Nedenstående afsnit redegør for forhold som nødvendiggør ansøgning om de dispensationer, der er nævnt i afsnit 1.5 Mynlighedsforhold.

Naturforhold

Der er i alt registreret seks naturlokaliteter på Vallø Stifts ejendom langs Øst-banen. Heraf er fire udpeget som lokaliteter indenfor skovbyggelinjen jf. Naturbeskyttelseslovens § 17, og de to sidste er en § 3-beskyttet sø og et § 3-beskyttet engareal jf. Naturbeskyttelseslovens § 3.

Det vurderes ikke, at nogle af lokaliteterne vil gå tabt, da lokaliteterne genetableres når anlægsarbejdet er færdiggjort.

Fredninger

På Vallø Stifts ejendom er der gennemført en landskabsfredning af områderne omkring Vallø Gods. Fredningen ”Fredning af dele af Vallø Gods i Køge og Vallø Kommuner, Roskilde Amt”, Reg. nr. 00544.00, har til formål at sikre de landskabelige værdier som følge af områdets karakter af et roligt harmonisk og sammenhængende herregårdslandskab med en rig afveksling mellem marker, enge, skove og udyrkede arealer. Formålet er ligeledes at bevare de kulturhistoriske minder, der er knyttet til Vallø Stift, samt at offentlighedens adgang til navnlig skovene, slotsparken og Dyrehaven opretholdes.

Det vurderes, at projektet ikke er i strid med fredningsbestemmelserne, da der er tale om midlertidige arbejdsarealer og arbejdsveje, men der skal alligevel søges dispensation fra fredningen.

Fredskov

Som følge af permanent arealinddragelse til retablering af grøfteanlæg og bane-dæmning er det nødvendigt at ophæve fredskovsplikten på omkring 170 m² levende fredskov i Billesborg Indelukke. På arealet er der i alt fem træer.

Det vil ved Nyhave ligeledes være nødvendigt at ophæve fredskovsplikten som følge af permanent arealinddragelse på et 1.350 m² stort areal. Yderligere vil det i Nyhave være nødvendigt at ophæve fredskovsplikten midlertidigt på et 5.400 m² stort areal, hvor der ikke er træer.

Planforhold

I landzonen medfører de midlertidige arbejdsarealer og arbejdsveje en midlertidig arealinddragelse, hvorfor det er nødvendigt at fremsende landzoneansøgnin-ger.

Rekreative- og Kulturhistoriske interesser

Der vil blive gennemført arkæologiske forundersø-gelse af arbejdsarealerne. Arbejdsarealet ved Knap-magervej er registreret som kulturarvsareal på bag-grund af dets regionale betydning. Der er tale om en udpløjet høj, som indgår i en større gruppe af ikke-fre-dede gravhøje, hvoraf mindst en må formodes at være totalt destrueret, mens de øvrige er blevet beskadiget bl.a. ved private undersøgelser dels i forbindelse med dyrkning af området.

Der er ingen fredede eller bevaringsværdige bygning-er, som påvirkes af det samlede projekt.

Jordforurening

På alle arbejdsarealer vil der, efter endt anlægsarbejde, blive udtaget renbundsprøver af råjorden, som doku-mentation for, at der ikke er efterladt forurening. Do-kumentationen af prøvetagningen vil blive fremsendt til hhv. Køge og Stevns Kommune.

Arkivalisk kontrol

Museum Sydøstdanmark er orienteret om projektets omfang og tidsmæssige projektførelse pr. telefon i uge 26, 2021. I december 2021 har de fremsendt en pro-jektplan, som er en udvidet arkivalisk kontrol jf. Mu-seumslovens §25, hvori der er anbefalinger til forun-dersøgelser af de midlertidige arbejdsarealer samt ar-bejdsveje. Det forventes, at forundersøgelserne kan påbegyndes medio oktober 2022, når ekspropriations-forretningen er afsluttet. Den arkivalske kontrol har redegjort for, i hvilke områder der er øget risiko for at påtræffe væsentlige fortidsminder. Alle arealer er ka-tegoriseret 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 forundersøgel-ser med formålet om at afklare de konkrete arkæo-logiske forhold. Samlet set er 41 lokaliteter katego-riseret som ”2”, og 18 lokaliteter som ”3”.

