

Udskrift af forhandlingsprotokollen

for ekspropriationskommissionen

vedrørende anlæg af en Metro til Sydhavnen

og anlæg af nye perroner for Øresundsbanen

102. hæfte

Besigtigelsesforretningen den 13. april 2023

Ny Ellebjerg og v/Strømmen

Torsdag den 13. april 2023 kl. 9.00 samledes kommissionen på NEXT Sukkertoppen Gymnasium, Carl Jacobsens Vej 25, 2500 Valby for at afholde supplerende besigtigelse i anledning af etablering af M4 Sydhavn for så vidt angår gangtunnel på Metrostation Ny Ellebjerg og v/Strømmen, jf. lov om en Cityring, lbk. nr. 1939 af 30. september 2021, samt besigtigelse i anledning af etablering af nye perroner for Øresundsbanen ved Ny Ellebjerg, jf. lov nr. 686 af 27. maj 2015 med senere ændringer (jernbaneloven).

Til stede var kst. kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne, *Sine H. Kjeldsen*, de af transportministeren udpegede medlemmer af kommissionen, *Bjarke Abel* og *Leif Luxhøj-Pedersen*, samt de fra Den Fælleskommunale Liste for Øernes Område udtagne medlemmer, *Helle S. Klausen* og *Jørgen Kjems*.

Endvidere mødte den ledende landinspektør *Karsten Willeberg-Nielsen*.

Som repræsentant for Københavns Kommune mødte *Caroline Gotved*.

For Metroselskabet I/S mødte construction manager *Bent Christensen*, projektleder *Sidsel Cecilie Hansen*, landinspektør *Dorthe Lykke Nielsen* og landinspektør *Maria Skov Engqvist*.

For Banedanmark mødte projektleder *Jens Peter Hyltoft Storck* og landinspektør *Lars Pedersen*.

Protokollen førtes af specialkonsulent *Iben Held Jensen*.

Kommissarius fremlagde brev af 10. marts 2023 fra Transportministeriet, hvori ministeriet har anmodet Kommissarius om at forelægge projektet for ekspropriationskommissionen.

Kommissarius fremlagde endvidere det af Metroselskabet I/S og Banedanmark udarbejdede materiale M4 Sydhavn København og Øresundsbanen København – Ny Ellebjerg og v/Strømmen, Forslag til supplerende tekniske bestemmelser nr. 3 vedr. gangtunnel for M4 Sydhavn og Forslag til tekniske bestemmelser nr. 1 vedr. perroner på Øresundsbanen med tilhørende oversigts- og besigtigelsesplaner, tegn.nr.: CR-ARSH-STA=Nel-AR-EXP-DWG-204, CR-ARSH-STA=Nel-AR-EXP-DWG-217 og CR-ARSH-STA=Nel-AR-EXP-DWG-224, alle dateret 14. februar 2023.

Metroselskabet og Banedanmark fremlagde VVM-tilladelse af 9. marts 2023.

Følgende passerede:

Indledende møde

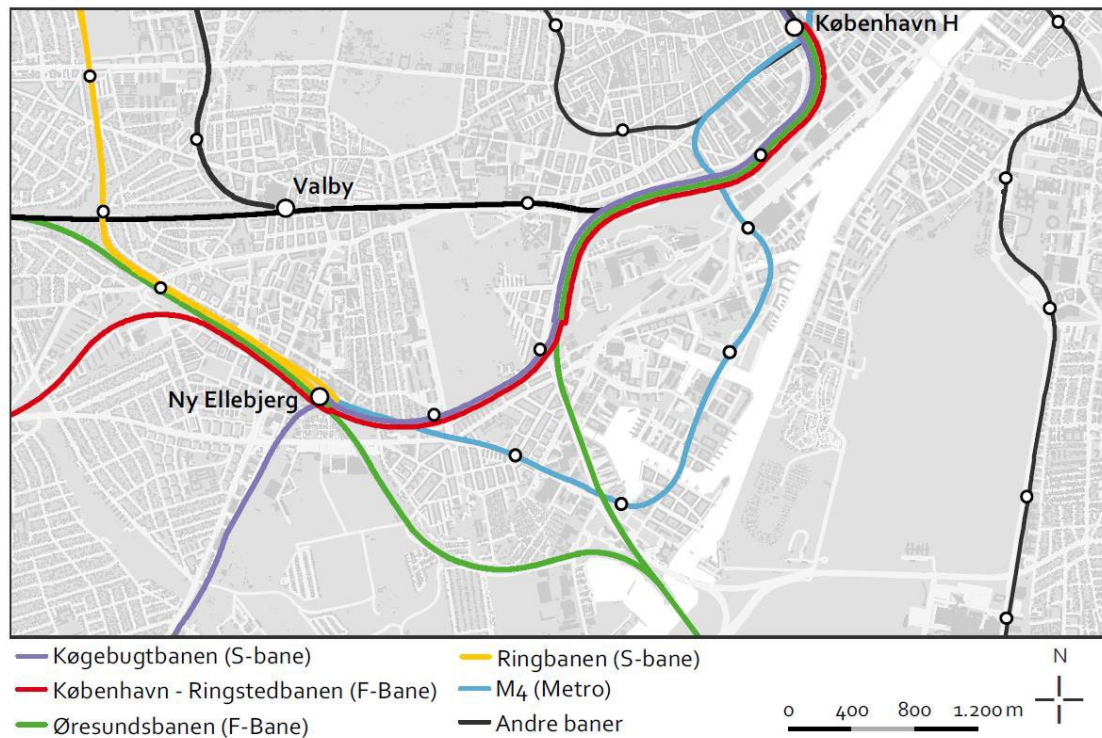
Kst. kommissarius redegjorde for formålet med besigtigelsesforretningen, der er at fastlægge og godkende det af Metroselskabet I/S og Banedanmarks fremlagte projekt med de eventuelle ændringer og bemærkninger, som ekspropriationskommissionen finder er nødvendige. På den baggrund kan der efterfølgende, 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.koemoe.dk.

Metroselskabets og Banedanmarks repræsentanter redegjorde for projektet og fremlagde følgende oplysninger:

Baggrund

Den 14. januar 2014 blev der indgået en aftale mellem regeringen (Socialdemokratiet, Socialistisk Folkeparti og Radikale Venstre), Dansk Folkeparti og Enhedslisten om *"En moderne jernbane – udmøntning af togfonden dk"*.

En del af indholdet i aftalen var fastlæggelsen af Ny Ellebjerg station som nyt knudepunkt for gods- og passagertrafik.



Figur 1: Oversigt over eksisterende og kommende baneanlæg ved Ny Ellebjerg.

Som følge af aftalen blev der igangsat en undersøgelse af behov for perroner på Øresundsbanen samt en gangforbindelse fra det vestlige opland til Ny Ellebjerg station, som beslutningsgrundlag for de konkrete anlægsarbejder. Den 28. juni 2021 blev der indgået aftale mellem regeringen (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, Alternativet og Kristendemokraterne om *"Infrastrukturplan 2035"*, idet Nye Borgerlige trådte ud af forliget igen den 11. maj 2022.

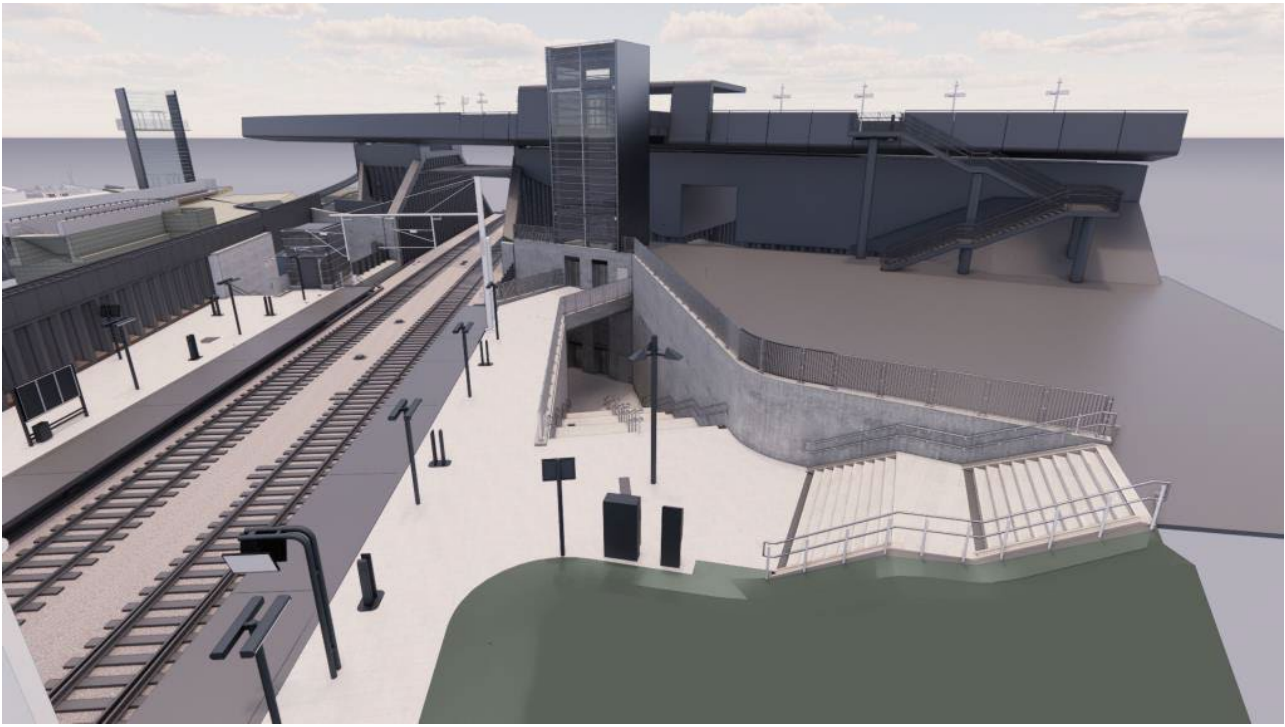
Ved aftalen blev det besluttet at styrke den kollektive transport ved anlæg af perroner på Øresundsbanen og en gangtunnelforbindelse ved Ny Ellebjerg station, så der efter anlæg heraf er forbindelse mellem alle de togførbindelser, der mødes ved Ny Ellebjerg.

