

Udskrift af forhandlingsprotokollen

for ekspropriationskommissionen

vedrørende sporrenovering af Østbanen

3. hæfte

Besigtigelsesforretningen den 28. og 29. juni 2022

Stevns Kommune

Tirsdag den 28. juni 2022 kl. 9.00 samledes kommissionen i Hårlev Hallen, Industrivej 39, 4652 Hårlev for at afholde besigtigelse i anledning af sporrenovering af Østbanen i 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 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), miljørådgiver Frederikke Karstensen (Atkins Danmark) og 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 4 – Stevns Kommune med tilhørende oversigts- og besigtigelsesplaner, tegn.nr.: ØSTB_EXP_100_030000_001,

ØSTB_EXP_100_030004_001,
ØSTB_EXP_100_005700_001,
ØSTB_EXP_100_008200_001,
ØSTB_EXP_100_010000_001,
ØSTB_EXP_100_012000_001,
ØSTB_EXP_100_013900_002,
ØSTB_EXP_101_000400_001,
ØSTB_EXP_101_002500_001,
ØSTB_EXP_101_004500_001,
ØSTB_EXP_101_006500_001,
ØSTB_EXP_101_008400_001,
ØSTB_EXP_101_010400_001,
ØSTB_EXP_101_012400_001,
ØSTB_EXP_101_014500_001,
ØSTB_EXP_101_016700_001,
ØSTB_EXP_101_017600_001 dateret 23. marts 2022, 30. marts 2022 og 20. april 2022.

Følgende passerede:

Indledende møde

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 togafgange 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 omfattet af flere besigtigelsesbøger som tilsammen dækker kommunerne Køge, Stevns og Faxe.

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. 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 Stevns Kommune.

Ny Rødvig Station

Rødvig Station på Østbanen skal flyttes fra sin nuværende placering tæt ved Rødvig Havn til en nordligere placering ved Marmorvej nord for Vemmetoftevej. Det er et fælles projekt mellem Stevns Kommune, Region Sjælland og Lokaltog. Projektet er finansieret af alle 3 parter med gensidig aftale om at Lokaltog er ansvarlig for udførelsen og etableringen af den nye station.

Ved flytning af stationen opnås en mere central beliggende stationen og der frigøres et stort areal nær havnen til udvikling til gavn for borgere og besøgende. Flytningen vil også betyde at borgere syd for Vemmetoftevej ikke længere vil blive generet af jernbanetrafikken og nedlæggelsen af de to overkørsler på henholdsvis Vemmetoftevej og Rødvig Hovedgade vil øge sikkerheden og ventetiden ved togpassage i overkørslerne vil forsvinde.

I forbindelse med opførelsen af den nye station vil der blive etableret følgende:

- En 90 meter lang perron parallelt med Marmorvej og med et spor langs perronen, samt et omløbsspor/udtræksspor vest for perronsporet
- En velfærdsbygning med faciliteter til togpersonalet samt et offentligt toilet
- En adgangssti fra Vemmetoftevej til perronen
- Et overdækket cykelparkeringsareal øst for jernbanen
- Et forpladsareal langs med Vemmetoftevej

- Et parkeringsareal med 15 parkeringspladser og Kiss & Ride funktion, samt el-ladestander ved enkelte pladser
- Støjskærm langs Marmorvej, der også skærmer for indkigsgener
- Ny beplantning med træer, slyngplanter, buske, stauder og bunddække/engblanding
- Hegn omkring banearialet

For at kunne etablere den nye station vil det blive nødvendigt med følgende tiltag, som vil påvirke miljøet:

- Lejdebækken vil blive omlagt på en strækning på ca. 230 meter nord for Vemmetoftevej, og eksisterende rørlægning fjernes. Lejdebækkens underføring under udtrækssporet etableres som et fladbundet stålør med en bredde på ca. 1800 mm, der giver mulighed for at etablere en vandløbsbredde på 1000 mm samt faunapassager på begge sider af vandløbet.
- Den eksisterende sti "Junglestien" forlægges mod vest og parallelt med Lejdebækken.

Støj

Etableringen af en parkeringsplads ved Ny Rødvig Station vurderes at medføre en trafikforøgelse på 3-7 % på Vemmetoftevej, hvor indkørslen til parkeringspladsen bliver anlagt. Denne trafikforøgelse vil medføre marginalt øget støjniveau på mellem 0-0,5 dB, hvilket ikke vil være registrerbart. Det vurderes yderligere, at trafikken til og fra stationen primært vil være på hverdage i tidsrummet mellem kl. 7 og 18. Køretøjernes hastighed vil være lav, og derfor vurderes det, at trafikstøjen holder sig under Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for denne type støj i boligområder (45 dB).

Støjniveauet fra jernbanedriften ved den nye station reduceres i forhold til den nuværende situation. Det skyldes bl.a. at sporet sænkes med op til en halv meter og at stationsflytningen medfører, at hastigheden på banen sænkes tidligere på strækningen.

Vejdirektoratets projekt for ny vejforbindelse på Stevns

Vejdirektoratet har netop afsluttet VVM-høring for en ny vejforbindelse på Stevns. Der er fremlagt tre alternativer, som beskriver forslag til linjeføring af en ny vej mellem Sydmotorvejen og rute 261 ved Klippinge, som forløber hhv. nord og syd om Hårlev. Forslaget, som går nord om Hårlev, krydser jernbanen nord for byen og fortsætter til nord for Klippinge og tilsluttes

rute 261 Bjælkerupvej. Vejdirektoratet forventer, at den nye vej føres over jernbanen.

Forslaget, som forløber syd for Hårlev, krydser jernbanen to steder, hhv. umiddelbart syd for Hårlev og herefter i den sydlige bygrænse ved Klippinge, hvorefter den tilsluttes Bjælkerupvej.

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. 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

Sporrenoveringen af Østbanen medfører forskellige miljøpåvirkninger. Der er hele vejen igennem projektet fokuseret på at placere arbejdsarealer og arbejdsveje hensigtsmæssigt, således miljøpåvirkningerne minimeres mest muligt.

Nødvendige dispensationer og tilladelser i forbindelse med projektet i Stevns Kommune er beskrevet i nedenstående afsnit. Vallø Stifts arealer i Køge og Stevns Kommuner er behandlet i en separat besigtigelsesbog. I afsnit 2.5 er screeningen af miljø-, plan- og naturforhold, samt rekreative og kulturhistoriske interesser beskrevet nærmere.

Myndighedstilladelser og dispensationer

Der er pr. 18. marts 2022 fremsendt 74 ansøgninger til Stevns Kommune.

Stevns Kommune

Der er søgt om 24 landzonetilladelser jf. Planlovens § 35 til etablering af arbejdsarealer og arbejdsveje beliggende i landzone. Tre af arbejdsarealerne er beliggende indenfor skovbyggelinjen, hvorfor der i tre af landzoneansøgningerne er indarbejdet ansøgning om dispensation fra Naturbeskyttelseslovens § 17. På 28 arbejdsarealer i by- og landzone skal der oplægges materiale fra banen, og derfor er der søgt om 28 dispensationer fra Miljøbeskyttelseslovens § 19 til midlertidigt oplæg/omlastning af restprodukter. Landzonetilladelser i forbindelse med anlæg af regnvands- og grøftebassiner bliver givet af kommunen i forbindelse med udlednings- og tilslutningstilladelser.

Der er søgt tre dispensationer jf. Naturbeskyttelseslovens § 18, da et arbejdsareal, en arbejdsvej og et regnvandsbassin ligger indenfor beskyttelseslinjen af et fredet fortidsminde.

Der er søgt 11 dispensationer til midlertidig ændring/brydning af beskyttede sten- og jorddiger jf. Museumslovens § 29a, da flere arbejdsveje og arbejdspladser bryder beskyttede sten- og jorddiger.

Der er søgt fire dispensationer fra Naturbeskyttelseslovens § 16, da arbejdsveje og arbejdsarealer er placeret indenfor sø- eller å-beskyttelseslinjen.

I forbindelse med flytningen af Rødvig Station er det nødvendigt at sideflytte og delvis fritlægge Lejdebækken, og derfor er der søgt om tilladelse jf.

Vandløbslovens § 16 og Bekendtgørelse om vandrestaurering og regulering § 3.

Da en permanent dæmningsudvidelse påvirker en § 3-beskyttet sø, er der søgt én dispensation fra Naturbeskyttelseslovens § 3.

Der er registreret jordforurening på vidensniveau 1 og 2 på et arbejdsareal, og derfor er der søgt om tilladelse jf. Jordforureningslovens § 8.

Status på myndighedsansøgninger ultimo marts 2022

Stevns Kommune kvitterede den 8. juli 2021 for modtagelsen af landzoneansøgningerne. Pr. 22. marts 2022 er der indløbet 14 landzonetilladelser, og det forventes, at de resterende 10 tilladelser foreligger senest ultimo april.