Anlægsfasen

Tidsplan

Lokaltog gennemfører udbudsrunder med forhandlin-ger af fagentrepriser indenfor Anlæg, Spor og Sikring-Signal i forår/sommer 2022. Lokaltog forventer at overdrage de første kontrakter til de udførende i ef-terår/vinter 2022, hvorefter der følger en periode med planlægning og forberedelse af mobilisering. Udførel-sfasen vil som udgangspunkt forløbe i perioden fra februar 2023 – december 2023 med sporspæringer fra juni 2023 frem til oktober/november 2023. Lokaltog har efterfølgende oplyst, at det på grund af fordyrelse af projektet overvejes at tilskære projektet og udvide anlægsperioden, så projektet først færdiggøres i 2024. Efter afleveringsforretningen og opretning af mangler kan arealer lånt til brug for adgangsveje og arbejds-pladser retableres og returneres til lodsejerne. Denne proces vil forløbe, med løbende færdiggørelser, som kan strække sig frem til forår 2025.

Togtrafikken

Projektet gennemføres ved brug af sporspæringer. Forberedende og afsluttende arbejder udføres i spor-spæringer om natten i ”togfrie intervaller”. Selve ud-førelsesfasen sker i en total sporspærring, hvor togbus-ser vil erstatte driften på sporene. Totalspæringer vil starte i juni 2023 og skal senest være afsluttet i novem-ber 2023.

På Køge Station foretages endvidere trafikalkoordi-nering med Banedanmark forud for anlægsarbejdet.

Vejtrafikken

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

Lokaltog har sammen med kommunerne (Faxe Kom-mune, Stevns Kommune og Køge Kommune) og Mo-via holdt koordineringsmøder for at minimere genere for trafikanterne på de forskellige veje.

Der bliver informeret om evt. trafikomlægninger på vejene på kommunernes hjemmesider, således bor-gerne kan se, hvor og hvornår der kan være vejspær-ring og trafikomlægning.

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

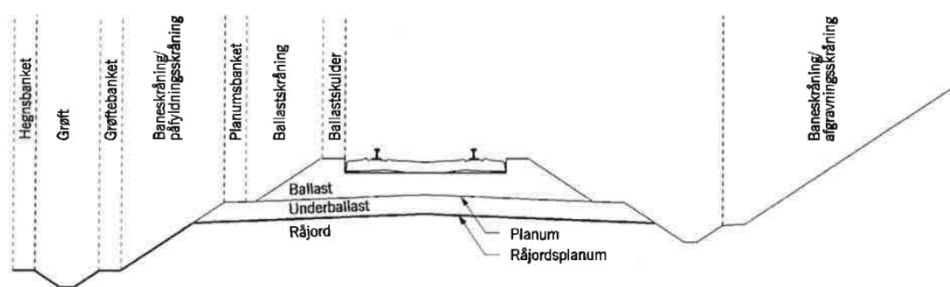
koordinering omkring midlertidig lukning af overkørslerne på jernbanen, mens anlægsarbejdet pågår. Afspærring af trafik på vej søges minimeret, således trafikken her generes mindst muligt.

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.

Jordarbejder

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



Figur 4. Opbygningen af lagene i sporet

Ballastrensning udføres fra sporet med en ballastrenser, som er et skinnelørende arbejdstog. Ballastrenseren løfter skinner og sveller op og fjerner med en stor kæde de øverste 30 cm af ballastlaget bestående af granitskærver, som derefter sorteres i størrelse, således at de mindste og nedknuste sten sorteres bort og de resterende hældes tilbage i sporet og 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 delstrækninger, 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 indbygningseget 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 komprimeringseget jord. I den indledende fase er der foretaget ballast og geotekniske borer på udvalgte placeringer for at få et billede af, hvor der er blødjord. Resultatet af borerne 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 er muld eller andet materiale, der ikke overholder kravene til bæreevne, 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.

Støj under anlæg

Under anlægsarbejdet kan 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 holdes 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 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.

Vibrationer under anlæg

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

Ejendomsretlige forhold

Ekspropriationer generelt

Der skal eksproprieres arealer både permanent og midlertidigt. Lokaltogs egne ejendomme bruges i videst muligt omfang og optimeres, således indgreb på privat ejendom reduceres 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 større grøft på den ene side af banen og en lille grøft (opsamlingsstrug) 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 normbredde på 2,70 m kan flere steder på strækningen ikke efterleves.