Beslutningen blev truffet blandt andet som følge af, at passagertallet på Ny Ellebjerg station med åbningen af

M4 Sydhavn i 2024 forventes at stige fra de nuværende ca. 5.000 daglige på- og omstigere til ca. 37.000 daglige på- og omstigere. Det gør stationen til en af Danmarks største, og et vigtigt knudepunkt for S-tog, regionaltog og metro samt som en aflastning af Københavns Hovedbanegård.

Fra Ny Ellebjerg station vil der fremadrettet være direkte forbindelse til det centrale København, alle S-togslinjer samt store dele af Sjælland, ligesom stationen kan betjene Intercitytog og internationale tog mod Sverige og Tyskland.

På nedenstående ses en visualisering af området ved den sydvestlige side af Ny Ellebjerg station efter etableringen af gangtunnel og nye perroner. På forsiden af dette besigtigelsesmateriale ses et foto af de eksisterende forhold.



Figur 2: Visualisering visende Ny Ellebjerg station set mod øst fra området ved vejen Følager. Til venstre ses de nye perroner på Øresundsbanen, og i midten ses nedgang til den nye gangtunnel under Øresundsbanen. Bagerst midt for ses ny elevator til Køge Bugtbanen, og bagerst til højre ses ny trappe til Køge Bugt-banen. Det bemærkes, at udformning og projektering af stationspladsen ikke er en del af projektet.

VVM-redegørelse

På baggrund af den trafikpolitiske aftale fra 28. juni 2021 om ”Infrastrukturplan 2035” gennemførte Trafikstyrelsen på vegne af Metroselskabet og Banedanmark i perioden oktober 2022 til februar 2023 en VVM-undersøgelse. VVM-undersøgelsen omfattede de miljømæssige påvirkninger fra opgradering af Ny Ellebjerg station med nye perroner ved Øresundsbanen samt gangtunnel under Øresundsbanen til vejen Følager.

VVM-undersøgelsen er afrapporteret i en miljøkonsekvensrapport, ”Ny Ellebjerg – Nye perroner og gangtunnel ved Øresundsbanen”.

Rapporten findes på Trafikstyrelsens hjemmeside:

<https://www.trafikstyrelsen.dk/nyheder/2022/dec/offentlig-hoering-afmiljoekonsekvensrapporten-for-nye-perroner-og-gangtunnel-paa-ny-ellebjergstation>

Miljøkonsekvensrapporten var fra 12. december 2022 til 3. februar 2023 i offentlig høring. I forbindelse hermed afholdtes den 12. januar 2023 et offentligt borgermøde.

Resultatet af høringen beskrives i en hvidbog, der offentliggøres på Trafikstyrelsens hjemmeside.

På baggrund af VVM-redegørelsen forventes Trafikstyrelsen at meddele en VVM-tilladelse ultimo februar 2023. Der er meddelt VVM-tilladelse til projektet fra Trafikstyrelsen den 9. marts 2023.

Kommunal planlægning

Det er i den gældende lokalplan 448 med tillæg nr. 1 af den 10. juli 2013 forudsat, at der etableres perroner på Øresundsbanen, ligesom det også er forudsat, at der etableres forpladser i tilknytning til infrastrukturanlæggene.

Opgraderingen af Ny Ellebjerg station med nye perroner ved Øresundsbanen samt gangtunnel under Øresundsbanen til vejen Følager medfører derfor ikke behov for ændret kommunal planlægning.

Metroselskabet har i november 2022 som led i den videre byudvikling omkring København Syd / Ny Ellebjerg Station igangsat proces og udskrevet konkurrence om udarbejdelse af helhedsplan for området, jf. § 5r i Cityringloven.

Lovhjemmel

Etableringen af en gangtunnel sker i forlængelse af de eksisterende arbejder med et underjordisk omstigningsområde ved Ny Ellebjerg og omfattes hermed af bekendtgørelse nr. 1939 af lov om en Cityring af den 30. september 2021 ("Cityringloven").

Etableringen af perroner på Øresundsbanen samt tilhørende anlæg sker på det eksisterende jernbaneanlæg for Øresundsbanen. Perronerne på Øresundsbanen etableres som følge heraf i henhold til lov nr. 686 af 27. maj 2015 ("Jernbaneloven").

Forudsætninger for gangtunnel til M4 Sydhavn

For en nærmere beskrivelse af M4 Sydhavn, herunder forudsætninger for etablering (lovgrundlag, baggrund, kommunal planlægning og tilladelser) samt generel projektbeskrivelse (stationer og skakte, udførelse samt trafik- og ledningsomlægninger m.m.), henvises til udskrift af ekspropriationskommissionens forhandlingsprotokoller, 12. hæfte af 27. juni 2017.

Besigtigelser

Det fremlagte projekt for etablering af et underjordisk omstigningsområde ved Ny Ellebjerg og v/Strømmen udgør en del af det samlede projekt for etablering af M4 Sydhavn.

Der er den 27. juni 2017 afholdt besigtigelsesforretning for Ny Ellebjerg og v/Strømmen, hvor lokaliteterne blev behandlet på baggrund af henholdsvis "Forslag til Tekniske bestemmelser Ny Ellebjerg" og "Forslag til Tekniske bestemmelser v/Strømmen".

Den 7. oktober 2019 blev der afholdt supplerende besigtigelsesforretning på baggrund af "Forslag til Supplerende tekniske bestemmelser nr. 1 Ny Ellebjerg".

Den 14. december 2021 blev der afholdt supplerende besigtigelsesforretning på baggrund af "Forslag til Supplerende tekniske bestemmelser nr. 1 v/Strømmen".

Den 5. april 2022 blev der afholdt supplerende besigtigelsesforretning på baggrund af "Forslag til Supplerende tekniske bestemmelser nr. 2 Ny Ellebjerg".

Ved besigtigelsesforretningen den 27. juni 2017 blev der bl.a. besigtiget for

anlægget af en underjordisk station og et underjordisk sporskiftetekammer, et underjordisk omstigningsområde ved Ny Ellebjerg, etablering af midlertidige jordankre ved omstigningsområdet, midlertidigt arbejdsareal og senere pålæg af servitut med beskyttelseszone på 30 m fra yderkanten af omstigningsområdet. Der

blev også besigtiget for en midlertidig forlægning af den offentlige cykel og gangsti mod nord.

Ved besigtigelsesforretningen den 7. oktober 2019 blev der bl.a. besigtiget for en drejning af metrostationen ved Ny Ellebjerg.

Ved besigtigelsesforretningen den 14. december 2021 blev der besigtiget for en udvidet zone for sikkerhedsbestemmelser.

Ved besigtigelsesforretningen den 5. april 2022 blev der bl.a. besigtiget for en ny trappe, udvidelse af en offentlig cykel- og gangsti samt en udvidet zone for sikkerhedsbestemmelser.

Forudsætninger for perroner på Øresundsbanen

Transportministeren kan efter Jernbaneloven iværksætte ekspropriation til bl.a. udvidelse eller ændring af eksisterende jernbaneanlæg.

Besigtigelse

Øresundsbanen er en dobbeltsporet, elektrificeret jernbanestrækning mellem Vigerslev og Kastrup Lufthavn/Øresundsforbindelsen. Øresundsbanen blev oprindeligt planlagt som en godsforbindelse, men planlægges nu anvendt til passagerer.

Øresundsbanen er etableret ved lov nr. 590 af 19. august 1991, Lov om anlæg af fast forbindelse over Øresund. Øresundsbanen blev indviet den 27. september 1998, hvorefter jernbanen blev sat i drift.

Da anlægget af Øresundsbanen er afsluttet, afholdes ny ordinær besigtigelse for etableringen af perronanlæggene.

Fælles besigtigelse

Metroselskabet forestår projektering, anlæg og drift af M3 Cityringen, M4 Nordhavn og M4 Sydhavn.

Det er aftalt mellem Banedanmark og Metroselskabet, at Metroselskabet ligeledes forestår projektering og anlæg af omstigningsområdet ved Ny Ellebjerg, herunder gangtunnelen til området ved Følager med tilhørende trapper samt nye perroner på Øresundsbanen, idet anlægsarbejderne forudsættes at ske i en samlet entreprise.

Da der er sammenfald i både anlæg, tid, formål og interesser mellem etableringen af gangtunnel og nye perroner, har Banedanmark og Metroselskabet i fællesskab udarbejdet besigtigelsesmateriale for de nødvendige arealer og rettigheder.

Derved tages hensyn til berørte lodsejere, der får et bedre overblik over det samlede projekt og berøres

færre gange, ligesom det af logistiske grunde vedr. de konkrete arbejder er hensigtsmæssigt, at sikringen af rettigheder sker parallelt.

Da der derved er tale om et sammensat projekt for omstigningsområde og nye perroner skelnes der ikke mellem forskellige lokaliteter for så vidt angår M4 Sydhavn, og alle indgreb beskrives dermed som tilhørende lokaliteten Ny Ellebjerg, uagtet at nogle indgreb lokalitetsmæssigt hører til v/Strømmen.

Information

Der har forud for besigtigelsesprocessen været afholdt direkte møder med alle berørte lodsejere om konkrete problemstillinger for de respektive ejendomme. Der har endvidere i forbindelse med VVM-processen været afholdt et offentligt borgermøde.

Derudover forventes udsendt nyhedsbreve, ligesom der i anlægsperioden forventes etableret et varslings-system pr. SMS i forbindelse med f.eks. støjende arbejder.

Byggeplads- og nabopakkebekendtgørelsen

Som følge af §14a i Cityringloven kan transportministeren "...fastsætte regler om forurening og gener fra anlægget af Cityringen". Det følger herefter af §14b i samme lov, at transportministeren, i forlængelse af regler fastsat efter §14a, skal fastsætte regler om tilbud om kompensation til beboere. Disse regler er for M4 Sydhavn udmøntet ved henholdsvis byggepladsbekendtgørelsen (BEK nr. 1804 af 21. december 2018), hvori de maksimale støjgrænser for bygge- og anlægsarbejdet er fastlagt, og nabopakkebekendtgørelsen (BEK nr. 630 af 7. maj 2015), der regulerer udbetaling af kompensationer til naboer til metroarbejdspladser i forbindelse med aften- og natarbejder på metroarbejdspladserne.