Stevns Kommune har den 9. juli 2021 kvitteret for modtagelsen af § 19-ansøgningerne, og de meddelte tilladelse til 26 af de 28 ansøgninger den 8. februar 2022. Yderligere meddelte de en tilladelse den 25. marts 2022, og det forventes, at der gives tilladelse til den resterende ansøgning ultimo april.

Stevns Kommune kvitterede den 14. september 2021 for modtagelsen af to af de tre ansøgninger jf. Naturbeskyttelseslovens § 18 vedrørende fredede fortidsminder, og den 2. februar 2022 gav de tilladelse. Den sidste ansøgning kvitterede kommunen for den 27. oktober, og de meddelte dispensation den 22. marts 2022.

Stevns Kommune kvitterede den 19. juli 2021 for modtagelsen af de 11 ansøgninger om midlertidig brydning af beskyttede sten- og jorddiger jf. Museumslovens § 29a. Den 5. marts 2022 forelå alle tilladelserne til brydning af digerne.

Stevns Kommune kvitterede den 30. august 2021 for modtagelsen af de fire ansøgninger om dispensation fra Naturbeskyttelseslovens § 16, hvortil de meddelte, at det ene areal ikke behøvede en dispensation, da arbejdsarealets placering var blevet ændret. Kommunen meddelte dispensation til de tre brydninger af beskyttelseslinjerne den 26. januar 2022.

Stevns Kommune kvitterede den 27. januar 2022 for modtagelsen af de to ansøgninger jf. Vandløbslovens § 16 og Bekendtgørelse om vandløbsregulering- og restaurerings § 3 i forbindelse med sideflytning og delvis fritlæggelse af Lejdebækken. Kommunen gav tilladelse den 3. marts 2022.

Kommunen har supplerende i samme afgørelse meddelt tilladelse efter Naturbeskyttelseslovens § 3, Vandløbslovens §§ 17 og 34 samt Bekendtgørelse om vandløbsregulering- og restaurerings § 25.

Stevns Kommune kvitterede den 2. juli 2021 for modtagelsen af en § 3-ansøgning jf. Naturbeskyttelseslovens § 3, hvortil de den 2. februar 2022 vurderede, at § 3-beskyttelsen af den pågældende sø blev ophævet, så det ikke var nødvendigt med en tilladelse.

Stevns Kommune kvitterede den 14. januar 2022 for modtagelsen af en ansøgning om placering af et arbejdsareal på et forurenede område jf. Jordforureningslovens § 8. Det forventes, at der foreligger en tilladelse 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.

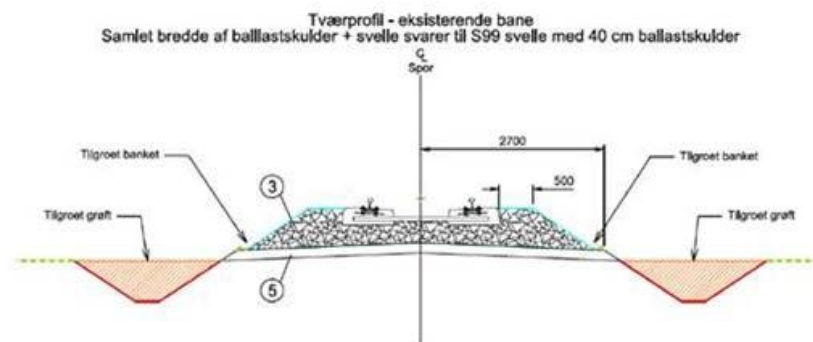
- Samlet set omfatter sporfornyelsen:
- Fornyelse af skinner og sveller til 60E2 Dmp spor med tilhørende arbejder til færdigt spor
- Etablering af overgangssvejsninger mellem DSB45 og 60E2 skinner i spor og sporskifter
- Justering af eksisterende UIC60 Dmp spor
- Ballastrensning på udvalgte strækninger
- Ombygning af overkørsler
- Udveksling af gamle DSB45 sporskifter til UIC60 sporskifter på monoblok betonsveller
- Etabling af to nye spor og to nye sporskifter på Ny Rødvig Station, samt nedlæggelse af skinner og sveller på den eksisterende lokalitet for Rødvig Station.

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.



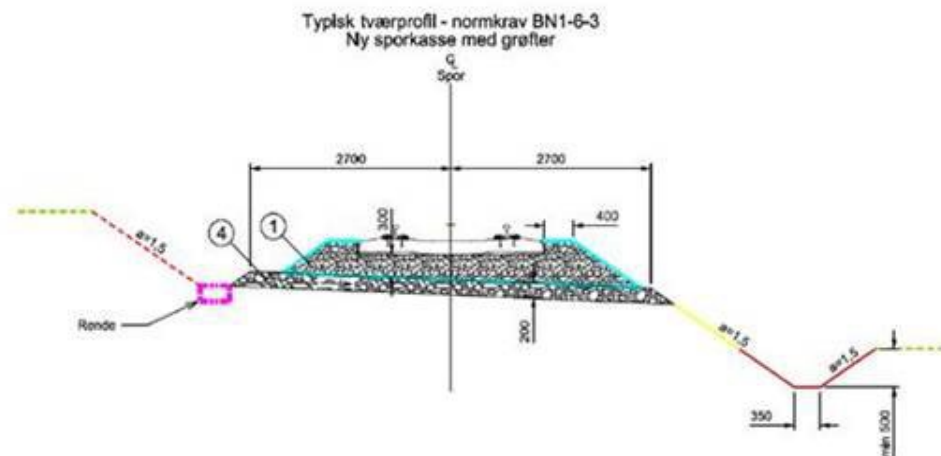
Figur A Tværprofil af eksisterende jernbane, tagfald med to grøfter

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 strækningen 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 gener. 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:

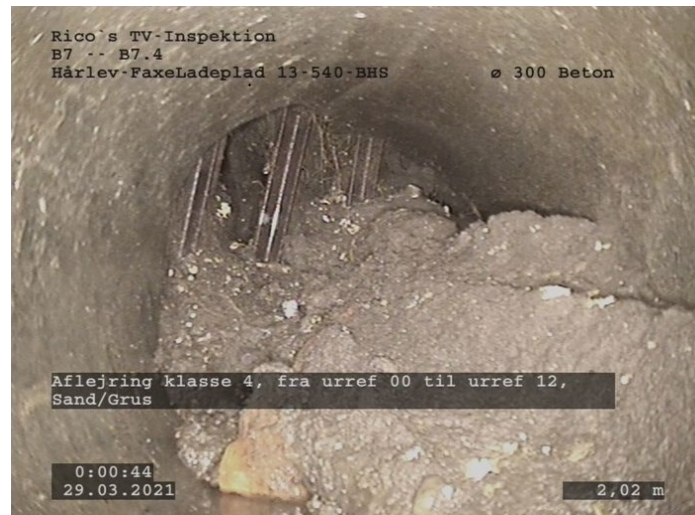
- 1) via grøfter og opsamlingsstrug på åben strækning
- 2) via dræn hvor anvendelse og indretning af naboejendomme ikke efterlader plads til grøfter

Overfladevandet fra jernbanen og jernbaneskråningerne ledes via grøfter, opsamlingsstrug og dræn enten direkte til recipienterne eller til nyetablerede regnvands- og grøftebassiner på fremtidigt jernbaneareal. I regnvands- og grøftebassinerne reguleres afstrømningen inden udledning til vandløb eller regnvandsledning og sikrer således aflastning af recipienterne. De nye regnvands- og grøftebassiner 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 og tætte ledninger ved skærende veje. Afvandingsledninger 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 bane-grøfterne. 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 afvandsingsanlæg 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.

De eksisterende geotekniske forhold for strækningen viser, at der under sporet findes blødbund i mere eller mindre grad forskellige steder på strækningen, eksempelvis 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 åda-

lene, 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 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 ballastprofilet. 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 københavnerstøttevægge 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

De midlertidige og permanente arealinddragelse 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 og tilladelser, der er nævnt i afsnit 1.2 Myndighedsforhold.

Naturforhold

Der er registreret i alt syv naturlokaliteter langs banen i Stevns Kommune.

Heraf er én udpeget som beskyttet naturtype (sø) jf. Naturbeskyttelseslovens § 3. Derudover er der udpeget tre lokaliteter indenfor skovbyggelinjen, tre lokaliteter inden for å-beskyttelseslinjen af vandløbet Tryggevælde Å, og en lokalitet indenfor sø-beskyttelseslinjen af Tryggevælde Å.

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

Planforhold

I landzonen medfører de midlertidige arbejdsarealer og arbejdsveje en midlertidig arealinddragelse.

Overordnet set berøres 'Temalokalplan om helårsbeboelse' i Stevns Kommune flere steder langs strækningen af Østbanen. Renoveringen af Østbanen er ikke i strid med temalokalplanens bestemmelser.

I Rødvig etableres Ny Rødvig Station og tilhørende anlæg indenfor lokalplanområde Nr. 62, hvor der er bestemmelser om udlæg af areal til netop etablering af den ny station med tilhørende anlæg. Etableringen er derfor i overensstemmelse med lokalplanen.