Den 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 arealstribe 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 arealstribe på ½-1 meter permanent.

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 større grøft giver alene et jordoverskud på 180.000 m³. 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 dæmnin- ger), etableres der ikke arbejdsvej. Her gennemføres sporrenoveringen fra banen, selv om det er langt svære- re og noget mere tidskrævende end fra en arbejdsvej. De store mængder medfører også, at projek- tet bliver nødt til at etablere nogle ret store arbejds- pladsarealer, 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. Are- aler 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 arbejds- pladsarealerne 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 arealerne leveres tilbage til de på- gældende lodsejere. Såfremt markdræn bliver beska- diget under anlægsarbejdets udførelse, vil disse blive retableret. Dræn, der ikke er påvist af lodsejerne, men som findes under anlægsarbejdets udførelse, vil blive retableret i forbindelse med anlægget og for anlægs- myndighedens regning.

Ledninger

Anlægsarbejdet nødvendiggør flytning eller forstærk- ning af et antal ledningsanlæg. Der vil i nødvendigt omfang blive afholdt ledningsejermøder for koordine- ring og afklaring af ledningsomlægninger.

Ledningsarbejderne omfatter stort set alle ledningsty- per, herunder bl.a. vand, varme, afløb, gas, el, tele og fiberkabler. Som udgangspunkt vil samtlige lednings- omlægninger være afsluttet, inden de egentlige anlægsarbejder på de pågældende lokaliteter påbegyn- des. Der kan i nogle tilfælde være fordelagtigt at eta- blere afværgeforanstaltninger for at undgå ledningsflyt- ninger. Som aftalegrundlag mellem Lokaltog og de enkelte ledningsejere udarbejdes der ledningsproto- kolaftaler. Der udarbejdes to aftaler i form af en tek- nisk protokol, samt en protokol der redegør for og tager stilling til ledningernes retsstilling før og efter pro- jektets gennemførelse, og dermed hvem der skal be- tale 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.

Servitutter

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

Nogle få steder er det nødvendigt at pålægge en rådig- hedsservitut, 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 ny- anlagte private fællesveje, således at Lokaltog kan komme til at drifte- og vedligeholde de nyetablerede regnvandsbassiner.

På delstrækningerne (Køge Kommune) og (Vallø Stifts arealer) er det ikke nødvendigt med pålæg af ser- vitutter.

Økonomi

Lokaltog er anlægsmyndighed.

Den samlede anlægssum til sporrenoveringen af Øst- banen forventes at være 510 mio. kr.

Bemærkninger og spørgsmål til projektet

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

Der fremkom bl.a. følgende bemærkninger og spørgs- mål til projektet:

En lodsejer bemærkede, at dialogen i forhold til for- undersøgelser ikke har været tilstrækkelig.

Lokaltog beklagede forløbet og lovede, at dialogen fremadrettet vil blive bedre.

En lodsejer udtrykte bekymring for bæreevnen på de midlertidige arbejdsveje. Han påpegede, at anlægs- myndigheden burde anvende køreplader til at be- skytte mod struktur- og drænskader, da grusbela- gningen vil blive kørt op i dårligt vejr. Lokaltog oply- ste, at de har gode erfaringer med arbejdsveje, der an- lægges med et gruslag på 0,3 meter, hvor man repa- rerer vejene løbende. Teknikken er brugt på mange andre anlæg, herunder Nordvestbanen, og er den mest almindelige teknik ved større anlægsarbejder.

Arealerne vil efter anlægsarbejderne blive retableret, og man er i den forbindelse opmærksomme på, at grubning skal udføres når vejret tillader det. Det kan derfor blive nødvendigt at leje arealerne i længere tid end anlægsarbejderne står på, selvom projektet i princippet er færdigt.

En lodsejer udtrykte bekymring for, at bundkoten i grøfteanlægget sænkes, da det kan give afvandingsproblemer.

Lokalvog oplyste, at vandmængden forbliver den samme, og at grøfterne er designet til at vandet løber til grøftebassinerne, hvor det kan forblive, til der er plads hos modtagerrecipienterne. Koten på modtager recipienterne bliver ikke ændret.