Arbejderne med etablering af underjordisk omstigningsområde med tilhørende trappekonstruktion forventes tillige at blive omfattet af henholdsvis byggeplads- og nabopakkebekendtgørelsen, idet der forventes vedtaget en ændringsbekendtgørelse til byggepladsbekendtgørelsen i marts/april 2023.

Arbejderne med etablering af perroner på Øresundsbanen udføres i henhold til bygge- og anlægsforskriften i Københavns Kommune, hvilket ikke medfører udbetaling af kompensation til naboer.

Tegningsoversigt

Som bilag til Supplerende tekniske bestemmelser nr. 3 for M4 Sydhavn ved Ny Ellebjerg og v/Strømmen samt Forslag til Tekniske bestemmelser nr. 1 for Øresundsbanen ved Ny Ellebjerg hører følgende tegninger:

- Oversigtsplan – Ny Ellebjerg og v/Strømmen, Strømmen – Ingrid Marievej, tegning nr. CR-ARSH-STA=Nel-AR-EXP-DWG-204, ver. 2.0
- Besigtigelsesplan Ny Ellebjerg og v/Strømmen, gangtunnel- og perronarbejder, tegning nr. CR-ARSH-STA=Nel-AR-EXP-DWG-217, ver. 2.0
- Besigtigelsesplan – Ny Ellebjerg og v/Strømmen, lednings- og vejarbejder, tegning nr. CR-ARSH-STA=Nel-AR-EXP-DWG-224, ver. 2.0

Projektbeskrivelse

Generel projektbeskrivelse

Etableringen af Ny Ellebjerg station som infrastrukturrelt knudepunkt udmøntes ved at:

- anlægge en ny gangtunnel fra det underjordiske omstigningsområde ved Carl Jacobsens Vej til nye perroner på Øresundsbanen samt trappeanlæg til oplandsområdet ved Følager.
- etablere sideperroner langs Øresundsbanen inkl. trapper til vejbroen ved Gammel Køge Landevej.
- etablere ny trappe og elevatorer til Køge Bugt-banen.

Det overordnede formål med at skabe et udbygget infrastrukturrelt knudepunkt ved Ny Ellebjerg station er at udvide kapaciteten og omstigningsmulighederne, herunder til fremtidige internationale toglinjer, i et knudepunkt uden for Københavns Hovedbanegård. Derudover medfører projektet en bedre sammenhæng i den eksisterende infrastruktur ved Ny Ellebjerg station.

Projektbeskrivelse af gangtunnel for M4 Sydhavn

Gangtunnelen placeres under Øresundsbanen langs Køge Bugt-banen, og er en forlængelse af det allerede etablerede underjordiske omstigningsområde, der på sigt skal forbinde M4 Sydhavn med bl.a. København-Ringsted-banen og Øresundsbanen. Det underjordiske omstigningsområde stopper pt. ved det nordlige

spor på København-Ringsted-banen. Nærværende projekt for gangtunnelen medfører, at det underjordi-

ske omstigningsområde nu udvides ind under det sydlige spor på København-Ringsted-banen og videre ind under Øresundsbanen.

Tunnelen under Øresundsbanen udføres som en top-down løsning. Først bores og støbes sekantpæle, der fungerer som midlertidigt vederlag for et nyt brodæk. Herefter støbes brodækket på nedgravet terræn. Efter krydsningen af sporene udgraves der under bropladen, hvorefter vægge og bund udføres.

Der sker en ombygning af eksisterende afstivning af Køge Bugt-banens banedæmning og bro over Øresundsbanen.

I forlængelse af gangtunnelen etableres en åben konstruktion med støbte trapper og elevatorer. Den åbne konstruktion tilkøbes dels gangtunnelen under Øresundsbanen, dels trapper og elevator til perronerne på Øresundsbanen, dels elevatorer til Køge Bugt-banen og dels trappe til oplandsområdet ved Følager.



Figur 3: Visualisering af den kommende nedgang til den åbne konstruktion, fra området ved Følager, set fra øst.

I tilknytning til den åbne konstruktion etableres en pumpepumpe for bortledning af regnvand. Regnvandet forventes pumpet til Gåsebækrenden.

For at sikre metroen mod oversvømmelse etableres en stormflodssikring (flooddoor) i den del af gangtunnelen, der går ind under København-Ringsted-banen.

Væggene omkring den åbne konstruktion forankres med permanente jordankre.

Som følge af gangtunnelens etablering og de tilhørende trappeanlæg er det nødvendigt at fjerne den eksisterende trappe til Køge Bugt-banen. Der etableres

en ny trappe til Køge Bugt-banen på en beliggenhed længere mod syd.

Den eksisterende elevator til Køge Bugt-banen tilpasses under anlægsarbejderne og fjernes, når anlægsarbejderne er overstået. Der etableres i stedet en ny elevator, der sikrer forbindelse mellem gangtunnelen, Køge Bugt-banen og terræn.

Arkitektonisk tilpasses gangtunnelen til det øvrige omstigningsområde.

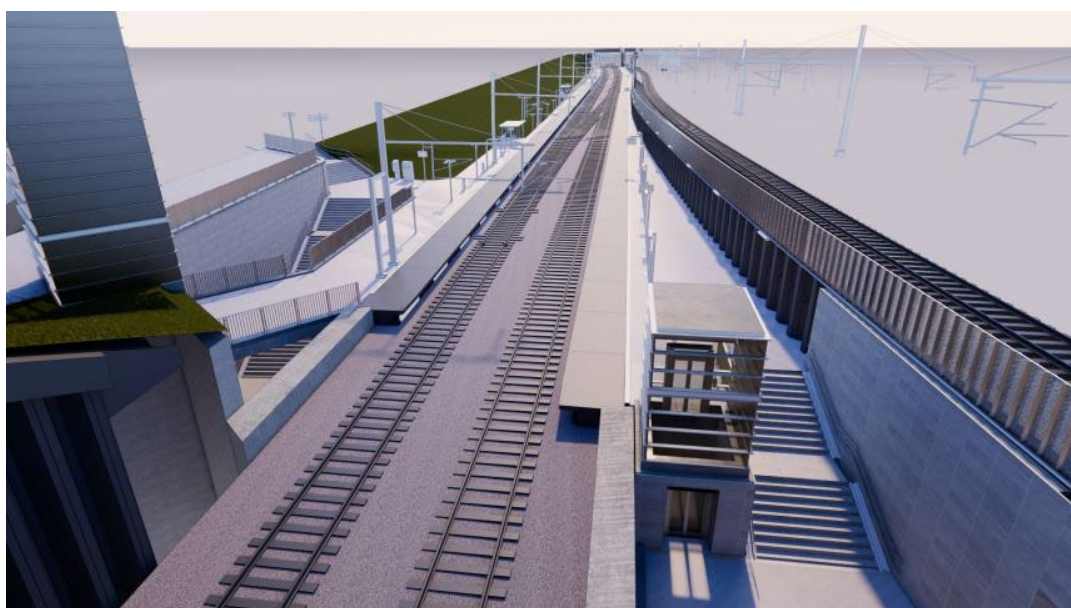


Figur 4: Visualisering visende den nye gangtunnel under Øresundsbanen set mod omstigningsområdet ved Carl Jacobsens Vej. Til højre ses ny elevator til Køge Bugt-banen.

Projektbeskrivelse af perroner på Øresundsbanen

Øresundsbanen er i dag uden af- og påstigningsmulighed på Ny Ellebjerg station, hvilket ændres ved etableringen af nye perroner.

Perronerne etableres med en længde på ca. 320 meter på begge sider af sporene på Øresundsbanen på strækningen mellem Gammel Køge Landevej og den nye gangtunnel under Øresundsbanen ved Køge Bugt-banen.



Figur 5: Visualisering visende nye perroner på Øresundsbanen set mod Gammel Køge Landevej. København-Ringsted-banen er til højre for vænet ved perronen. Forrest til højre ses ny trappe og elevator til den nordlige perron, og til venstre ses ny elevator til Køge Bugt-banen.

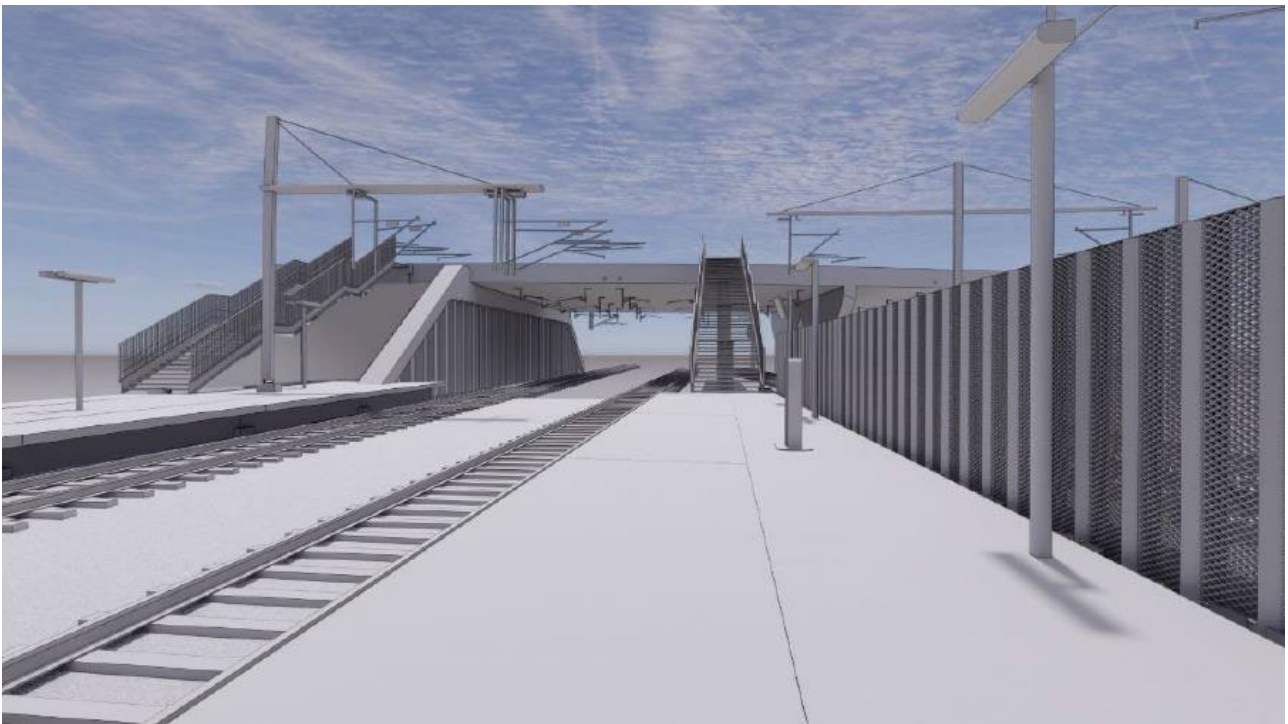
Perronen på den sydlige side af Øresundsbanen får en bredde på ca. 3 meter, dog ca. 5 meter i enderne. Perronen på den nordlige side vil have varierende bredde, men med så stor bredde som muligt henset til eksisterende spunsvæg ind mod København – Ringsted banen.