I Rødvig skal der yderligere eksproprieres en smule permanent areal indenfor lokalplan nr. 34 og nr. 96, hvilket vurderes ikke at være i strid med bestemmelserne i lokalplanen. Indenfor lokalplanområde nr. 183 anlægges et midlertidigt arbejdsareal, men da det er af midlertidig karakter, vurderes det, at det ikke bryder rammerne for lokalplanen. Det midlertidige arbejdsareal på Rødvig Station ligger indenfor lokalplanområde 12, og bryder ikke med lokalplanen.

I Store Heddinge skal der eksproprieres en smule permanent areal indenfor lokalplan nr. 94 vedrørende rådhusets udvidelse, hvilket ikke vurderes at være i strid med hinanden. Det midlertidige arbejdsareal på Store Heddinge Station ligger indenfor lokalplanområde 23, og bryder ikke med lokalplanen.

I Varpelev berøres lokalplan nr. 6-04 og nr. 120 af mindre permanente ekspropriationer, hvilket ikke vurderes at være i karambolage.

I Hårlev berøres lokalplan 1-29 og lokalplan 1-10 af mindre permanente ekspropriationer, hvilket ikke er i strid med lokalplanen. Det midlertidige arbejdsareal på Hårlev Station ligger indenfor lokalplanområde 1-01, og bryder ikke med lokalplanen.

Rekreative og kulturhistoriske interesser

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

Arbejdsarealet vest for Klippinge by ligger indenfor et kulturarvsareal, og området er ikke undersøgt til bunds. Museet er gjort bekendt med arealet.

Arbejdsvejen syd for Grubberholm Station ligger også indenfor et kulturarvsareal. Arbejdsvejen krydser desuden beskyttelseslinjerne fra fire fredede rundhøje fra jernalderen. Museet er ligeledes gjort bekendt med dette.

Desuden ligger en del af arbejdsarealet nord for Hårlev indenfor beskyttelseslinjen af en fredet rundhøj fra oldtiden.

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

Ved etablering af flere arbejdspladser og arbejdsveje gennembrydes beskyttede jord- og stendiger. Påvirkning af de beskyttede jord- og stendiger forudsætter en dispensation efter Museumslovens § 29a, som beskrevet i afsnit 1.2 Myndighedsforhold.

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 Stevns 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".

Anlægsfasen

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 som udgangspunkt forløbe i perioden fra februar 2023 – december 2023 med sporspærringer 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 arbejdspladser 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 sporspærringer. Forberedende og afsluttende arbejder udføres i sporspærringer om natten i "togfrie intervaller". Selve udførelsesfasen sker i en total sporspærring, hvor togbusser vil erstatte driften på sporene. Totalspærringen vil starte i juni 2023 og skal senest være afsluttet i november 2023.

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 generer 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.

Spærring af overkørsler

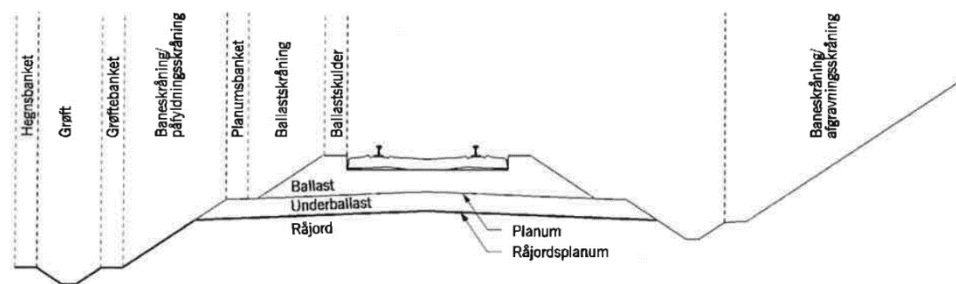
Der foretages koordinering med Køge, Stevns og Faxe kommuner omkring tilrettelæggelse af arbejderne i forhold til påvirkninger af offentlige veje. Ikke mindst koordinering omkring midlertidig lukning af overkørslerne på jernbanen, mens anlægsarbejdet pågår. Afspærring af trafik på vej søges minimeret,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

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 blødbund. 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 lidt 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 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 arealstribes 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 arealstribes på ½-1 meter permanent.

Yderligere er det nødvendigt at etablere regnvands- og grøftebassiner på udvalgte steder langs Østbanen til forsinkelse og tilbageholdelse af regnvandet fra jernbanen. I Stevns Kommune drejer det sig om to regnvandsbassiner, hvoraf det ene er på kommunens ejendom, mens det andet er placeret på en naboejendom til Østbanen. 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 de nye større grøfter 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 sværere og mere tidskrævende end fra en arbejdsvej. De store materialemængder medfører også, at projektet bliver nødt til at etablere nogle ret store arbejdspladsarealer, hvor der midlertidigt kan deponeres og om-læsses 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 muldrag lægges tilbage og grubbes grundigt, hvorefter arealerne leveres tilbage til de pågældende 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 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 ledningsproto-

kolaftaler. 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.

Servitutter

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

- På to ejendomme tinglyses rådighedsservitut om regnvandsbassin, herunder Lokaltogs adgang til anlægget samt adgang til eftersyn, drift og vedligehold her af.
- I forlængelse af ovenstående, er det ligeledes nødvendigt at pålægge servitut om vejret for Lokaltog ad eksisterende private fællesveje, således at Lokaltog kan få vejadgang til de ny-etablerede regnvandsbassiner.
- Nogle få steder er det nødvendigt at pålægge en rådighedsservitut, der beskytter afvandsledninger, som knytter baneafvandingen til nærmeste recipient.

Økonomi

Lokaltog er anlægsmyndighed.

Den samlede anlægssum til sporrenoveringen af Øst-banen forventes at være 510 mio. kr. Herudover tilkommer en delt finansiering mellem Region Sjælland, Stevns Kommune og Lokaltog på 22,65 mio. kr. til etablering af Ny Rødvig Station.

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 spørgsmål til projektet:

En lodsejer spurgte, hvor på strækningen man først forventer at starte anlægsarbejderne.

Lokaltog oplyste, at hele banen bliver spærret fra start, da alle arbejdspladserne skal etableres samtidig.

Herefter er det op til entreprenøren, hvordan arbejdet udføres. Lokaltog forventer dog, at arbejdet med strækningen Køge til Hårlev udføres som det første, da man ønsker at åbne denne delstrækning først for at genetablere jernbaneforbindelsen til Roskilde.

En lodsejer spurgte til alternativ transport under anlægsarbejderne.

Lokaltog oplyste, at der bliver indsat togbusser, men at man på nuværende tidspunkt ikke kender den nøjagtige køreplan, stoppesteder og holdepladser.

En lodsejer spurgte, om det virkelig er nødvendigt at løfte hastigheden på togene med 20 km/t.

Lokaltog oplyste, at det er Movia, som ønsker at hastigheden på strækningen fastsættes til den oprindelige hastighed på 100 km/t i forbindelse med, at de udarbejder en køreplan for strækningen.

En lodsejer spurgte til konsekvenserne i tilfælde af at støjgrænserne overskrides.

Lokaltog oplyste, at entreprenøren som udgangspunkt skal overholde de støjgrænseværdier, som der er givet tilladelse til fra miljømyndighederne. Skulle det blive nødvendigt at overskride grænseværdierne, vil ejerne senest 14 dage før få besked herom, og det vil i givet fald være i en kortere periode, som ejerne må tåle. Det vil derfor ikke være aktuelt med genhusning.

Kst. kommissarius bekræftede, at man som ejer skal tåle nogle gener i forbindelse med et anlægsprojekt. På grund af karakteren af anlægsarbejderne forventes det ikke, at tålegrænsen vil blive overtrådt ved dette projekt.

En lodsejer spurgte, om der er adgang for offentligheden til arbejdsveje og midlertidige arbejdsarealer.

Lokaltog oplyste, at der som udgangspunkt ikke er offentlig adgang til arealerne. Hvis en lodsejer har brug for at krydse eller færdes på arealerne, da skal det aftales med Lokaltog.

En lodsejer spurgte til eksisterende ledninger i tra-céet.

Lokaltog oplyste, at man er i dialog med de kendte ledningsejere, og at de ledninger, som ligger i vejen for anlægsarbejderne skal flyttes.

En lodsejer spurgte, om der udlægges køreplader på nogle arbejdsarealer.

Lokaltog oplyste, at der ikke udlægges køreplader men grus, som de har gode erfaringer med.

Flere lodsejere spurgte til økonomien i projektet, og hvilke justeringer der evt. kan ske.

Lokaltog oplyste, at projektet er godkendt, men at pengene ikke rækker på nuværende tidspunkt. Der bliver derfor set på mulige optimeringer af projektet, som kan medføre ændringer inden ekspropriationsforretningerne, men som man på nuværende tidspunkt ikke kan udtale sig om. Det er op til Regionsrådet, om projektet skal tilskæres, og i givet fald hvornår det skal udføres.

En lodsejer spurgte, hvornår der vil blive foretaget arkæologiske forundersøgelser.