En lodsejer udtrykte bekymring for struktur- og drænskader. Han påpegede, at strukturskader kan være næsten umulige at genoprette i de nedre jordlag. Det blev anført, at det er billigere for Lokalvog at forebygge end at rette op på sådanne skader.

Lokalvog oplyste, at de er klar over, at der kan ske dræn- og strukturskader, men at der ydes erstatning herfor i de første 5 år efter de takster, som normalt anvendes af Landbrug & Fødevarer i henhold til landsaftalerne med en række ledningsejere. Hvis der efter 5 år stadig er strukturskade, må lodsejeren henvende sig til anlægsmyndigheden for en eventuel yderligere erstatning. I forhold til dræn er det målsætningen, at dræne i marken skal fungere mindst lige så godt, som inden projektet. Ønsker lodsejeren selv at udføre drænreparationer, er der mulighed for at få erstatning herfor.

En lodsejer spurgte, om der er taget højde i projektet for en eventuel senere elektrificering.

Lokalvog oplyste, at der på nuværende tidspunkt ikke er planer om en elektrificering af jernbanen, men at man ser på muligheden for batteritog, som kan oplades på stationerne. Projektet omfatter derfor kun sporrenoveringen, og der eksproprieres ikke mere areal end højst nødvendigt hertil.

Besigtigelse i marken

Efter det indledende møde foretog kommissionen en besigtigelse i marken med udgangspunkt i nedenstående mødesteder.

Ved dagens møde besigtigedes strækningen fra st. - 1.26 til st. 5.78 i Køge Kommune samt Vallø Stifts ejendomme i Køge og Stevns kommuner fra st. 0.48 til st. 8.41.

Under besigtigelsen fremkom bl.a. følgende bemærkninger:

Mødested den 30. maj 2022 kl. 10.30: Ved stiovergangen hvor Knapmagervej krydser jernbanen i st. 1.200.

Lokalvog oplyste, at der anlægges en sti parallelt med Knapmagervej til bløde trafikanter, og at der af sikkerhedsmæssige årsager vil blive anlagt en skillerabat på 1,5 meter mellem stien og Knapmagervej.

Repræsentanten for matr.nr. 1g m.fl. Billesborg Hgd., Herfølge spurgte, om afvanding af stien Knapmagervej, der skal forlægges midlertidigt i anlægsperioden, kan ske ind mod skillerabatten mellem arbejdsvej og forlagt sti.

Lokalvog tilkendegav, at de vil undersøge, om afvanding fra stien kan ske ind mod skillerabatten.

Repræsentanten for matr.nr. 1g m.fl. Billesborg Hgd., Herfølge oplyste, at matr.nr. 1g står under vand ca. 10 måneder om året, og at det lille skovareal (remise) på matriklen ind mod banen gerne må fældes, hvis Lokalvog finder dette hensigtsmæssigt i stedet for at føre arbejdsarealet uden om remisen.

Lokalvog oplyste, at de var opmærksomme på problemet med at grundvandet står højt og at arealet ofte står under vand. Det er planlagt at oprense de eksisterende grøfter på begge sider af jernbanen på denne del af strækningen. På grund af den korte periode hvor anlægsarbejderne kan foregå, er det nødvendigt med en arbejdsvej langs banen på matr.nr. 1g. Lokalvog vil lade det være op til entreprenøren, om arbejdsvejen skal anlægges og i så fald skal gå gennem det lille skovareal.

Lokalvog oplyste, at et mindre skovareal på matr.nr 1i Billesborg Hgd., Herfølge, der skal anvendes som arbejdsareal, efter aftale med Vallø Stift ryddes.

Mødested den 30. maj 2022 kl. 11.30: Ved overkørslen hvor Billesborgvej krydser jernbanen i st. 3.250.

Lokalvog oplyste, at man vil forsøge at bevare læbæltet langs banen på matr.nr. 5k Egøje By, Herfølge.

Ejeren af matr.nr. 5k Egøje By, Herfølge anmodede om, at den midlertidige arbejdsvej langs banen gøres permanent. Han oplyste, at han er indstillet på selv at fordele den afrømmede muld på resten af ejendommen.

Lokalvog tilkendegav, at arbejdsvejen kan blive liggende, og at man vil være behjælpelige med den nødvendige myndighedsbehandling.