Perronerne opbygges af præfabrikerede betonelementer funderet på borede betonpæle. De apteres med sædvanlige DSB- og Banedanmark-installationer.

Perronerne afvandes i et linjedræn, der placeres bag perronelementerne på Øresundsbanen. Linjedrænet forbindes til banens afvanding.

Langs den nordlige perron på Øresundsbanen udføres værn i form af tæt skærm med ballastsikring ind mod København-Ringsted-banen. Værnet optimeres med henblik på sikkerhed for passagerer på perronen i forhold til gennemkørende tog på København-Ringsted-banen.

Desuden etableres ståltrapper fra de nye perroner til vejbroen ved Gammel Køge Landevej.



Figur 6: Visualisering visende kommende nordlig perron på Øresundsbanen set mod nye trapper til Gammel Køge Landevej. København-Ringsted-banen er til højre for afskærmningen ved perronen.

Sporflytninger

Som følge af de nye perroner justeres Øresundsbanens spors placering både vertikalt og horisontalt.

For at overholde reglerne om sporhældning ved perroner justeres den vertikale geometri med op til 54 mm for det sydlige spor og 45 mm for det nordlige spor.

Justeringen sker ved 2 knæk på henholdsvis 0,27 ‰ og 0,03 ‰ i det sydlige spor og 2 knæk på henholdsvis 0,41 ‰ og 0,03 ‰ i det nordlige spor.

Horisontalt ændres kurveradius for det sydlige spor fra $R=2000$ m til $R=1555$ m for derved at minimere sporets sideflytninger.

Den maksimale sideflytning er for det sydlige spor 18 mm og for det nordlige spor 21 mm.

Overgangskurvelængderne for begge Øresundsbanens spor gøres kortere, idet det ved ændringen sikres, at det ikke medfører overskridelse af grænseværdier for ryk, rampestigning eller overgangskurvelængder.

Forberedende arbejder

Arkæologi

Københavns Museum har i 2013 udført en arkæologisk arkivalisk forundersøgelse af arkæologiske interesser. Det er på baggrund heraf konkluderet, at gangtunnelen med tilhørende anlæg samt nye perroner ikke er i konflikt med arkæologiske interesser.

Trafikoplægninger

Permanente trafikoplægninger

Krydset mellem Gammel Køge Landevej og Følager tilpasses permanent for at forbedre forholdene for højresvingende til Følager.

Det kan endvidere blive aftalt med Københavns Kommune, at nogle af de midlertidige trafikoplægninger bliver permanente.

Midlertidige trafikoplægninger

Den eksisterende dobbeltrettede cykel- og gangsti for adgang til Køge Bugtbanen omlægges i anlægsperioden til ny midlertidig dobbeltrettet fællessti langs plankeværket ind mod A/B Lejren. Stien udføres med en bredde på 3 meter plus to gange 0,3 meter. Stien forsynes med belysning og afvanding. Ved elevatoren til Køge Bugt-banen indskrænkes stien, idet stien herefter alene er til gående trafikanter.

Arbejdsarealer for etablering af adgangssti og trappe til Køge Bugt-banen etableres på en del af den eksisterende sti og på græsareal ind mod den tilstødende ejendom, ejet af A/B Lejren. Desuden inddrages et areal nord for stien for opstilling af skurby mv. Under etableringen af den midlertidige dobbeltrettede fællessti indskrænkes den nuværende sti for gående trafik til og fra Køge Bugtbanen til en sti med en bredde på knap 3 m.

I en kortere periode, i forbindelse med anlæg af adgangssti og trappe til Køge Bugt-banen, vil elevator til Køge Bugt-banen på den vestlige side mod Følager være lukket.

Omlægning af sti, og arbejdsareal hertil, forventes primært at foregå på eksisterende offentligt stiareal og i mindre grad på privat areal.

Som følge af anlægsarbejderne på den vestlige side af Køge Bugt-banen flyttes dele af den eksisterende cykelparkering til den forlagte sti, og der placeres supplerende midlertidig cykelparkering på den offentlige sti på den østlige side af Køge Bugt-banen.

Den private fællesvej Følager forventes at blive den primære adgangsvej til arbejdsarealerne. I den forbindelse skal der ske en mindre tilpasning af krydset ved Gammel Køge Landevej for at sikre plads til højresvingende til Følager. Krydsombygningen medfører også flytning af et DSB S-togsskilt og en lysmast.

Kørebanen på den private fællesvej Følager forstærkes og repareres i nødvendigt omfang for at forhindre at den bliver ødelagt under anlægsarbejderne.

Beplantning, hegn og tidligere opstribning på den private fællesvej Følager fjernes og erstattes af en ny opstribning. Efter aftale med vejmyndigheden opsættes parkeringsforbudsskilte langs den private fællesvej for at forhindre parkering.

Ud for ejendommen matr.nr. 9f Valby, København asfalteres et beplantet område og ejendommens svagtseende beboere sikres adgang til den forlagte offentlige gangsti under anlægsarbejderne ved at forlænge ejendommens taktile belægning til et nyt fodgængerfelt, der etableres over den kommende adgangsvej til arbejdsarealerne.

På vejbroen ved Gammel Køge Landevej forventes midlertidige trafikoplægninger på det østlige fortovej i forbindelse med etablering af fundamenter til trapper til perronerne på Øresundsbanen, arbejde med rækværker og ændring af autoværn.

Desuden skal der over en weekend ske midlertidige trafikoplægninger på broen, hvor 2 vognbaner forventes at blive lukket i forbindelse med indhejsning af trapper på Øresundsbanen med kran. Gammel Køge Landevej er, uanset lukning af vognbaner, åben for trafik i hele perioden.

Da ledningsomlægninger primært foregår inde på jernbaneområdet, vil der ikke være trafikoplægninger i forbindelse hermed. Der vil dog ske ledningsomlægninger på vejbroen ved Gammel Køge Landevej forud for etableringen af trapperne til perronerne på Øresundsbanen, hvilket kan medføre midlertidige trafikoplægninger.

Ledningsomlægninger

Der vil blive udarbejdet en ledningsprotokolaftale, som udgør aftalegrundlaget mellem Metroselskabet og de enkelte ledningsejere.

Det forventes, at de fleste ledningsomlægninger sker inde på jernbaneområdet, og de beskrives derfor ikke yderligere, idet koordineringen heraf forventes at ske mellem de respektive anlægsmyndigheder og infrastrukturforvaltere samt ledningsejere.

For at sikre tilstrækkeligt strøm til gangtunnelen og til det underjordiske omstigningsområde ved Ny Ellebjerg, både i anlægs- og driftsfasen, skal der etableres en ny transformerstation på offentligt vejareal syd for Køge Bugt-banen. I forbindelse hermed skal der fremføres kabler og sikres vejadgang til transformerstationen.

Endvidere vil der blive foretaget ledningsomlægninger på vejbroen ved Gammel Køge Landevej i forbindelse med etableringen af trapper mellem perroner og Gammel Køge Landevej.

Flytning af sikringshytte

En eksisterende sikringshytte ved Øresundsbanen på nordsiden af Køge Bugtbanen skal flyttes til sydsiden af Køge Bugt-banen.

Forud for sikringshyttens flytning ryddes eksisterende beplantning på Øresundsbanens arealer, og der etableres nye fundamenter samt trappe til sikringshytten på den nye beliggenhed.

I forbindelse med disse arbejder er det nødvendigt at benytte Pilestykket til arbejdskørsel. Mindre køretøjer forventes at få brug for at benytte offentlig stiadgang til Køge Bugt-banen fra Ellebjergvej, Ringvej O2.

Ny trappe til Køge Bugt-banen

Den eksisterende trappe til Køge Bugt-banen skal nedtages i forbindelse med anlægsarbejderne. Det er derfor nødvendigt at etablere en ny trappe til Køge Bugt-banen forinden.

Den nye trappe placeres længere mod syd.

Da det store afløbsanlæg, Gåsebækrenden, er rørlagt umiddelbart under den nye beliggenhed af trappen, vil fundamenterne til trappen til Køge Bugt-banen blive udført som borede pæle på begge sider af Gåsebækrenden med betonstøbte pæleåg henover.

Arbejdsareal for flytning af sikringshytten og opsætning af ny trappe til Køge Bugt-banen forventes primært at foregå på eksisterende offentligt stiareal, baneareal og i mindre grad på privat areal.

Ombygning af eksisterende konstruktioner

Som følge af tilpasning til de nye konstruktioner skal der ske en række ombygninger af eksisterende konstruktioner.

På den eksisterende bro, der bærer Køge Bugt-banen henover Øresundsbanen, skal fløjvægge og afstivninger fjernes og erstattes af konstruktioner med tilsvarende funktioner.

Den eksisterende perron for Køge Bugt-banen ombygges, hvor den eksisterende trappe og elevator fjernes, og der etableres ny trappe og nye elevatorer på nye positioner. Den eksisterende elevator vil i anlægsperioden blive bibeholdt, idet indgangsdøren i anlægsperioden dog flyttes til modsatte side end den nuværende af elevatortårnet.