Lokaltog oplyste, at det vil ske efter høst og i dialog med lodsejerne.

Besigtigelse i marken

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

Ved dagens møde besigtigedes strækningerne fra st. 5.8700 til st. 14.500 (Køge-Faxe Ladeplads) og st. 0.520 til 7.400 (Hårlev-Rødvig).

Under besigtigelsen fremkom bl.a. følgende bemærkninger:

Mødested den 28. juni 2022 kl. 10.45: Vallø Station, Vedskøllevej 104, 4600 Køge.

Lokaltog oplyste, at der i dialog med ejeren af matr.nr. 2 Vallø Hgd., Valløby er sket ændringer af projektet for at mindske arealindgrebet på ejendommen. Afvanding fra banen langs bygningen og garagen skal derfor ske til et dræn, som placeres i sporkassen. For at holde vandet fra banen på lokaltogets eget areal skal der ske en mindre terrænregulering i det midlertidige arbejdsareal på ejerens ejendom ind mod banen. Beplantningen ind mod banen langs bygningen og garagen fældes, og der opsættes et nyt hegn i det fremtidige skel.

Ejeren af matr.nr. 2 Vallø Hgd., Valløby spurgte, hvorfor perronen ikke flyttes mod vest for at undgå indgreb på ejendommen og for at fremtidssikre banen til f.eks. elektrificering.

Lokaltog oplyste, at dette ikke er en del af projektet, og at en flytning af perronen vil medføre væsentlige merudgifter.

Ejeren af matr.nr. 2 Vallø Hgd., Valløby spurgte, om anlægsarbejderne berører frugttræerne i ejendommens sydlige have.

Lokaltog oplyste, at frugttræerne ikke burde blive berørt af anlægsarbejderne, da det midlertidige arbejdsareal ligger uden for træernes trækroner.

Ejeren af matr.nr. 2 Vallø Hgd., Valløby anmodede kommissionen om totalekspropriation på grund af indgrebets karakter.

Lokaltog anførte, at arealindgrebet kun er på ca. 37 cm ind mod bygningen og garagen. Af den grund mener Lokaltog ikke, at der er grundlag for en totalekspropriation af ejendommen.

Mødested den 28. juni 2022 kl. 11.30: Himlingøje Trinbræt, Bymosevej, 4652 Hårlev, st. 9.550.

Lokaltog oplyste, at man frafalder ekspropriation af det midlertidige arbejdsareal på matr.nr. 15e Himlingøje By, Himlingøje, da man anvender en anden recipient til vandafledning.

Lokaltog oplyste endvidere, at der vil ske muldoplæg ind mod matr.nr. 13d Himlingøje By, Himlingøje for at skærme ejendommen for den tunge trafik til banen i forbindelse med anlægsarbejderne. Muldoplægget vil have en maksimal højde på 2 meter.

Mødested den 28. juni 2022 kl. 13.40: Nord for Himlingøjevej 23, 4652 Hårlev.

Lokaltog oplyste, at der vil ske muldoplæg ind mod matr.nre. 17d, 17f og 17g Hårlev By, Hårlev for at skærme ejendommene for anlægsarbejderne. Muldoplægget vil have en maksimal højde på 2 meter.

Lokaltog oplyste endvidere, at der ikke vil ske afskærmning mod parcelhusene mod Hårlev syd for det midlertidige arbejdsareal, da arbejdsarealet ligger på den anden side af banen. Entreprenøren er dog forpligtet til at vande arbejdsarealet 2 gange dagligt, hvis det er nødvendigt på grund af støvgener.

Ejeren af matr.nr. 20a Hårlev By, Hårlev spurgte, om græsset på ejendommen stadig kan slås.

Lokaltog oplyste, at det kan det sagtens.

Lokaltog oplyste, at beplantningsbæltet langs banen på matr.nr. 18d Hårlev By, Hårlev fjernes.

Ejeren af matr.nr. 18d Hårlev By, Hårlev anmodede om etablering af en vold op mod banen.

Lokaltog noterede sig ønsket, og vil undersøge muligheden herfor med entreprenøren.

Mødested den 28. juni 2022 kl. 14.30: Lille Linde Trinbræt.

Ejeren af matr.nr. 2a og 2g Ll. Linde By, Hårlev spurgte til arbejderne i skoven, da der er udført en del beskæring.

Lokaltog oplyste, at der skal ske en dæmningsudvidelse, og at arbejdet vil blive udført fra banen. Beskæringen langs dæmningen er en del af det forberedende arbejde.

En lodsejer spurgte til eksisterende kabelføring langs banen.

Lokaltog oplyste, at hvis nogle ledninger er i konflikt med sporrenoveringen, skal der ske en omlægning af ledningerne.

Mødested den 28. juni 2022 kl. 15.20: Maglehøjvej, 4652 Hårlev, syd for overkørslen i st. 3.230 (Hårlev-Rødvig).

Lokaltog oplyste, at overkørslen ved Maglehøjvej vil blive lukket to gange af ca. en uges varighed. Under lukningen vil der være mulighed for at krydse jernbanen via andre overkørsler.

Ejerne af matr.nr. 25i Varpelev By, Varpelev ønskede, at der tilføjes overskudsjord til jordvolden langs banen.

Lokaltog oplyste, at jordvolden forskydes mod nord og har noterede sig ønsket. Det er som udgangspunkt ikke muligt at tilføre jord, men man vil undersøge muligheden herfor med entreprenøren.

Ejerne af matr.nr. 25i Varpelev By, Varpelev oplyste, at deres græsplæne ofte anvendes som parkeringsplads i forbindelse med service af overkørslen. De anmodede Lokaltog om i stedet at bruge vendepladsen på matr.nr. 25h Varpelev By, Varpelev.

Lokaltog oplyste, at de vil give beskeden videre til deres Forst-afdeling, som står for service.

Repræsentanterne for matr.nr 25h Varpelev By, Varpelev spurgte, om der er mulighed for en støjskærm ind mod lagerbygningen og vendepladsen i stedet for den eksisterende jordvold.

Kst. kommissarius oplyste, at der kun opsættes støjskærme mod sammenhængende boligbebyggelser.

Lokaltog oplyste, at der kan blive tale om at opsætte et hegn (autoværn) ud for vendepladsen og lagerbygningen og ind mod banen i stedet for den eksisterende jordvold, da der ikke er plads til at flytte jordvolden tættere på ejendommen.

Parterne blev enige om, at indgå i dialog om den fremtidige løsning.

Mødested den 28. juni 2022 kl. 16.10: T-krydset ved Bjergvej og Lykkebækvej, 4672 Klippinge, st. 6.220.

Lokaltog oplyste, at der skal anlægges et grøftebassin på matr.nr. 4l Klippinge By, Magleby-Stevns på grund af, at de ikke har fået tilladelse fra kommunen til vandafledning til eksisterende recipienter.

Flere lodsejere oplyste, at vandet ikke kan sive ned på grund af den lerholdige jordbund. Det er derfor ikke en god idé med et grøftebassin. De spurgte, om man ikke kan anlægge et pumpeanlæg.

Lokaltog oplyste, at der er foretaget boreprøver, som viser, at vandet godt kan sive ned på matr.nr. 4l Klippinge By, Magleby-Stevns. Lokaltog oplyste endvidere, at man altid kan pumpe vandet væk, men at det vil medføre store merudgifter for projektet.

Ejeren af matr.nr. 4l og 5i Klippinge By, Magleby-Stevns anmodede om, at grøftebassinet flyttes til lokaltogs egen ejendom matr.nr. 31a Klippinge By, Magleby-Stevns.

Lokaltog oplyste, at man undersøger muligheden herfor, men at det vil kræve, at jordvolden langs ejendommene på Lykkebækvej 1, 15 og 17 mindskes eller helt fjernes, da der stadig skal være plads til en servicevej langs jernbanen.

Ejerne af matr.nre. 4k og 4cø Klippinge By, Magleby-Stevns tilkendegav, at de ikke er interesserede i, at der sker ændringer af projektet på grund af jordvoldens afskærmende betydning for boligerne.

Ejeren af matr.nr. 6s m.fl. Klippinge By, Magleby-Stevns udtrykte frustration over, at der er givet tilladelse til vandafledning via ledningen på hans ejendom, da ledningen allerede i dag er overbelastet. Han anmodede derfor om, at få tilsendt kommunens afgørelse vedrørende afslag på vandafledningen til andre offentlige ledninger i området.

Lokaltog tilkendegav, at man vil fremsende afgørelsen til ejeren.

Ejeren af matr.nr. 5a m.fl. Klippinge By, Magleby-Stevns oplyste, at jorden i området er meget stenrig. Han anmodede derfor om, at der anvendes jernplader på det midlertidige arbejdsareal for at undgå opgravning og strukturskade og deraf følgende mange års stensamling.

Lokaltog oplyste, at de har gode erfaringer med arbejdsarealer, der anlægges med et gruslag på 0,3 meter, hvor man reparerer arealerne 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. Arealerne vil efter anlægsarbejderne blive retableret, og der vil ske stensamling.