Ejeren af matr.nr. 5k Egøje By, Herfølge oplyste, at han er i gang med at søge byggetilladelse til at opføre et maskinhus på dele af det areal som ønskes eksproprieret midlertidigt.

Lokaltog oplyste, at de vil indgå dialog med lodsejeren om, hvor mulden kan deponeres på ejendommen.

Ejeren af matr.nr. 5k Egøje By, Herfølge oplyste, at der er afvandingsproblemer på ejendommen og at et afløb under banen er tilstoppet.

Lokaltog oplyste, at man på denne del af strækningen ikke ændrer på afvandingsforholdene, men udbedrer afløb og grøfter. Ejeren må selv forsøge at afhjælpe problemet videre.

Ejeren af matr.nr. 4o Egøje By, Herfølge spurgte, om en mast på ejendommen skal flyttes.

Lokaltog oplyste, at arbejderne ikke umiddelbart berører nogle master på hans ejendom, men de vil undersøge dette nærmere.

Mødested den 30. maj 2022 kl. 13.30: Ved arbejdspladsareal på matr.nr. 13a Vedskølle By, Herfølge.

Lokaltog oplyste, at kommunevejen Højskolevejs krydsning af jernbanen lukkes i to omgange i ca. en uge ad gangen i perioden fra juni til oktober 2023. Ejerne på den østlige side af jernbanen skal i disse perioder benytte den private fællesvej Højskolevej over matr.nre. 11f, 11e og 13h Vedskølle By, Herfølge og videre over en midlertidig krydsning af jernbanen og arbejdsvejen på matr.nr. 13a Vedskølle By, Herfølge med forbindelse til kommunevejen Vedskøllevej.

Lokaltog oplyste endvidere, at der skal fældes beplantning ind mod jernbanen på matr.nre. 13a og 20 Vedskølle By, Herfølge og matr.nr. 1kl Vallø Hgd., Valløby.

Ejeren af matr.nr. 10f Vedskølle By, Herfølge opfordrede Lokaltog til at anvende køreplader på arbejdsvejene for at undgå struktur- og drænskader.

Lokaltog oplyste, at de har gode erfaringer med arbejdsveje, der anlægges med et gruslag på 0,3 meter, hvor man reparerer vejene løbende. Teknikken er brugt på mange andre anlæg, herunder Nordvestbanen, og er den mest almindelige teknik ved større anlægsarbejder. Køreplader har det desuden med at flytte sig ved kørsel, og det vil endvidere ikke være muligt at fremskaffe 40 km køreplader til hele strækningen både af økonomiske og logistiske grunde.

Ejerne af matr.nr. 13a Vedskølle By, Herfølge anmodede om, at udvidelsen af dæmningen, grøftebassin og

det midlertidige arbejdsareal flyttes til den østlige side af banen til matr.nre 13h og 13e Vedskølle By, Herfølge og matr.nr. 1ea Vallø Hgd., Valløby. De begrundede deres anmodning med nærheden til boligen på ejendommen, bevaring af beplantningen på den vestlige side af dæmningen samt støj- og indbliksgener. Hvis grøftebassinet, dæmningsudvidelsen og det midlertidige arbejdsareal ikke kan flyttes, og beplantningen langs banen derfor skal fældes, anmodede ejerne om, at der etableres en jordvold langs vestsiden af banen, som de efterfølgende kan beplante, for at skærme ejendommen mod jernbanetrafikken. Derudover anmodede om at blommetræerne i beplantningsbæltet mellem engarealet og det opdyrkede landbrugsareal på matr.nr. 13a Vedskølle By, Herfølge bevares.

Repræsentanten for matr.nr. 20 m.fl. Vedskølle By, Herfølge oplyste, at de ikke er interesserede i, at der sker ændringer af projektet på grund af nærheden til boligen på matr.nr. 1eb Vallø Hgd., Valløby. Repræsentanten oplyste endvidere, at der på matr.nr. 1ea Vallø Hgd., Valløby er en landsskabsfredning, og at der er større terrænforskel på den østlige side af jernbanen end på den vestlige side. Det er desuden ikke muligt at få adgang til et arbejdsareal på den østlige side af jernbanen fra Vedskøllevej uden at skulle fælde adskillige allé-træer langs Vedskøllevej.