Den eksisterende bro, der bærer Gammel Køge Landevej hen over Øresundsbanen, ombygges for etablering af trappeforbindelse til de nye perroner.

Mellem Øresundsbanen og København-Ringsted-banen fjernes mindre støttevæg langs Køge Bugt-banen.

Vægge parallelt med Køge Bugt-banen forstærkes i forbindelse med afgravning af terræn.

Støttevæg langs København-Ringsted-banen forstærkes lokalt med ekstra jordankre. Ankre placeres i et lag under de eksisterende jordankre.

Grundvandskontrol

I anlægsfasen skal der udføres grundvandskontrol i de perioder, hvor der graves under eksisterende grundvandsspejl. Oppumpning vil ske dels fra et antal pumpeboringer omkring udgravningen, dels ved lænsepumpning fra bunden af udgravningen.

Det meste af det oppumpede grundvand vil herefter blive rensset i et vandbehandlingsanlæg og efterfølgende reinfiltreret i et antal boringer i omgivelserne for opretholdelse af grundvandsstanden.

Overskydende vand vil blive ledt til kloakken. Både ved reinfiltration og udledning til kloakken vil vandet blive rensset forinden.

Under anlægsarbejdet etableres en række nye boringer indenfor hovedarbejdspladsen, der fjernes igen, når hovedarbejdspladsen afvikles. Der etableres ikke nye boringer uden for hovedarbejdspladsen til dette projekt, idet eksisterende grundvandskontrolanlæg overtages fra tidligere anlægsarbejder i forbindelse med M4 Sydhavn.

Udførelse

Arbejdsarealer

Alle anlægsarbejderne med og i tilknytning til gangtunnelen og perronerne udføres i samme periode med Metroselskabet som bygherre.

Grundet nærheden og sammenhængen mellem projekterne for etablering af underjordisk omstigningsområde og etablering af perroner på Øresundsbanen bliver der i vidt omfang fælles arbejdsarealer for de to projekter til de konkrete arbejder.

Omkring arbejdsarealerne etableres hegn. Hvor hegn er nærmest hovedarbejdspladsen for etablering af underjordisk omstigningsområde, etableres hegn som et fast hegn med en højde på ca. 4 meter over terræn. De øvrige hegn omkring arbejdsarealerne forventes etableret som trådhegn.

Ved ejendommen matr.nr. 9f Valby, København etableres ikke hegn, idet arealet her anvendes til færdsels- og arbejdsareal, og arealet ligeledes skal kunne benyttes som flugt- og redningsvej for ejendommen. I hver ende af færdsels- og arbejdsarealet etableres låge ind til det tilstødende arbejdsareal på matr.nr. 439 Valby, København og hovedarbejdspladsen på matr.nr. 9g smst.

De primære arbejdsarealer er lokaliseret langs Øresundsbanen og i området syd herfor. Dog bliver der ved Strømmen etableret arbejdsarealer for pumpning af beton, ligesom der til brug for perronarbejderne etableres en anstillings- og oplæringsplads ved Vigerslev Godsvej på eksisterende jernbaneareal.

Oplags- og materialepladsen ved Vigerslev Godsvej er ikke omfattet af dette besigtigelsesmateriale, da arbejdsarealet etableres på jernbaneareal tilhørende Banedanmark. Arealet ved Vigerslev Godsvej er nærmere behandlet i miljøkonsekvensrapporten.

Adgangsveje

Adgang til hovedarbejdspladsen og de øvrige arbejdsarealer sker primært fra Følager og sekundært fra Popelstykket.

Fra Følager etableres adgangsvej til hovedarbejdspladsen på areal, der i dag anvendes til offentlig sti. Den offentlige sti flyttes mod syd og de gående og cyklisterne adskilles fra den kørende trafik til hovedarbejdspladsen med et trådhegn. Adgangsvejen adskilles mod privat areal mod nord med hegn.

Generelt forventes jordtransporter svarende til 3 lastbiler til hovedarbejdspladsen og 3 lastbiler retur pr. dag. I perioder forventes op til 12 lastbiler til og fra hovedarbejdspladsen pr. dag.

Derudover vil adgang til arbejdsarealerne på banearealet ske i mindre omfang via private fællesveje øst for Gammel Køge Landevej.

Støv, støj og vibrationer

I anlægsperioden, hvor hovedarbejdspladsen og de øvrige arbejdsarealer er i brug, vil der forekomme støv, støv og vibrationer i nærområdet. Anlægsarbejderne vil generelt overholde de grænseværdier, der fremgår af gældende lovgivning. Hvor der arbejdes tæt på sporene, vil der også blive udført støjende arbejder i hverdage og weekender hele døgnet i forbindelse med sporspæringer. Disse arbejder vil blive varslet.

Byggepladsbekendtgørelsen og nabopakkebekendtgørelsen forventes at komme til at gælde for anlægsarbejderne i forbindelse med etablering af gangtunnelen. Der vil i de forskellige anlægsfaser kunne forekomme arbejder i dagtimerne (kl.7-18), aften timerne (kl. 18-22) og nattetimerne (kl. 22-07).

Perronarbejderne udføres i henhold til bygge- og anlægsforskriften i Københavns Kommune. Det følger heraf, at støjende aktiviteter op til 70 dB(A) må finde sted i tidsrummet kl. 7-19 på hverdage og kl. 8-17 på lørdage. Såfremt konkrete aktiviteter forventes at overskride disse grænseværdier, vil der blive søgt konkret herom efter miljøbeskyttelsesloven ved Københavns Kommune som miljømyndighed.

Varighed

Faserne fra etablering af hovedarbejdspladsen for de konkrete arbejder til og med afvikling af samme forventes at vare ca. 28 måneder. Hertil kommer varigheden af de forberedende arbejder, herunder arbejder med lednings- og trafikomlægninger.

Med undtagelse af de perioder, hvor der er sporspærring på Øresundsbanen, vil Øresundsbanen være i drift i hele anlægsperioden.

Areal- og rettigheds erhvervelser

Ekspropriation og aftaler

Ekspropriationshjemmel

I henhold til henholdsvis Cityringloven og Jernbaneloven kan alle nødvendige areal- og rettigheds erhvervelser til etablering og anlæg af henholdsvis M4 Sydhavn og eksisterende jernbaneanlæg som Øresundsbanen ske ved ekspropriation. Ekspropriationerne sker efter reglerne i ”Lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom”.

Aftaler

Da etableringen af anlæggene forudsætter allerede planlagte sporspæringer på eksisterende jernbaner i drift, forventes en række indgreb håndteret ved indgåelse af aftaler forud for besigtigelsesforretningen. Såfremt der indgås aftaler, vil en del af de forberedende anlægsarbejder være påbegyndt på tidspunktet for afholdelse af besigtigelsesforretning.

En del af de nødvendige arealer og rettigheder er på arealer tilhørende Københavns Kommune og Banedanmark. For disse arealer vil der blive indgået en række tekniske aftaler om anlæg og drift af omstigningsområdet, herunder midlertidig og permanent overdragelse af arealer og konstruktioner, nedrivning

af bygninger, flytning af tekniske installationer, etablering af omstigningsområde, opretholdelse af jernbanesikkerhed, permanente jordankre m.v.

Indgåede aftaler vil blive forelagt ekspropriationskommissionen med henblik på afklaring af eventuelle udestående spørgsmål og endelig godkendelse.

Forhold vedr. Øresundsbanen

Øresundsbanen indtil kilometrer 1+555 (kort nord-vest for broen ved Gammel Køge Landevej) tilhører i dag A/S Øresundsforbindelsen, som er en del af Sund & Bælt. Den del af Øresundsbanen, hvor perronerne skal anlægges, er under overdragelse til Banedanmark. Det er på nuværende tidspunkt ikke afklaret, om overdragelsen af banestrækningen kan falde på plads inden besigtigelsesforretningen. Hvis dette ikke sker, skal A/S Øresundsforbindelsen betragtes som lodsejer i forhold til anlæggelsen af perroner på Øresundsbanen og det underjordiske omstigningsområde. A/S Øresundsforbindelsen har givet tilsagn om, at Banedanmark kan varetage A/S Øresundsforbindelsens interesser i forbindelse med anlæggelsen af perroner på Øresundsbanen og det underjordiske omstigningsområde, og Banedanmark er i færd med at indhente de fornødne fuldmagter fra A/S Øresundsforbindelsen.

Permanent arealerhvervelse

Øresundsperronerne og det underjordiske omstigningsområde med tilhørende trappekonstruktion vil blive placeret dels på offentligt ejede jernbane- og vejarealer dels på privat ejendom. Ved placering af konstruktioner på private ejendomme erhverves de berørte arealer som hovedregel permanent.

Såfremt arealer af ejendomme bliver afskåret fra den oprindelige ejendom ved permanent ekspropriation, så de afskårne arealer ikke kan udnyttes på rimelig måde af den hidtidige ejer, vil disse arealer blive overtaget af den pågældende anlægsmyndighed.

Den nye trappe til Køge Bugt-banen placeres primært på eksisterende banearreal og sekundært på offentlig vej. Den del af trappen, der placeres på offentlig vej, erhverves permanent.

Midlertidig arealerhvervelse

Der skal erhverves ret til midlertidig benyttelse af arealer til etablering af hovedarbejdsplads, til omlægning af ledninger, til midlertidige vejadgange og trafikomlægninger.

Færdsel

Der skal erhverves ret til midlertidig færdsel hen over private ejendomme og private fællesveje som adgang til hovedarbejdsplads og øvrige arbejdsarealer i anlægsperioden.

Der skal erhverves ret til permanent færdsel hen over privat ejendom til sikringshytten og til en ny transformerstation.

Jordankre

Der skal erhverves ret til permanent placering af jordankre.

I besigtigelsesmateriale er angivet områder, inden for hvilke jordankrenes endelige placering senere fastlægges. Den konkrete placering og udstrækning fastlægges af den entreprenør, der skal udføre anlægget.