Ejeren af matr.nr. 5i m.fl. Klippinge By, Magleby-Stevns oplyste, at han ikke er interesseret i køreplader på det midlertidige arbejdsareal på grund af den støj, som det vil medføre. Han er dog bekymret for støvgener fra anlægsarbejderne og anmodede derfor om, at det midlertidige arbejdsareal flyttes.

Lokaltog oplyste, at det midlertidige arbejdsareal er placeret på matr.nr. 5a Klippinge By, Magleby-Stevns, da det bl.a. på grund af terrænforholdene i området er det eneste areal i området, der er egnet. I forhold til støv- og støjgener oplyste lokaltog, at arealet skal vandes to gange dagligt, hvis det er nødvendigt. Desuden skal grænseværdierne for støj overholdes af entreprenøren.

Ejeren af matr.nr. 5i m.fl. Klippinge By, Magleby-Stevns udtrykte bekymring for forurening i forbindelse med at materialer fra banen flyttes.

Lokaltog oplyste, at der er taget boreprøver mv. som viser, at materialerne ikke er forurenede.

Herefter afsluttedes dagens møde.

Henrik Hansen

/Kristian Pless

Onsdag den 29. juni 2022, kl. 9.00 samledes kommissionen ved Seinhuusvej 16B, 4672 Klippinge for at fortsætte ekspropriationsforretningen i anledning af sporrenovering af Østbanen i Stevns Kommune jf. lov nr. 686 af 27. maj 2015, jernbaneloven.

Deltagerne var de samme som ved forretningen den 28. juni 2022 på nær Henrik Jørgensen, som ikke deltog. I stedet deltog projektleder, Eva Munch. Protokollen førtes af fuldmægtig *Kristian Pless*.

Ved dagens møde besøgtedes strækningen fra st. 7.400 til st. 18.160 (Hårlev-Rødvig).

Følgende passerede:

Mødested den 29. juni 2022 kl. 9.00: Seinhuusvej 16B, 4672 Klippinge.

Flere lodsejere påpegede, at den private fællesvej Seinhuusvej langs banen ligger under terræn flere steder, og der derfor er afvandingsproblemer.

Lokaltog oplyste, at vejen muligvis forstærkes, og at entreprenøren skal sørge for at holde vejen vedlige under anlægsarbejderne, så den tilbageleveres i mindst lige så god stand, som den var inden anlægsarbejderne.

Lokaltog oplyste endvidere, at det ikke er hensigten, at arbejdskøretøjer skal blive/standse på Seinhuusvej. Entreprenøren skal vige for beboerne og brugerne, og der anlægges 3 vigepladser langs vejen. Vejen vil blive vandet op til 2 gange dagligt, hvis det er nødvendigt i forhold til støvgener.

Mødested den 29. juni 2022 kl. 9.50: Bjælkerupvej 97B, 4660 Store Heddinge.

Ejeren af matr.nr. 6l Bjælkerup By, St. Heddinge spurgte, om rørunderføringen, der skal udskiftes, kan opdimensioneres.

Lokaltog noterede ønsket men oplyste, at man som udgangspunkt ikke ændrer på dimensioneringen af rørunderføringer, da det vil kræve nye tilladelser fra kommunen.

Ejeren af matr.nr. 5o Bjælkerup By, St. Heddinge spurgte til dybden på regnvandsbassinet. Han oplyste samtidig, at der arbejdes på et byggeprojekt på ejendommen, men at der endnu ikke er tilvejebragt det nødvendige kommunale plangrundlag eller indsendt byggeansøgning.

Lokaltog oplyste, at dybden på regnvandsbassinet bliver 1,6-2,2 meter.

Parterne blev enige om at indgå i dialog omkring udformning af regnvandsbassinet og evt. hegning i forhold til rekreative formål i forbindelse med et evt. byggeri på ejendommen.

Ejeren af matr.nr. 5o Bjælkerup By, St. Heddinge spurgte til muligheden for at modtage overskudsjord til terrænregulering.

Lokaltog noterede ønsket men oplyste, at der som udgangspunkt ikke vil ske omfordeling af jord fra grøfteanlæggene til andre ejendomme. Jorden fra regnvandsbassinet på ejendommen kan dog anvendes til terrænregulering.

Ejeren af matr.nr. 5o Bjælkerup By, St. Heddinge spurgte til betaling af udgift til arkæologiske forundersøgelser, hvis arkæologerne finder noget på ejendommen.

Lokaltog oplyste, at ejeren aldrig kan blive pålagt at betale for arkæologiske undersøgelser, som udføres i forbindelse med dette projekt, herunder eventuelle senere udgravninger.

Repræsentanten for ejeren af matr.nr. 20c Bjælkerup By, St. Heddinge påpegede, at der kan være usikkerheder i forhold til placeringen af deres spildevandsledning på ejendommen.

Lokaltog oplyste, at der umiddelbart ikke er konflikt mellem projektet og ledningen ud fra de oplysninger, som de har indhentet, men at de evt. må foretage nogle prøveboringer.

Mødested den 29. juni 2022 kl. 10.40: Rødvigvej 3, 4660 Store Heddinge.

Repræsentanten for ejeren af matr.nr. 1bp Erikstrup Hgd., St. Heddinge udtrykte bekymring for en vandledning på ejendommen.

Lokaltog oplyste, at vandledningen ligger lavere end projektet, og at den derfor ikke burde være et problem.

Ejeren af matr.nr. 4c m.fl. Bjælkerup By, St. Heddinge spurgte, om vandet fra banen er forurennet.

Lokaltog oplyste, at vandet fra banen ikke er forurennet.

Lokaltog og ejeren af matr.nr. 1s m.fl. Erikstrup Hgd., St. Heddinge aftalte, at de indgår i dialog omkring kørsel på ejendommen.

Mødested den 29. juni 2022 kl. 12.45: Rødvigvej vest for overkørsel i st. 13.450.

Lokaltog oplyste, at matr.nr. 58a St. Heddinge, Markjorder har udtrykt ønske om, at få etableret et såkaldt

foringsrør under banen, hvori der kan trækkes f.eks. en vandledning, og at de undersøger muligheden herfor. Materialeudgiften til foringsrøret skal i givet fald afholdes af lodsejeren.

Mødested den 29. juni 2022 kl. 13.35: Rødvigvej – ved vejunderføring i st. 15.400.

Lokaltog oplyste, at de forsøger at minimere indgreb i beplantningsbæltet langs banen på matr.nr. 5a Ll. Heddinge By, Ll. Heddinge, matr.nr. 1a Renge By, St. Heddinge og matr.nr. 64e St. Heddinge Markjorder.

Ejeren af matr.nr. 5g m.fl. Ll. Heddinge By, Ll. Heddinge oplyste, at Lokaltog kan koble afvanding fra banen på en eksisterende ledning, som fører til samme recipient, som de selv ønsker at anvende.

Lokaltog noterede sig oplysningerne, og modtog et kort med ledningens placering.

Ejeren af matr.nr. 5g m.fl. Ll. Heddinge By, Ll. Heddinge spurgte til muligheden for at modtage overskudsjord.

Lokaltog noterede ønsket men oplyste, at der som udgangspunkt ikke vil ske omfordeling af jord fra grøfteanlæggene til andre ejendomme.

Ejeren af matr.nr. 5g m.fl. Ll. Heddinge By, Ll. Heddinge oplyste, at Lokaltog anvender den private vej Rødvigvej til service af vejunderføring, selvom de ikke har vejret hertil. Han oplyste endvidere, at han stadig overvejer, om han vil beholde den midlertidige anlægsvej efter anlægsarbejdernes afslutning.

Ejeren af matr.nr. 10a Ll. Heddinge By, Ll. Heddinge spurgte, om der er mulighed for at etablere et foringsrør under banen.

Lokaltog noterede ønsket og vil undersøge muligheden herfor. Materialeudgiften til foringsrøret skal i givet fald afholdes af lodsejeren.

Mødested den 29. juni 2022 kl. 14.25: Rødvigvej 61, 4673 Rødvig Stevns.

Ejeren af matr.nr. 11a m.fl. Ll. Heddinge By, Ll. Heddinge spurgte, om han kan anvende de midlertidige arbejdsveje, og om der i givet fald kan anlægges ”lommer” i muldoplaget, så han kan passere på tværs.

Lokaltog oplyste, at han som udgangspunkt ikke kan anvende de midlertidige arbejdsveje, men at man vil undersøge muligheden herfor konkret.

Ejeren af matr.nr. 20k m.fl. Ll. Heddinge By, Ll. Heddinge anmodede om, at det midlertidige arbejdsareal

tilpasses, så han har mulighed for at anvende mark-overkørslen fra Rødvigvej, når han skal til restarealet, og således at restarealet passer til hans 36 m brede marksprøjte. Arbejdsarealet bør endvidere tilpasses således, at det kun er selve bakken i ejendommens sydlige hjørne, som ikke indgår i arealet.