Lokaltog tilkendegav, at blommetræerne på matr.nr. 13a Vedskølle By, Herfølge kan bevares, hvis kommissionen fastholder placeringen af grøftebassinet, det midlertidige arbejdsareal og dæmningsudvidelsen. I stedet vil det være nødvendigt at fælde beplantning til anlæggelse af arbejdsvej øst for blommetræerne. Lokaltog vil i givet fald indgå i dialog med ejerne herom. Lokaltog vil endvidere i samråd med Køge Kommune og entreprenøren undersøge muligheden for anlæggelse af en jordvold langs vestsiden af banen.

Kst. Kommissarius oplyste, at kommissionen har noteret sig ejernes ønsker, og at man vil drøfte forholdene. Beslutningen vil fremgå af besigtigelsesprotokollen fra forretningen.

Ejerne af matr.nr. 13a Vedskølle By, Herfølge oplyste, at de anvender adgangsvejen på ejendommen til oplag og maskinkørsel. De ønskede oplyst, hvor stor en mængde materialer, som skal transporteres ad vejen.

Lokaltog oplyste, at ejerne under anlægsarbejdet fortsat kan anvende adgangsvejen til transport, men at der ikke kan ske oplag under anlægsarbejderne. Ejerne vil modtage erstatning herfor. Lokaltog vil undersøge og udlevere information til ejerne om størrelsen på den

mængde materialer, som forventes transporteret ad adgangsvæjen.

Ejerne af matr.nr. 13a Vedskølle By, Herfølge oplyste, at deres jagt vil blive påvirket af anlægsarbejderne.

Lokal tog oplyste, at der vil blive ydet erstatning herfor.

Ejeren af matr.nr. 6c Egøje By, Herfølge oplyste, at der ligger sten og skærver i den eksisterende banegrøft.

Lokal tog oplyste, at jernbanearealet skal udvides, så man undgår, at skærverne falder ned i grøfteanlægget.

Ejeren af matr.nr. 6c m.fl. Egøje By, Herfølge spurgte om underføringen af Vedskølle Å (st. 3.53) holdes åben under anlægsperioden.

Lokal tog bekræftede at underføringen holdes åben under anlægsperioden.

Herefter fratrådte repræsentanten for Køge Kommune, *Daniel Kristensen*, mødet.

Mødested den 30. maj 2022 kl. 14.30: Ved arbejdspladsareal på matr.nr. 1kh Vallø Hgd., Valløby umiddelbart vest for Vallø Station i st. 5.900.

Lokal tog oplyste, at en stor del af beplantningen langs banen fældes.

Repræsentanten for matr.nr 1kh m.fl. Vallø Hgd., Valløby opfordrede anlægsmyndigheden til at anvende køreplader på arbejdsarealerne, da dræne ligger højt.

Lokal tog oplyste, at de har gode erfaringer med arbejdsveje, der anlægges med et gruslag på 0,3 meter, hvor man reparerer vejene løbende. Teknikken er brugt på mange andre anlæg, herunder Nordvestbanen, og er den mest almindelige teknik ved større anlægsarbejder. Køreplader har det desuden med at flytte sig ved kørsel, og det vil endvidere ikke være muligt at fremskaffe 40 km køreplader til hele strækningen både af økonomiske og logistiske grunde.

Mødested den 30. maj 2022 kl. 15.30: Ved arbejdspladsareal i Nyhave skoven i st. 7.000.

Repræsentanten for matr.nr. 1a Grubberholm Mark, Himlingeøje påpegede, at det kan give anledning til afvandingsproblemer, når der skiftes størrelse på rør ved en underføring. Han opfordrede derfor til bedre dialog fremover.

Lokal tog oplyste, at ændringen af rørdimensionen under banen i st. ca. 8.4 ikke burde skabe problemer, da rørføringen bliver etableret med en vandbremse.

Kommissionens vurderinger og beslutninger

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

Efter drøftelse af det fremlagte projekt og de ved besigtigelsen fremkomne bemærkninger besluttede kommissionen at godkende det for kommissionen forelagte projekt for sporrenovering af Østbanen på strækningen mellem Køge og Faxe i Køge Kommune, stationering - 1.26 til st. 5.78 samt Vallø Stifts ejendomme i Køge og Stevn kommuner fra st. 0.48 til st.8.41.