De permanente ankere vil delvist blive placeret på offentligt vejareal og jernbanearreal samt på privat ejendom eller afskåret areal. Hvor jordankrene placeres på privat ejendom, vil de blive sikret ved servitut. Hvor jordankrene placeres i offentligt vejareal eller jernbanearreal, vil de blive sikret ved teknisk aftale

Pejle- og reinfiltrationsboringer

Det eksisterende grundvandskontrolanlæg overtages fra tidligere anlægsarbejder i forbindelse med M4 Sydhavn. Der besigtiges mulighed for at forlænge eksisterende boringer på private arealer. Der besigtiges ikke for etablering af boringer inden for hovedarbejdspladsen.

Brand- og redningsforhold

For at sikre tilfredsstillende adgangs-, brandsluknings- og redningsforhold skal der erhverves ret til omroking og eventuelle ombygninger på private arealer af hensyn til anlægsarbejderne.

Omrokeringer eller ombygninger af de konkrete ejendomme vil blive fastlagt i nærmere dialog med de enkelte lodsejere og vil ligeledes blive reetableret efter nærmere aftale med de enkelte lodsejere.

Servitutter

Den eksisterende tinglyste sikkerhedsservitut for Øresundsbanen forventes ikke at skulle ændres i hverken indhold eller udstrækning som følge af de nye perroner. Omlagte ledninger på privat ejendom, som ikke er ejendommens egne stikledninger, forventes sikret ved servitut på den nye placering. Dette vil ske ved ekspropriation eller ved aftale mellem Metroselskabet, ledningsejer og grundejer.

Der er en række eksisterende sikkerhedsservitutter omkring offentlig infrastruktur og forsyning, herunder f.eks. Øresundsbanen og Gåsebækrenden. Disse sikkerhedsbestemmelser vil blive respekteret, idet der kan foretages lokale afvigelser efter nærmere aftale med den eller de respektive påtaleberettigede.

Forundersøgelser

I henhold til Jernbanelovens § 38, stk. 1, har anlægsmyndighederne, hvis det skønnes nødvendig, blandt andet adgang til ”at foretage jordbundsundersøgelser, opmålinger, afmærkninger og andre undersøgelser af udendørsarealer for at foretage undersøgelser og projektering af nye baneanlæg eller ændringer af eksisterende baneanlæg samt klimarelaterede afværgeforanstaltninger”.

Bemærkninger og spørgsmål til projektet

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

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

Enkelte af de fremmødte spurgte til tidsplanen for de kommende anlægsarbejder. Metroselskabet oplyste, at det forventes at vare fra sommer 2023 til sommer/efterår 2025.

Enkelte af de fremmødte ønskede oplyst, hvilke incitamentter Metroselskabet og Banedanmark vil tage i brug for at gøre gangtunnellen mere tryk at færdes i – især i forhold til færdsel om aftenen. Det blev endvidere også bemærket, at selve perronerne virker til at blive ret smalle og kan give en følelse af, at togene passerer lige ved siden af én, når man opholder sig på perronerne, især for så vidt angår de vestgående tog.

Metroselskabet oplyste vedrørende gangtunnellen, at man er opmærksom på, at denne skal udformes på en måde, så den virker tryghedsskabende. Dette forsøger man bl.a. ved at gøre gangtunnellen bred, samt sikre at der er ordentlig belysning også om aftenen og natten.

Banedanmark oplyste vedrørende perronerne, at disse er udformet i henhold til de standardnormer, som er for perroner. Perronlængden er 320 meter. Banedanmark bemærkede endvidere, at perronerne visse steder kan virke smalle, men at de overholder normer og minimumskrav.

Flere af de fremmødte fremhævede, at der de seneste år har været meget støj omkring Ny Ellebjerg station. Det blev bemærket, at mange af beoerne i området –

især ved Følager – føler at de har boet i et ”støjhelvede” i mange år nu, og man frygter, at der med det kommende projekt – og de deraf afledte anlægsarbejder – kommer endnu mere støj og i en endnu længere periode. Det blev endvidere bemærket, at flere af beboerne i området f.eks. har natarbejde, og derfor har brug for at kunne sove om dagen, hvor der så vil være støjende anlægsaktiviteter.

Metroselskabet oplyste, at der er tale om henholdsvis anlægsarbejder for så vidt angår etablering af perroner på Øresundsbanen, herunder trapper til Gammel Køge Landevej, samt anlægsarbejder for så vidt angår etablering af gangtunnel under Øresundsbanen til metrostationen med tilhørende trappekonstruktioner. Støjforhold og arbejdstider i forbindelse med etablering af perroner på Øresundsbanen er reguleret ved Københavns Kommunes bygge- og anlægsforskrifter herom. Anlægsarbejderne til brug for etablering af perronerne vil bl.a. forudsætte døgnarbejde ved den del af anlægsarbejdet, hvor sporspæringer er nødvendige. Døgnarbejdet er her nødvendigt for at mindske perioden, hvor der ikke kan køre tog på Øresundsbanen. Evt. sager om naboretlige gener ved disse arbejder kan indbringes for Ekspropriationskommissionen. For så vidt angår anlægsarbejder til brug for etablering af gangtunnel er arbejdstiderne og støjforhold reguleret i ”Byggepladsbekendtgørelsen”, og evt. kompensation til naboer for støjgener m.m. vil blive fastsat og udbetalt i henhold til ”Nabopakkebekendtgørelsen”. Det betyder, at de nærmeste beliggende boliger kan blive berettiget til kompensation, som følge af støj om aftenen og/eller om natten. Der vil endvidere blive etableret en aflastningsordning.

Banedanmark oplyste, at der med lov nr. 2397 af 14. december 2021 om ændring af bl.a. jernbaneloven, er indført regler i jernbanelovens §§ 37a og 37b om fravigelse af støjkrav i forbindelse med jernbaneprojekter i særlige tilfælde og kompensation herfor. Efter disse regler kan transportministeren efter forhandling med miljøministeren bestemme, at kommunale krav, påbud eller forbud efter lov om miljøbeskyttelse og regler fastsat i medfør heraf om støj, ikke finder anvendelse i det omfang det er nødvendigt for at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af et jernbaneprojekt. Hvis transportministeren træffer sådanne afgørelser, kan der efter anmodning gives tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation til beboere, som er naboer til jernbaneprojektet, der udføres i nattetimerne og skønnes at støje over, hvad der må anses som tåleligt.

Repræsentanten for plejehjemmet "Solgaven" gjorde opmærksom på, at plejehjemmet ligger tæt på Ny Ellebjer station, herunder de nuværende samt kommende anlægsaktiviteter, som både støjer og støver meget. Der blev i forlængelse heraf spurgt til, om der er planer om aflastningsmuligheder i forhold til plejehjemmets beboere, samt om der evt. vil kunne etableres en støvvæg ved plejehjemmet for at skærme mod støv. Der blev endvidere spurgt til, om der er mulighed for at etapeopdele anlægsarbejderne ved plejehjemmet, så arbejderne og de deraf støjende anlægsaktiviteter ikke rammer hen over jul/nytår 2024.

Metroselskabet bemærkede, at de nuværende aflastningsmuligheder omhandler muligheden for enten hotelophold eller benyttelse af kontorfaciliteter. Dette er således ikke aflastningsmuligheder, som er brugbare for plejehjemmets beboere. Metroselskabet bemærkede, at man er opmærksom på, at der er tale om en særlig situation for så vidt angår plejehjemmets beboere, og at man vil gå i dialog med plejehjemmet for at drøfte, hvad der mere specifikt kan gøres for at tilgodese beboernes behov. Metroselskabet bemærkede endvidere, at der vil blive foretaget almindelige støvtiltag f.eks. i form af hjulvask og vanding af arbejdskørevej og eventuelle jordoplæg for at mindske støvgener. Banedanmark bemærkede yderligere, at der ikke er mulighed for at etapeopdele anlægsarbejderne.

Kst. kommissarius opfordrede i forlængelse heraf Metroselskabet til snarest muligt at tage kontakt til plejehjemmet herom.

Metroselskabet oplyste, at der med hensyn til den transformation, der er planlagt placeret v/Strømmen på østsiden af stationen har pågået drøftelser mellem Københavns Kommune som vejmyndighed og Metroselskabet om den nærmere placering siden besigtigelsesmaterialet blev udarbejdet. Metroselskabet og Københavns Kommune er nu i dialog om placering af transformerstation på det offentlige stiareal, herunder om det evt. kan placeres på banearial tilhørende A/S Øresundsforbindelsen.

En repræsentant for Statens Ejendomssalg A/S (Freja Ejendomme) gjorde Metroselskabet opmærksom på, at man er i dialog med Metroselskabet vedrørende muligheden for at beholde afskåret areal fra matr.nr. 9g af hensyn til at opretholde mest mulig byggeret på ejendommen. Metroselskabet bekræftede, at man er i dialog herom.

En repræsentant for Ejendomsselskabet Gl. Køge Landevej ApS (ejer af matr.nr. 2355c og matr.nr. 310 Valby, København), oplyste, at der er et byggeri i gang på grunden, som ligger på den anden side af Gl. Køge Landevej, og at der er vigtigt, at der sker en koordinering af byggearbejderne med de påtænkte anlægsarbejder.

Metroselskabet anførte, at man er opmærksom herpå og vil tage kontakt til ejendommen med henblik på koordinering.

Repræsentanten for HOFOR henledte opmærksomheden på placeringen af Gåsebækrenden og uddybede de udfordringer, som anlægsarbejderne med etablering af perroner på Øresundsbanen, samt gangtunnel under Øresundsbanen, medfører for Gåsebækrenden. Både Metroselskabet og HOFOR oplyste, at parterne er enige for så vidt angår de tekniske løsninger i den henseende. HOFOR bemærkede dog, at man ønsker, at det i det kommende ekspropriationsmateriale bliver beskrevet og oplyst hvorledes evt. rettingsspørgsmål håndteres.

Metroselskabet oplyste, at der ikke sker ændringer i eksisterende rettigheder i den henseende, og at der ikke med anlæg af perroner til Øresundsbanen sker ændringer i de allerede tinglyste sikkerhedsbestemmelser for Øresundsbanen, og at anlægget af gangtunnelen ikke medfører pålæg af sikkerhedsbestemmelser på naboejendomme.

Besigtigelse af den berørte strækning

Efter det indledende møde foretog kommissionen en **besigtigelse af den berørte strækning**.