Lokaltog tilkendegav, at de godt kan imødekomme ejerens ønsker til tilpasning af arbejdsarealet.

Ejeren af matr.nr. 20k m.fl. Ll. Heddinge By, Ll. Heddinge anmodede om, at der etableres en brønd ved det sydlige skel mellem matr.nr. 20k og 11a Ll. Heddinge By, Ll. Heddinge.

Lokaltog noterede ønsket, og vil se på muligheden herfor.

Lokaltog spurgte, om ejeren af 11a m.fl. Ll. Heddinge By, Ll. Heddinge ønsker, at den midlertidige arbejdsvej skal forblive permanent på ejendommen efter anlægsarbejdet.

Ejeren af 11a m.fl. Ll. Heddinge By, Ll. Heddinge oplyste, at han vil overveje det, men at han er lidt bekymret for at offentligheden vil benytte vejen.

Mødested den 29. juni 2022 kl. 15.10: Marmorvej, 4673 Rødvig Stevns, parkeringsplads ud for Ny Rødvig Station st. 18.000.

Lokaltog oplyste, at man frafalder ekspropriation til midlertidigt arbejdsareal på matr.nr. 21c Ll. Heddinge By, Ll. Heddinge, da man har valgt kun at anvende lokaltogs eget areal ved Rødvig Station som arbejdsareal.

Lokaltog oplyste endvidere, at der etableres en støtemur/indbliksskærm mod matr.nr. 21dc og 21db Ll. Heddinge By, Ll. Heddinge, og at adgang til stationen kun kan ske fra kommunevejen Vemmetoftevej.

En lodsejer spurgte til etablering af en eventuel støjskærm mod beboelsesejendommene på matr.nr. 9q Skørpinge By, Havnelev samt til beplantningen på matr.nr. 9hz Skørpinge By, Havnelev.

Lokaltog oplyste, at der ikke etableres en støjskærm mod ejendommene på matr.nr. 9q Skørpinge By, Havnelev. Støjen, som er vurderet på baggrund af støjberegninger, forventes at blive mindre end tidligere, da jernbanen rettes ud, og togene kører langsomt ind på stationen. Togene må desuden højst holde på stationen med motoren i gang i 10 minutter. Lokaltog oplyste endvidere, at bevoksningen på matr.nr. 9hz Skørpinge By, Havnelev fjernes med undtagelse af den nærmeste træække mod beboelsesejendommene, som bevares.

En lodsejer spurgte, hvem der fremadrettet skal vedligeholde ”junglestien”.

Lokaltog oplyste, at arealet overdrages til kommunen efter anlægsarbejderne. Det vil herefter være kommunen, som skal vedligeholde stien.

En lodsejer spurgte om træerne langs Vemmetoftevej udfør ny parkeringsplads bevares

Lokaltog oplyste, at to lindetræer bliver bibeholdt, mens resten af beplantningen fjernes.

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.

Vedrørende totalekspropriation af matr.nr. 2 Vallø Hgd., Valløby

Kommissionen finder ikke, at der er grundlag for en totalekspropriation af ejendommen, da indgrebet på ejendommen er meget begrænset. Ejendommen kan efter kommissionens vurdering anvendes som hidtil, og der kan plantes og/eller opsættes hegn ind mod banen.

Vedrørende flytning af grøftebassin på matr.nr. 41 Klippinge By, Magleby-Stevns

Kommissionen anerkender, at det foreslåede grøftebassin på matr.nr. 41 Klippinge By, Magleby-Stevns, vil medføre et betydeligt indgreb på denne ejendom, men kommissionen finder det efter en afvejning af de fremførte synspunkter ikke hensigtsmæssigt at flytte grøftebassinet til lokaltogs egen ejendom matr.nr. 31a Klippinge By, Magleby-Stevns, da det vil medføre store gener for naboejendomme, hvis jordvolden på

banearialet med påstående beplantning mindskes eller helt fjernes.

Hvis der ikke kan findes andre mulige afvandingsmuligheder i området, skal Lokaltog indgå i dialog med lodsejeren om udformningen af grøftebassinet, så det generer mindst muligt.

Med ovenstående bemærkninger godkendte kommissionen herefter det forelagte projekt.

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

Særlige bestemmelser

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

Arealindgrebene er listet med reference til projekts 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

Køge – Faxeladeplads (Stevns Kommune)		
Stationering	Matr.nr. og adr.	Beskrivelse af areal- og rettighedserhvervelse
St. 5.81-5.95 bvs.	Matr.nr. 2 Vallø Hgd., Valløby Vedskøllevej 104 (4600)	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
St. 8.39-9.00 bvs. St. 8.41-8.42 bhs. St. 8.50-8.53 bhs.	Matr.nr. 151 Himlingøje By, Himlingøje Matr.nr. 14a Himlingøje By, Himlingøje Bymosevej 5 (4652)	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

St. 8.57-8.59 bhs. St. 8.72-8.75 bhs.		
St. 9.00-9.57 bvs. St. 9.41-9.58 bhs. St. 9.65-9.74 bvs. St. 10.00-10.14 bvs.	Matr.nr. 13f Himlingøje By, Himlingøje Matr.nr. 13h Himlingøje By, Himlingøje Matr.nr. 11a Himlingøje By, Himlingøje Himlingøje Bygade 11 (4652)	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
St. 9.39-9.41 bhs.	Matr.nr. 15e Himlingøje By, Himlingøje Bymosevej 2 (4652)	Der eksproprieres permanent areal til banen.
St. 9.58-9.59 bhs.	Matr.nr. 7000e Himlingøje By, Himlingøje Kommunevej, Bymosevej	Der eksproprieres permanent areal til banen.
St. 9.60-9.60 bvs.	Matr.nr. 7000d Himlingøje By, Himlingøje Kommunevej, Bymosevej	Der eksproprieres permanent areal til banen.
St. 9.60-10.75 bhs.	Matr.nr. 12a Himlingøje By, Himlingøje Bymosevej 1(4652)	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
St. 10.74-11.52 bhs.	Matr.nr. 17a Hårlev By, Hårlev Hovedgaden 84 (4652)	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
St. 10.75-10.76 bvs.	Matr.nr. 9t Himlingøje, By, Himlingøje Tjørnevej 8 (4652)	Der eksproprieres permanent areal til banen.
St. 10.81-10.88 bvs.	Matr.nr. 19f Hårlev By, Hårlev Himlingøjevej 31 (4652)	Der eksproprieres permanent areal til banen.
St. 11.05-11.09 bvs.	Matr.nr. 17b Hårlev By, Hårlev Himlingøjevej 29 (4652)	Der eksproprieres permanent areal til banen.
St. 11.29-11.60 bvs. St. 11.52-11.75 bvs. Hårlev-Rødvig: St. 0.21-0.48 bvs.	Matr.nr. 17e Hårlev By, Hårlev Matr.nr. 21b Hårlev By, Hårlev Himlingøjevej 14 (4652)	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

St. 11.52-11.69 bhs.	Matr.nr. 25 Hårlev By, Hårlev Ravnsvej 15 (4652)	Der eksproprieres permanent areal til banen.
St. 11.75-11.76 bhs.	Matr.nr. 10ae Hårlev By, Hårlev Hovedgaden 50 (4652)	Der eksproprieres permanent areal til banen.
St. 12.34-12.35 bvs.	Matr.nr. 9fs Hårlev By, Hårlev Hyldegårdsvej 0 (4652)	Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal. Der pålægges rådighedsservitut om afvandringsledning.
St. 12.57-12.66 bvs.	Matr.nr. 9u Hårlev By, Hårlev Industrivej 22 (4652)	Der eksproprieres permanent areal til banen.
St. 12.76-12.87 bvs. St. 12.87-13.02 bvs.	Matr.nr. 8c Hårlev By, Hårlev Hårlev Mark 4A (4652)	Der eksproprieres permanent areal til banen.
St. 12.99-13.03 bhs.	Matr.nr. 8g Hårlev By, Hårlev Hårlev Mark 10A (4652)	Der eksproprieres permanent areal til banen.
St. 13.13-13.55 bhs. St. 13.16-13.21 bvs.	Matr.nr. 13g Hårlev By, Hårlev Matr.nr. 13a Hårlev By, Hårlev Hårlev Mark 3 (4652)	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
St. 13.54-13.90 bhs. St. 13.90-14.38 bhs. St. 14.45-14.48 bhs.	Matr.nr. 2g Ll. Linde By, Hårlev Matr.nr. 2a Ll. Linde By, Hårlev Lundevej 13 (4652)	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
St. 13.94-14.39 bvs.	Matr.nr. 2e Ll. Linde By, Hårlev Lundevej 9 (4652)	Der eksproprieres permanent areal til banen.

Hårlev – Rødvig		
Stationering	Matr.nr. og adr.	Beskrivelse af areal- og rettighedserhvervelse
St. 0.47-0.52 bhs.	Matr.nr. 20a Hårlev By, Hårlev Ringmarken 2A (4652)	Der eksproprieres permanent areal til banen.