Kommissionen finder, at placeringen af de valgte arbejdsarealer og arbejdspladser er sagligt begrundet. Kommissionen finder derfor ikke, at dæmningsudvidelsen, grøftebassinet og arbejdsarealerne på matr.nr. 13a Vedskølle By, Herfølge skal flyttes til den østlige side af jernbanen. Kommissionen pålægger dog Lokaltog at undersøge muligheden for, at der kan anlægges en jordvold langs vestsiden af banen på matr.nr. 13a Vedskølle By, Herfølge i samråd med Køge Kommune, entreprenøren og lodsejeren.

Kommissionen finder ikke grundlag for at pålægge Lokaltog at udlægge køreplader på samtlige arbejdsveje og arbejdspladser, men skal opfordre Lokaltog til at henlede entreprenørens opmærksomhed på de berørte lodsejeres bekymring for skader på dræn og strukturskader med henblik på, at entreprenøren kan træffe foranstaltninger for at begrænse sådanne skader mest muligt.

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

Principper for kilometreringsangivelser af særlige bestemmelser

Samtlige arealer, som berøres af anlægsprojektet, er angivet i dette afsnit 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.

Der benyttes følgende forkortelser:

bhs = banens højre side

bvs = banens venstre side

Særlige bestemmelser for Køge Kommune (uden Vallø Stift)

Stationering	Matr.nr. og adr.	Beskrivelse af areal- og rettighederhvervelse
St. -1.26 - -1.04 Bvs.	Matr.nr. 295 Køge Bygrunde Værftsvej 9 (4600)	Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal
St. -1.22 - -1.11 Bvs.	Matr.nr. 311f Køge Bygrunde Værftsvej 29 (4600)	Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal
St. -1.17 - -1.04 Bvs.	Matr.nr. 311a Køge Bygrunde Værftsvej 31 (4600)	Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal
St. 0.47-0.48 bvs.	Matr.nr. 7000ay Kommunevej, Søndre Viaduktvej (4600)	Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal
St. 1.05-1.22 bhs.	Matr.nr. 7 Billesborg Hgd., Herfølge Knapmagervej 999, vejareal (4600)	Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal
St. 1.17-1.19 bhs.	Matr.nr. 1ar Billesborg Hgd., Herfølge Knapmagervej 2 (4600)	Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
St. 2.26-2.41 bvs. St. 2.41-2.65 bvs. St. 2.41-2.44 bhs. St. 2.55-2.64 bhs.	Matr.nr. 2f Egøje By, Herfølge Matr.nr. 3i Egøje By, Herfølge Matr.nr. 3a Egøje By, Herfølge Egøjevej 93B (4600)	Der eksproprieres permanentareal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
St. 2.65-2.94 bvs. St. 2.93-2.99 bvs. St. 3.21-3.23 bvs.	Matr.nr. 5k Egøje By, Herfølge Billesborgvej 49D (4600)	Der eksproprieres permanentareal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
St. 2.68-2.70 bhs.	Matr.nr. 4o Egøje By, Herfølge Billesborgvej 47C (4600)	Der eksproprieres permanentareal til banen.
St. 3.25-3.40 bhs.	Matr.nr. 5a Egøje By, Herfølge Egøje Byvej 7 (4600)	Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

St. 3.53-3.54 bvs. St. 3.56-3.65 bvs. St. 3.65-3.72 bvs. St. 4.12-4.18 bvs.	Matr.nr. 6c Egøje By, Herfølge Matr.nr. 8c Egøje By, Herfølge Egøje Byvej 12 (4600)	Der eksproprieres permanentareal til banen.
St. 3.63-4.18 bhs.	Matr.nr. 8a Egøje By, Herfølge Egøje Byvej 10 (4600)	Der eksproprieres permanentareal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
St. 4.17-4.95 bhs.	Matr.nr. 10f Vedskølle By, Herfølge Højskolevej 19A (4600)	Der eksproprieres permanentareal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
St. 4.29-4.42 bvs. St. 4.66-4.73 bvs. St. 4.84-4.89 bvs.	Matr.nr. 10d Vedskølle By, Herfølge Højskolevej 17 (4600)	Der eksproprieres permanentareal til banen.
St. 5.28-5.78 bhs.	Matr.nr. 13a Vedskølle By, Herfølge Vedskøllevej 117 (4600)	Der eksproprieres permanentareal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Særlige bestemmelser for Vallø Stifts ejendomme i Køge og Stevns kommuner