Under besigtigelsen fremkom bl.a. følgende bemærkninger:

Repræsentanten for AKB København bemærkede, at man ud for ejendommene matr.nre. 9g og 9f ønsker etableret et fast pladehegn, der sikrer ejendommens udendørs opholdsarealer mod sydøst for støv- og støjgener fra anlægsarbejder og arbejdskørsel. Der er tale om et dagtilbud for særligt sårbare ældre. Metroselskabet oplyste, at man vil gå i dialog om den nærmere placering af et fast pladehegn, men det er vigtigt, at pladehegnet ikke forringer oversigtforholdene ved Følager. Metroselskabet vil søge at finde den bedste løsning på opsætning af et hegn under hensyn til trafikikkerheden ved fodgængerfeltet til den forlagte sti. Fodgængerfeltet etableres ud for AKB-København ejendom til brug for svagtseende beboere m.fl.

Kommissionens vurderinger og beslutninger

Kommissionen har noteret sig de tilsagn, som Metroselskabet og Banedanmark gav ved besigtigelsen om at se nærmere på en række fremsatte forslag og ønsker. Kommissionen har bl.a. noteret sig, at Metroselskabet snarest vil gå i dialog med ledelsen af plejehjemmet Solgaven med henblik på nærmere drøftelse af muligheden og hensigtsmæssigheden af at opsætte et pladehegn som afskærmning ved ejendommen, samt at drøfte muligheder for at afhjælpe de særlige udfordringer, som plejehjemmets beboere kan få i forbindelse med støj fra anlægsarbejderne. Kommissionen har observeret, at der under anlægsarbejderne vil være ret snævre forhold på Følager, herunder især vedrørende den midlertidige cykel/gangsti, som bl.a. vil blive benyttet af svagtseende og handicappede til og fra stationen. Kommissionen har noteret sig, at Københavns Kommune som vejmyndigheden er inddraget og har vurderet, at de beskrevne midlertidige ændringer i færdsels- og adgangsforhold er forsvarlige. Kommissionen skal anmode Metroselskabet og Banedanmark om i den videre planlægning at være særlig opmærksom på disse forhold. Kommissionen har noteret Metroselskabets svar på HOFORs forespørgsel omkring håndteringen af rettighedsforhold og finder ikke anledning til at kommentere dette yderligere.

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

Der vil for identifikation af ejendomme blive taget udgangspunkt i Øresundsbanens kilometrering. Øresundsbanens kilometrering følger hovedstrækning 7 med udgangspunkt i Vigerslev stigende mod Kalvebod. Hvor kilometrering ikke findes på planerne, er kilometrering angivet i forhold til estimeret udstrækning af kilometreringslinje.

Følgende forkortelser er brugt som betegnelse for kilometrerings side:

h.s. = højre side

v.s. = venstre side

b.s. = begge sider

Samtlige private ejendomme, som berøres af de to anlægsprojekter, er angivet i de særlige bestemmelser.

For hver ejendom angives, hvilke indgreb der foretages.

De permanente indgreb er opdelt efter, hvilket anlæg de forårsages af; *M4 Sydhavn* og *Øresundsbanen*.

De midlertidige indgreb, der forårsages af et eller begge anlæg, beskrives under *Fælles* og dækker over arbejdsarealer, etablering og omlægning af veje og stier, færdselsrettigheder og ændringer af eksisterende forhold på private ejendomme.

Den enkelte ejendom er stationeret i forhold til dens samlede udstrækning på planerne. Ejendommene er angivet i rækkefølge med højest stationerede ejendom først, da Øresundsbanens kilometrering er stigende fra vest mod øst.

En del af de nødvendige arealer og rettigheder er på eksisterende jernbanearealer ejet af Banedanmark. Disse arealer og rettigheder er vist på besigtigelsesplanerne for overblikkets og forståelsens skyld. Disse ejendomme og indgreb herpå er ikke medtaget i de særlige bestemmelser.

Ejendommene er anført i nedenfor anførte rækkefølge.

Private ejendomme

Private fællesveje

Offentlige vejarealer

Jernbanearealer

Bliver en ejendom omfattet af indgreb, der ikke direkte fremgår af besigtigelsesplanerne, er dette angivet med "særligt indgreb" samt vist med en orange trekant på besigtigelsesplanerne.

Private ejendomme

Øresundsbanens kilometrering: 1+995 - 2+280, v.s.

Matr.nre. 2125 og 2185 Valby, København, Strømmen 3A

Ejendommen har tidligere været besigtiget i forbindelse med M4 Sydhavn.

M4 Sydhavn

Ingen indgreb.

Øresundsbanen

Ingen indgreb.

Fælles

Der eksproprieres midlertidigt et arbejdsareal til ledningsomlægninger.

Der eksproprieres midlertidigt et arbejdsareal til personer på Øresundsbanen og underjordisk omstigningsområde med tilhørende trappekonstruktion.

”Særligt indgreb”: Der eksproprieres ret til en ikke stedfæstet færdselsret til midlertidigt arbejdsareal for ledningsomlægninger samt for perroner på Øresundsbanen og underjordisk omstigningsområde med tilhørende trappekonstruktion.

Øresundsbanens kilometrerings: 1+777 - 1+883, h.s.

Matr.nr. 9g Valby, København, Følager 19

M4 Sydhavn

Der eksproprieres permanent areal til underjordisk omstigningsområde med tilhørende trappekonstruktion og skråning.

Der eksproprieres permanent et afskåret areal.

Der eksproprieres ret til permanente jordankre.

Øresundsbanen

Ingen indgreb.

Fælles

Der eksproprieres midlertidigt et arbejdsareal til ledningsomlægninger.

Der eksproprieres midlertidigt et arbejdsareal til perroner på Øresundsbanen og underjordisk omstigningsområde med tilhørende trappekonstruktion.

Ved begge arbejdsarealer respekteres eksisterende servitut om brandvej, så beredskabet vedvarende har adgang via arbejdsarealet til ejendommen matr.nr. 9f Valby, København.

Øresundsbanens kilometrerings: 1+776 - 2+115, h.s.

Matr.nr. 2028 Valby, København, Ellestykket 8-32 og Pilestykket 1-47

Ejendommen har tidligere været besigtiget i forbindelse med M4 Sydhavn.

M4 Sydhavn

Der eksproprieres permanent ret til placering af ledninger til transformerstation på intern vej Pilestykket.

Der eksproprieres permanent ret til færdsel på intern vej Pilestykket til offentlig sti, litra ”aæ” Valby, København, for drift og vedligehold af ny transformerstation.

Der pålægges servitut om ledninger til transformerstation.

Øresundsbanen

Der eksproprieres permanent ret til færdsel på intern vej Pilestykket til offentlig sti, litra ”aæ” Valby, København, for drift og vedligehold af sikringshytte.

Fælles

Der eksproprieres midlertidigt et arbejdsareal til ledningsomlægninger.

Der eksproprieres midlertidigt ret til adgang for brandkøretøjer til brandslukning og redning ved Køge Bugtbanen.

Der eksproprieres midlertidigt ret til opretholdelse af pejlebrønde.

Der eksproprieres midlertidigt ret til færdsel på intern vej Pilestykket til offentlig sti, litra ”aæ” Valby, København i forbindelse med adgang til arbejdsareal for ledningsomlægninger samt for perroner på Øresundsbanen og underjordisk omstigningsområde med tilhørende trappekonstruktion. I forbindelse med benyttelsen af den interne vej til større køretøjer vil det være nødvendigt at etablere et midlertidigt parkeringsforbud.

Øresundsbanens kilometrerings: 1+665 - 1+803, h.s.

Matr.nr. 9f Valby, København, Følager 13-15

M4 Sydhavn

Ingen indgreb.

Øresundsbanen

Ingen indgreb.

Fælles

Der eksproprieres midlertidigt et arbejdsareal til etablering af midlertidigt dobbeltrettet fællessti og trafikomlægninger.

Der eksproprieres midlertidigt et arbejdsareal til perroner på Øresundsbanen og underjordisk omstigningsområde med tilhørende trappekonstruktion. Arbejdsarealet langs Øresundsbanen etableres på udlagt og anlagt privat fællesvej. Arbejdsarealet langs Øresundsbanen hegnes ikke ind mod bygningen, idet det ligeledes skal fungere som flugtvej for ejendommen. I hver ende af arbejdsarealet etableres låge ind til det tilstødende arbejdsareal på matr.nr. 9g Valby, København og matr.nr. 439 smst.

Der eksproprieres midlertidigt ret til adgang for brandkøretøjer til stigrør på ejendommens sydøstlige facade.

”Særligt indgreb”: Håndtering af renovation ændres på ejendommen i anlægsperioden, hvilket bl.a. medfører, at der midlertidigt nedlægges 4 parkeringspladser.

”Særligt indgreb”: For at sikre adgang under anlægsarbejderne til stigrør på ejendommens sydøstlige facade, fjernes et cykelstativ midlertidigt.

Øresundsbanens kilometrering: 1+605 - 1+783, h.s.
Matr.nr. 9d Valby, København, del af privat fællesvej
Følager

M4 Sydhavn
Ingen indgreb.

Øresundsbanen
Ingen indgreb.

Fælles
Der eksproprieres midlertidigt ret til udvidelse og justering af den private fællesvej Følager.

Der eksproprieres midlertidigt et arbejdsareal til udvidelse og justering af den private fællesvej Følager.

Der eksproprieres midlertidigt ret til etablering af dobbeltrettet fællessti.

Der eksproprieres midlertidigt et arbejdsareal til etablering af midlertidigt dobbeltrettet fællessti.

Der eksproprieres midlertidigt et arbejdsareal til perroner på Øresundsbanen og underjordisk omstigningsområde med tilhørende trappekonstruktion.

Der eksproprieres midlertidigt ret til færdsel på den udvidede og justerede private fællesvej Følager i forbindelse med adgang til arbejdsareal for ledningsomlægninger samt for perroner på Øresundsbanen og underjordisk omstigningsområde med tilhørende trappekonstruktion.

Der eksproprieres midlertidigt ret til adgang for brandkøretøjer til stigrør på naboejendommen matr.nr. 9f Valby, København.