St. 0.53-0.96 bhs. St. 0.99-1.20 bhs. St. 1.20-1.38 bhs.	Matr.nr. 18e Hårlev By, Hårlev Matr.nr. 1e Hårlev By, Hårlev Himlingøjevej 999 (4652)	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
St. 0.60-0.83 bvs.	Matr.nr. 18d Hårlev By, Hårlev Himlingøjevej 10 (4652)	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
St. 0.83-1.21 bvs.	Matr.nr. 1bz Lystrup By, Hårlev Lystrupvej 3A (4652)	Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
St. 1.20-1.42 bvs.	Matr.nr. 1ar Hårlev By, Hårlev Lystrupvej 3 (4652)	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
St. 1.38-1.42 bhs.	Matr.nr. 1f Hårlev By, Hårlev Lystrupvej 1 (4652)	Der eksproprieres permanent areal til banen.
St. 1.42-1.43 bvs.	Matr.nr. 7000t Hårlev By, Hårlev Kommunevej, Lystrupvej	Der eksproprieres permanent areal til banen.
St. 1.42-1.43 bhs.	Matr.nr. 7000ø Hårlev By, Hårlev Kommunevej, Lystrupvej	Der eksproprieres permanent areal til banen.
St. 1.43-1.43 bvs.	Matr.nr. 1h Hårlev By, Hårlev Lystrupvej 6 (4652)	Der eksproprieres permanent areal til banen.
St. 1.43-1.46 bhs.	Matr.nr. 1g Hårlev By, Hårlev Lystrupvej 4 (4652)	Der eksproprieres permanent areal til banen.
St. 1.46-1.54 bhs. St. 1.57-1.77 bvs. St. 1.57-1.77 bhs.	Matr.nr. 3g Ammerup By, Hårlev Matr.nr. 3e Ammerup By, Hårlev Matr.nr. 3f Ammerup By, Hårlev Ammerupvej 3 (4652)	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal. Der pålægges rådighedsservitut om afvandings- ledning.
St. 1.57-1.57 bhs.	Matr.nr. 7000e Ammerup By, Hårlev Kommunevej, Køgevej	Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
St. 1.77-2.07 bhs. St. 1.77- 2.08 bvs.	Matr.nr. 1a Ammerup By, Hårlev Matr.nr. 1c Ammerup By, Hårlev Ammerupvej 5 (4652)	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

St. 2.07-2.34 bhs.	Matr.nr. 2a Ammerup By, Hårlev	Der eksproprieres permanent areal til banen.
St. 2.08-2.30 bvs.	Matr.nr. 2b Ammerup By, Hårlev Ammerupvej 4A (4652)	Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
St. 2.61-2.84 bhs.	Matr.nr. 8b Varpelev By, Varpelev Maglehøjvej 29A (4652)	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
St. 2.61-2.68 bvs.	Matr.nr. 3a Varpelev By, Varpelev	Der eksproprieres permanent areal til banen.
St. 2.83-3.23 bhs.	Matr.nr. 3d Varpelev By, Varpelev Maglehøjvej 24 (4652)	Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
St. 3.24-3.44 bhs.	Matr.nr. 26a Varpelev By, Varpelev Matr.nr. 25b Varpelev By, Varpelev Maglehøjvej 28 (4652)	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
St. 3.26-3.32 bvs.	Matr.nr. 25i Varpelev By, Varpelev Maglehøjvej 30B (4652)	Der eksproprieres permanent areal til banen.
St. 3.32-3.44 bvs.	Matr.nr. 25h Varpelev By, Varpelev Maglehøjvej 30A (4652)	Der eksproprieres permanent areal til banen.
St. 3.44-3.52 bvs.	Matr.nr. 2e Varpelev By, Varpelev Bækkemosevej (4652)	Der eksproprieres permanent areal til banen.
St. 3.56-3.88 bhs.	Matr.nr. 7d Varpelev By, Varpelev	Der eksproprieres permanent areal til banen.
St. 3.57-3.62 bvs.	Matr.nr. 7a Varpelev By, Varpelev	Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
St. 3.65-3.73 bvs.	Varpelev Bygade 2 (4652)	
St. 3.88-4.57 bhs.	Matr.nr. 7c Varpelev By, Varpelev Matr.nr. 14a Varpelev By, Varpelev Tingvej 1A (4652)	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
St. 4.00-4.01 bvs.	Matr.nr. 7f Varpelev By, Varpelev	Der eksproprieres permanent areal til banen.
St. 4.11-4.17 bvs.	Matr.nr. 15b Varpelev By, Varpelev	Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal
St. 4.31-4.32 bvs.	Bækkemosevej 12 (4652)	
St. 4.49-4.50 bvs.		
St. 4.70-4.86 bvs.		

St. 4.56-4.99 bhs.	Matr.nr. 15a Varpelev By, Varpelev Tingvej 3 (4652)	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
St. 4.99-5.66 bhs. St. 5.28-5.37 bvs. St. 5.45-5.49 bvs. St. 5.28-5.37 bvs. St. 5.45-5.49 bvs. St. 5.51-5.56 bvs. St. 5.62-5.66 bvs.	Matr.nr. 9o Klippinge By, Magleby- Stevns Matr.nr. 9b Klippinge By, Magleby- Stevns Matr.nr. 6s Klippinge By, Magleby-Ste- vns Tomsgårdsvej 2 (4672)	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
St. 5.66-6.25 bhs. St. 5.75-5.83 bvs. St. 5.90-5.95 bvs. St. 5.98-6.00 bvs. St. 6.10-6.11 bvs.	Matr.nr. 5a Klippinge By, Magleby-Ste- vns Matr.nr. 5n Klippinge By, Magleby- Stevns Bjergvej 8 (4672)	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
St. 6.29-6.47 bhs.	Matr.nr. 4l Klippinge By, Magleby-Ste- vns Lykkebækvej 2 (4672)	Der eksproprieres permanent areal til banen.
St. 6.45-6.47 bvs.	Matr.nr. 7000d Klippinge By, Magleby- Stevns Kommunevej, Stationsvej	Der eksproprieres permanent areal til banen.
St. 6.69-7.43 bhs. St. 7.25-7.26 bvs.	Matr.nr. 13a Klippinge By, Magleby- Stevns Matr.nr. 13g Klippinge By, Magleby- Stevns Lykkebækvej 2 (4672)	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
St. 7.20-7.21 bvs.	Matr.nr. 3ao Klippinge By, Magleby- Stevns Lykkebrovej 12 (4672)	Der eksproprieres permanent areal til banen.
St. 7.21-7.23 bvs. St. 7.24-7.26 bvs.	Matr.nr. 15e Klippinge By, Magleby- Stevns Lykkebrovej 7 (4672)	Der eksproprieres permanent areal til banen.

St. 7.36-7.37 bvs.	Matr.nr. 29 Klippinge By, Magleby-Stevns Seinhuusvej 17 (4672)	Der eksproprieres permanent areal til banen.
St. 7.41-8.18 bhs. St. 8.82-8.98 bhs. St. 9.04-9.14 bhs. St. 9.19-9.45 bhs. St. 9.49-9.50 bhs. St. 9.77-9.82 bhs.	Matr.nr. 14d Klippinge By, Magleby-Stevns Matr.nr. 11h Bjælkerup By, St. Heddinge Seinhuusvej 16C (4672)	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal. Der udlægges og anlægges privat fællesvej. Der pålægges rådighedsservitut om afvandingsledning.
St. 7.45-9.45 bvs.	Matr.nr. 15g Klippinge By, Magleby-Stevns Matr.nr. 10n Bjælkerup By, St. Heddinge Matr.nr. 11a Bjælkerup By, St. Heddinge Bjælkerupvej 139 (4660)	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal. Der pålægges rådighedsservitut om afvandingsledning.
St. 8.13-8.15 bhs. St. 8.49-8.57 bhs.	Matr.nr. 10i Bjælkerup By, St. Heddinge Seinhuusvej 16B (4672)	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal. Der pålægges rådighedsservitut om afvandingsledning.
St. 9.45-10.04 bvs.	Matr.nr. 17e Bjælkerup By, St. Heddinge Bjælkerupvej 135 (4660)	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
St. 9.85-9.97 bhs. St. 9.87-10.20 bvs. St. 10.04-10.20 bhs.	Matr.nr. 6l Bjælkerup By, St. Heddinge Matr.nr. 6k Bjælkerup By, St. Heddinge Skovvejen 14 (4660)	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
St. 10.24-10.31 bhs.	Matr.nr. 7000m Bjælkerup By, St. Heddinge Kommunevej, Rødvigvej	Der eksproprieres permanent areal til banen.
St. 10.31-10.45 bhs.	Matr.nr. 5n Bjælkerup By, St. Heddinge Kirkeskovvej 3 (4660)	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