Stationering	Matr.nr. og adr.	Beskrivelse af areal- og rettighedserhvervelse
St. 0.48-1.23 bvs. St. 1.07-1.20 bhs. St. 1.06-1.41 bhs. St. 1.29-1.30 bvs. St. 1.34-1.40 bvs. St. 1.46-1.61 bhs. St. 1.61-2.25 bhs. St. 1.96-1.98 bvs.	Matr.nr. 1g Billesborg Hgd., Herfølge Matr.nr. 1ca Billesborg Hgd., Herfølge Matr.nr. 1cf Billesborg Hgd., Herfølge Matr.nr. 1ck Billesborg Hgd., Herfølge Matr.nr. 1ah Billesborg Hgd., Herfølge Billesborgvej 59B (4600)	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

St. 1.07-1.15 bhs.	Matr.nr. 1i Billesborg Hgd., Herfølge Knapmagervej 1 (4600)	Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
St. 1.97-1.98 bvs. St. 2.00-2.21 bvs. St. 6.74-6.90 bvs. St. 6.91- 7.22 bvs. St. 7.31-7.39 bvs. St. 7.40-7.48 bvs. St. 6.94-7.06 bhs. St. 7.08-7.27 bhs.	Matr.nr. 1l Billesborg Hgd., Herfølge Matr.nr. 1x Vallø Hgd., Val- løby Matr.nr. 1ki Vallø Hgd., Val- løby Bakkeledet 9 (4600)	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
St. 4.96-5.09 bvs. St. 5.00-5.28 bhs.	Matr.nr. 11f Vedskølle By, Herfølge Matr.nr. 11b Vedskølle By, Herfølge Højskolevej 999 (4600)	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
St. 5.09-5.28 bvs.	Matr.nr. 11e Vedskølle By, Herfølge Vedskøllevej 119 (4600)	Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
St. 5.28-5.32 bvs.	Matr.nr. 13h Vedskølle By, Herfølge Højskolevej 17B (4600)	Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
St. 5.62-5.66 bvs. St. 5.67-5.71 bhs. St. 5.69-5.79 bhs.	Matr.nr. 13e Vedskølle By, Herfølge Matr.nr. 20 Vedskølle By, Herfølge Matr.nr. 1kl Vallø Hgd., Val- løby Vedskøllevej 119 (4600)	Der eksproprieres permanent areal til banen.
St. 5.85-5.95 bhs. St. 5.94-6.04 bhs. St. 6.04-6.62	Matr.nr. 1kh Vallø Hgd., Val- løby Matr.nr. 1kf Vallø Hgd., Val- løby	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

bhs. St. 6.27-6.28 Bvs.	Matr.nr. 1kd Vallø Hgd., Val- løby Billesøvej 3 (4600)	
St. 6.94-6.95 bhs.	Matr.nr. 15a Vedskølle By, Herfølge Grubberholmsvej 13 (4600)	Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal
St. 7.47-7.98 bhs. St. 7.48-7.99 bvs. St. 8.02-8.26 bhs. St. 8.27-8.39 bhs. St. 8.40-8.41 bhs. St. 8.37-8.38 bvs	Matr.nr. 1g Grubberholm Mark, Himlingøje Matr.nr. 1e Grubberholm Mark, Himlingøje Matr.nr. 1a Grubberholm Mark, Himlingøje Matr.nr. 1f Grubberholm Mark, Himlingøje Aggerupvej 4 (4652)	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Herefter afsluttedes forretningen og protokollen blev underskrevet.

Henrik Hansen

Ole Christophersen Bjarke Abel Helene Kock Toppenberg Helle Lysholm

Daniel Kristensen Steffen Nordgaard Inger Juhl Larsen

Anders Dissing Sannie Jørgensen Henrik Jørgensen Torben Johannesson

Carsten Lehnert Hassan Dahir Max Nordqvist Frederikke Karstensen

/Kristian Pless

Udskriftens rigtighed bekræftes

Isabel Gottlieb