Øresundsbanens kilometrering: 1+569 - 1+689, h.s.

Matr.nr. 439 Valby, København, Gammel Køge Landevej 71

M4 Sydhavn
Ingen indgreb.

Øresundsbanen
Ingen indgreb.

Fælles
Der eksproprieres midlertidigt et arbejdsareal til perroner på Øresundsbanen og underjordisk omstigningsområde med tilhørende trappekonstruktion. Inden for arbejdsarealet er placeret ledninger med tinglyste beskyttelsesservitutter. Det sikres, at ledningsejerne kan tilgå ledningerne i nødvendigt omfang.

Øresundsbanens kilometrering: 1+361 - 1+561, h.s.

Matr.nr. 310 Valby, København, Gammel Køge Landevej 78

M4 Sydhavn
Ingen indgreb.

Øresundsbanen
Ingen indgreb.

Fælles
Der eksproprieres midlertidigt ret til færdsel via eksisterende servitutret langs Øresundsbanen i forbindelse med adgang fra offentlig vej, Torveporten eller Retortvej, til arbejdsareal for ledningsomlægninger.

Øresundsbanens kilometrering: 1+356 - 1+392, h.s.

Matr.nr. 2355c Valby, København, Ingrid Marievej 87

M4 Sydhavn
Ingen indgreb.

Øresundsbanen
Ingen indgreb.

Fælles
Der eksproprieres midlertidigt ret til færdsel via eksisterende servitutret langs Øresundsbanen i forbindelse med adgang fra offentlig vej, Torveporten eller Retortvej, til arbejdsareal for ledningsomlægninger.

Private fællesveje

Øresundsbanens kilometrering: 1+799 - 1+841, h.s.

Matr.nr. 2181 Valby, København, del af privat fællesvej Poppelstykket

M4 Sydhavn
Ingen indgreb.

Øresundsbanen
Ingen indgreb.

Fælles
Der eksproprieres midlertidigt ret til færdsel på den udlagte og anlagte private fællesvej Poppelstykket i forbindelse med adgang til arbejdsareal for ledningsomlægninger samt for perroner på Øresundsbanen og underjordisk omstigningsområde med tilhørende trappekonstruktion.

Øresundsbanens kilometrering: 1+768 - 1+853, h.s.

Matr.nr. 2082a Valby, København, del af privat fællesvej Poppelstykket, Poppelstykket 6

M4 Sydhavn
Ingen indgreb.

Øresundsbanen
Ingen indgreb.

Fælles

Der eksproprieres midlertidig ret til færdsel på den udlagte og anlagte private fællesvej Poppelstykket i forbindelse med adgang til arbejdsareal for ledningsomlægninger samt for perroner på Øresundsbanen og underjordisk omstigningsområde med tilhørende trappekonstruktion.

Øresundsbanens kilometrerings: 1+738 - 1+812, h.s.

Matr.nr. 2109 Valby, København, del af privat fællesvej Poppelstykket, Poppelstykket 12

M4 Sydhavn

Ingen indgreb.

Øresundsbanen

Ingen indgreb.

Fælles

Der eksproprieres midlertidig ret til justering af de private fællesveje Følager og Poppelstykket.

Der eksproprieres midlertidigt et arbejdsareal til justering af de private fællesveje Følager og Poppelstykket. Der eksproprieres midlertidig ret til færdsel på de justerede private fællesveje Følager og Poppelstykket i forbindelse med adgang til arbejdsareal for ledningsomlægninger samt for perroner på Øresundsbanen og underjordisk omstigningsområde med tilhørende trappekonstruktion.

Øresundsbanens kilometrerings: 1+687 - 1+770, h.s.

Matr.nr. 2116 Valby, København, del af privat fællesvej Poppelstykket, Poppelstykket 11A

M4 Sydhavn

Ingen indgreb.

Øresundsbanen

Ingen indgreb.

Fælles

Der eksproprieres midlertidig ret til færdsel på den udlagte og anlagte private fællesvej Poppelstykket i forbindelse med adgang til arbejdsareal for ledningsomlægninger samt for perroner på Øresundsbanen og underjordisk omstigningsområde med tilhørende trappekonstruktion.

Øresundsbanens kilometrerings: 1+609 – 1+752, h.s.

Matr.nr. 2121 Valby, København, del af private fællesveje Følager og Poppelstykket, Følager 2

M4 Sydhavn

Der eksproprieres permanent ret til udvidelse af svingbane i krydset ved Gammel Køge Landevej og Følager.

Øresundsbanen

Ingen indgreb.

Fælles

Der eksproprieres midlertidig ret til justering af den private fællesvej Følager og justering af den private fællesvej Poppelstykket.

Der eksproprieres midlertidigt et arbejdsareal til udvidelse af svingbane i krydset ved Gammel Køge Landevej og Følager, justering af den private fællesvej Følager og til justering af den private fællesvej Poppelstykket.

Der eksproprieres midlertidig ret til færdsel på den udvidede og justerede private fællesvej Følager og den justerede private fællesvej Poppelstykket i forbindelse med adgang til arbejdsareal for ledningsomlægninger samt for perroner på Øresundsbanen og underjordisk omstigningsområde med tilhørende trappekonstruktion.

Øresundsbanens kilometrerings: 1+187 - 1+497, h.s.

Matr.nr. 2062a Valby, København, del af private fællesveje Ingrid Marievej, Elstarvej, Paradisæblevej m.fl., Mutzuvej 10

M4 Sydhavn

Ingen indgreb.

Øresundsbanen

Ingen indgreb.

Fælles

”Særligt indgreb”: Der eksproprieres midlertidig ret til færdsel på udlagte og anlagte private fællesveje i forbindelse med adgang fra offentlig vej, Torveporten eller Retortvej, til arbejdsareal for ledningsomlægninger. Den endelige rute ad de private fællesveje fastlægges på et senere tidspunkt.

Offentlige vejarealer

Øresundsbanens kilometrerings: 1+919 - 2+142, h.s.

Litra ”æ” Valby, København, del af Ellebjergvej (sti ved Pilestykket)

Den offentlige sti har tidligere været besigtiget i forbindelse med M4 Sydhavn.

M4 Sydhavn

Der eksproprieres permanent areal til transformestation med tilhørende ledninger.

Øresundsbanen

Ingen indgreb.

Fælles

Der eksproprieres midlertidigt et arbejdsareal til etablering af trappe til jernbaneareal og ledningsomlægninger, herunder etablering af transformerstation.

Der eksproprieres midlertidigt et arbejdsareal til etablering af cykelstativ.

Øresundsbanens kilometrerings: 1+760 - 1+895, h.s.

Litra "a" Valby, København, del af Følager

M4 Sydhavn

Der eksproprieres ret til etablering af underjordisk omstigningsområde med tilhørende trappekonstruktion

Der eksproprieres ret til etablering af permanente jordankre.

Der eksproprieres permanent areal til ny beliggenhed af trappe til Køge Bugtbanen.

Øresundsbanen

Ingen indgreb.

Fælles

Der eksproprieres midlertidig ret til etablering af dobbelttrevet fællessti.

Der eksproprieres midlertidigt et arbejdsareal til etablering af midlertidig dobbelttrevet fællessti og trafikomlægninger.

Der eksproprieres midlertidigt et arbejdsareal til ledningsomlægninger.

Der eksproprieres midlertidigt et arbejdsareal til perroner på Øresundsbanen og underjordisk omstigningsområde med tilhørende trappekonstruktion.

Øresundsbanens kilometrerings: 1+541 – 1+674, h.s.

Litra "f" Valby, København, del af Gammel Køge Landevej

M4 Sydhavn

Ingen indgreb.

Øresundsbanen

Ingen indgreb.

Fælles

Der eksproprieres permanent ret til udvidelse af svingbane i krydset mellem Gammel Køge Landevej og Følager.

Der eksproprieres midlertidigt et arbejdsareal udvidelse af svingbane i krydset mellem Gammel Køge Landevej og Følager.

Der eksproprieres midlertidigt et arbejdsareal til ledningsomlægninger.

Der eksproprieres midlertidigt et arbejdsareal til perroner på Øresundsbanen og underjordisk omstigningsområde med tilhørende trappekonstruktion.

Øresundsbanens kilometrerings: 1+487 - 1+552, v.s.

Litra "ag" Valby, København, del af Gammel Køge Landevej

M4 Sydhavn

Ingen indgreb.

Øresundsbanen

Ingen indgreb.

Fælles

Der eksproprieres midlertidigt et arbejdsareal til ledningsomlægninger.

Der eksproprieres midlertidigt et arbejdsareal til perroner på Øresundsbanen og underjordisk omstigningsområde med tilhørende trappekonstruktion.

Jernbanearealer

Øresundsbanens kilometrerings: 1+568 - 2+214, b.s.

Matr.nre. 2162b og 2184 Valby, København, jernbaneareal, del af Øresundsbanen, Spontinisvej 2D

Jernbanearealet har tidligere været besigtiget i forbindelse med M4 Sydhavn.

M4 Sydhavn

Jernbanearealet har tidligere været besigtiget for ret til etablering af underjordisk omstigningsområde. Det tidligere besigtigede indgreb suppleres med ny udstrækning af underjordisk omstigningsområde med tilhørende trappekonstruktion.

Der eksproprieres ret til permanente jordankre.

Der eksproprieres ret til etablering af permanent transformerstation med tilhørende ledninger.

Øresundsbanen

Der eksproprieres ret til etablering af perroner på Øresundsbanen.

Der eksproprieres ret til flytning af eksisterende sikringshytte til ny beliggenhed.

Der eksproprieres ret til etablering af permanent trappe til offentlig sti, litra "aæ" Valby, København.

Fælles

Der eksproprieres midlertidigt et arbejdsareal til ledningsomlægninger.

Der eksproprieres midlertidigt et arbejdsareal til perroner på Øresundsbanen og underjordisk omstigningsområde med tilhørende trappekonstruktion.

Herefter afsluttedes forretningen.

Sine H. Kjeldsen

Bjarke Abel

Leif Luxhøj-Pedersen

Helle S. Klausen

Jørgen Kjems

Iben Held Jensen

Udskriftens rigtighed bekræftes

Mette Bergmann Andersen