St. 10.43-10.65 bvs.	Matr.nr. 5o Bjælkerup By, St. Heddinge Bjælkerupvej 112 (4660)	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal. Der pålægges rådighedsservitut om afvandingsledning. Der pålægges servitut om drift og vedligehold af regnvandsbassin. Der pålægges servitut om adgangsvej.
St. 10.43-11.14 bhs. St. 10.81-11.14 bvs.	Matr.nr. 5t Bjælkerup By, St. Heddinge Matr.nr. 5f Bjælkerup By, St. Heddinge Matr.nr. 5v Bjælkerup By, St. Heddinge Matr.nr. 5u Bjælkerup By, St. Heddinge Matr.nr. 5b Bjælkerup By, St. Heddinge Matr.nr. 4am Bjælkerup By, St. Heddinge Matr.nr. 4an Bjælkerup By, St. Heddinge Bjælkerupvej 90 (4660)	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
St. 10.65-10.74 bvs.	Matr.nr. 5c Bjælkerup By, St. Heddinge Bjælkerupvej 91 (4660)	Der eksproprieres permanent areal til banen.
St. 10.74-10.81 bvs. St. 11.59-11.67 bvs. St. 11.76-11.82 bvs.	Matr.nr. 1bp Erikstrup Hgd., St. Heddinge Matr.nr. 1bn Erikstrup Hgd., St. Heddinge Fægangen 8 (4660)	Der eksproprieres permanent areal til banen.
St. 11.02-11.14 bhs.	Matr.nr. 127h St. Heddinge Markjorder Rødvigvej 1 (4660)	Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
St. 11.11-11.27 bhs.	Matr.nr. 1bl Erikstrup Hgd., St. Heddinge Skovvejen 11B (4660)	Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
St. 11.13-11.23 bvs. St. 11.14-11.24 bhs. St. 11.27-11.37 bhs.	Matr.nr. 4t Bjælkerup By, St. Heddinge Matr.nr. 4ao Bjælkerup By, St. Heddinge Matr.nr. 1ad Erikstrup Hgd., St. Heddinge Ved Bækken 7 (4660)	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

St. 11.23-11.30 bvs. St. 11.30-11.36 bvs. St. 11.36-11.37 bvs. St. 11.37-11.37 bhs. St. 11.37-11.38 bhs. St. 11.37-11.56 bhs.	Matr.nr. 4c Bjælkerup By, St. Heddinge Matr.nr. 4x Bjælkerup By, St. Heddinge Matr.nr. 4ap Bjælkerup By, St. Heddinge Matr.nr. 4ab Bjælkerup By, St. Heddinge Matr.nr. 4aa Bjælkerup By, St. Heddinge Matr.nr. 1ae Erikstrup Hgd., St. Heddinge Ved Bækken 1 (4660)	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
St. 11.23-11.37 bhs. St. 11.37-11.79 bhs St. 11.56-11.71 bhs.	Matr.nr. 4s Bjælkerup By, St. Heddinge Matr.nr. 4ah Bjælkerup By, St. Heddinge Matr.nr. 1s Erikstrup Hgd., St. Heddinge Matr.nr. 1af Erikstrup Hgd., St. Heddinge Rødvigvej 3 (4660)	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
St. 11.37-11.59 bvs.	Matr.nr. 1a Erikstrup Hgd., St. Heddinge Kronhøjvej 4 (4660)	Der eksproprieres permanent areal til banen.
St. 12.00-12.07 bhs.	Matr.nr. 1bk Erikstrup Hgd., St. Heddinge Digevangen 50 (4660)	Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal. Der pålægges rådighedsservitut om afvandingsledning. Der pålægges servitut om drift og vedligehold af regnvandsbassin. Der udlægges og anlægges privat fællesvej, hvor Lokaltog får vejret.
St. 12.01-12.04 bhs.	Matr.nr. 7000e Erikstrup Hgd., St. Heddinge Kommunesti	Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
St. 12.31-12.32 bvs.	Matr.nr. 7000s St. Heddinge Markjorder Kommunevej, Vestergade	Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
St. 12.71-12.72 bhs.	Matr.nr. 7000ay St. Heddinge Markjorder Kommunevej, Frøslevvej	Der eksproprieres permanent areal til banen.

St. 12.71-13.27 bhs. St. 13.10-13.24 bvs.	Matr.nr. 56a St. Heddinge Markjorder Matr.nr. 58a St. Heddinge Markjorder Matr.nr. 54a St. Heddinge Markjorder Rengegade 21 (4660)	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
St. 12.92-12.99 bvs.	Matr.nr. 55c St. Heddinge Markjorder Hornemannsvej 32 (4660)	Der eksproprieres permanent areal til banen.
St. 13.02-13.10 bvs.	Matr.nr. 54b St. Heddinge Markjorder Lipkesvej 16 (4660)	Der eksproprieres permanent areal til banen.
St. 13.27-13.45 bhs.	Matr.nr. 96e St. Heddinge Markjorder Overdrevsvej 37 (4660)	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
St. 13.28-13.45 bvs. St. 13.48-13.64 bvs.	Matr.nr. 61b St. Heddinge Markjorder Matr.nr. 61f St. Heddinge Markjorder Matr.nr. 61e St. Heddinge Markjorder Rødvigvej 16 (4660)	Der eksproprieres permanent areal til banen.
St. 13.45-13.46 bhs.	Matr.nr. 7000æ St. Heddinge Markjor- der Kommunevej, Rødvigvej	Der eksproprieres permanent areal til banen.
St. 13.64-13.65 bvs. St. 13.65-13.66 bvs.	Matr.nr. 7000ad St. Heddinge Markjor- der Kommunevej, Sortevej	Der eksproprieres permanent areal til banen.
St. 13.66-14.73 bvs. St. 14.47-15.06 bhs. St. 14.82-15.42 bvs. St. 15.15-15.20 bhs.	Matr.nr. 64e St. Heddinge Markjorder Matr.nr. 64b St. Heddinge Markjorder Matr.nr. 1b Renge By, St. Heddinge Matr.nr. 1a Renge By, St. Heddinge Matr.nr. 5a Ll. Heddinge By, Ll. Hed- dinge Matr.nr. 5g Ll. Heddinge By, Ll. Hed- dinge Rødvigvej 20 (4660)	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal. Der pålægges rådighedsservitut om afvandings- ledning.
St. 15.40-16.49 bvs.	Matr.nr. 10a Ll. Heddinge By, Ll. Hed- dinge Ryttervej 9 (4673)	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal. Der pålægges rådighedsservitut om afvandings- ledning.

St. 15.49-15.65 bhs.	Matr.nr. 9f Ll. Heddinge By, Ll. Heddinge Storemarksvej 20A (4673)	Der eksproprieres permanent areal til banen.
St. 16.48-17.15 bvs. St. 16.51-16.76 bhs. St. 16.78-16.83 bhs.	Matr.nr. 11a Ll. Heddinge By, Ll. Heddinge Matr.nr. 11m Ll. Heddinge By, Ll. Heddinge Skørpingevej 13 (4673)	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
St. 16.95-17.07 bhs.	Matr.nr. 11c Ll. Heddinge By, Ll. Heddinge Skørpingevej 17 (4673)	Der eksproprieres permanent areal til banen.
St. 17.15-17.41 bvs.	Matr.nr. 20k Ll. Heddinge By, Ll. Heddinge Rødvigvej 61 (4673)	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
St. 17.49-17.49 bvs. St. 17.59-17.61 bvs.	Matr.nr. 21e Ll. Heddinge By, Ll. Heddinge Rødvigvej 63 (4673)	Der eksproprieres permanent areal til banen.
St. 17.61-17.65 bvs.	Matr.nr. 21eo Ll. Heddinge By, Ll. Heddinge Rødvigvej 62A (4673)	Der eksproprieres permanent areal til banen.
St. 17.62-17.82 bvs. St. 17.80-18.15 bhs. St. 18.07-18.15 bvs.	Matr.nr. 21c Ll. Heddinge By, Ll. Heddinge Matr.nr. 21dn Ll. Heddinge By, Ll. Heddinge Matr.nr. 21dd Ll. Heddinge By, Ll. Heddinge Rødvigvej 64 (4673)	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
St. 17.82-17.93 bvs.	Matr.nr. 21dq Ll. Heddinge By, Ll. Heddinge Rødvigvej 66A (4673)	Der eksproprieres permanent areal til banen.
St. 17.93-18.12 bvs.	Matr.nr. 7000ø Ll. Heddinge By, Ll. Heddinge Kommunevej, Marmorvej	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
St. 18.04-18.09 bhs.	Matr.nr. 9hz Skørpinge By, Havnelev Thorsvænge 12B (4673)	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

St. 18.09-18.15 bhs.	Matr.nr. 7000m Skørpinge By, Havnelev Kommunevej, Vemmetoftevej (4673)	Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
-------------------------	---	--

Herefter afsluttedes forretningen og protokollen blev underskrevet.

Henrik Hansen

Ole Christophersen Bjarke Abel Helene Kock Toppenberg Helle Lysholm
Steffen Nordgaard Inger Juhl Larsen Anders Dissing Sannie Jørgensen

/Kristian Pless

Udskriftens rigtighed bekræftes

Isabel Gottlieb