

Udskrift af forhandlingsprotokollen

for ekspropriationskommissionen

vedrørende etablering af overhalingsspor mellem Kalvebod og Vigerslev

1. hæfte

Besigtigelsesforretningen den 22. maj 2025

Københavns Kommune

Torsdag den 22. maj 2025, kl. 10.00, samledes kommissionen i Karens Minde Kulturhus, Wagnersvej 19, 2450 København SV, for at afholde besigtigelse i anledning af etablering af nye overhalingsspor ved Kalvebod, jf. lov nr. 328 af 9. april 2024 om opgradering af Øresundsbanen.

Til stede var kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne, *Charlotte Münter*, de af transportministeren udpegede medlemmer af kommissionen, *Bjarke Abel* og *Jørgen Poulstrup*, samt de fra Den Fælleskommunale Liste for Øernes Område udtagne medlemmer, *Bjarne Henriksen* og *Helle S. Pedersen*.

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

Som repræsentant for Københavns Kommune mødte *Caroline Eiler Gotved*.

For A/S Øresund mødte seniorprojektleder *Britt Tro-nier*, project coordinator *Randi Weihrauch*, landinspektør *Vibeke Stærdahl Nielsen* (LE34), *Yuraj Kosnir* (Rambøll) og *Lene Vesterholm* (Rambøll).

Protokollen førtes af specialkonsulent *Ditte Hyldgaard*.

Kommissarius fremlagde brev af 27. marts 2025 fra Transportministeriet, hvori ministeriet har anmodet Kommissarius om at forelægge projektet for ekspropriationskommissionen.

Kommissarius fremlagde endvidere det af A/S Øresund udarbejdede materiale ”Etablering af overhalingsspor på jernbanestrækningen TIB 11, fri strækning mellem Kalvebod (klv) og Vigerslev (lg), Københavns Kommune, km. 2.341 – km. 4.000, med tilhørende oversigts- og besigtigelsesplaner, tegn.nr.: 2409770-001-001, 2409770-001-002, 2409770-001-003, 2409770-001-004 og 2409770-001-005, alle dateret 27. marts 2025.

A/S Øresund fremlagde opdateret besigtigelsesbog og materiale, inkl. revideret tegn.nr. 2409770-001-003 og 2409770-001-005, 2. udgave, opdateret den 9. maj 2025, med tilføjelse af B21.

Følgende passerede:

Indledende møde

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

Kommissionens beslutninger vil fremgå af forhandlingsprotokollen fra besigtigelsesforretningen. Protokollen vil blive fremsendt til de lodsejere, som er direkte indvarslet til besigtigelsesforretningen. Endvidere vil protokollen blive offentligt tilgængelig via kommissariatets hjemmeside: www.komoe.dk.

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

Indledning

Der etableres et anlæg bestående af to overhalingsspor til godstog mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg. Løsningen betyder, at der vil være fire spor på strækningen, hvor der i dag er to spor. De to nye overhalingsspor placeres syd for de eksisterende spor.

Broen, der fører Hammelstrupvej over jernbanetra-ceet, udvides mod vest. Samtidig skal de to stibroer

ved henholdsvis Thomas Koppels Allé og Hf. Kalvebod, der krydser sporene, udskiftes med to nye og længere stibroer.

Ekspropriationer, der er nødvendige for projektets gennemførelse, sker i henhold til projektets anlægslov, lov nr. 328 af 9. april 2024 om opgradering af Øresundsbanen, hvor det af § 4, stk. 2, fremgår, at ekspropriation sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom (ekspropriationsprocesloven).

Projektet omfatter i hovedtræk følgende projektele-
menter:

- Etablering af to overhalingsspor i det eksisterende baneterræn på sydvestsiden af banen, herunder etablering af nye sporskifter, således der fremover vil være fire spor på projekts-trækningen.
- Etablering af ny afvandingsgrøft for de nye overhalingsspor.
- Forlængelse af bro ved Hammelstrupvej, hvor denne fører over banen.
- Udskiftning af de to eksisterende stibroer over banegraven med nye og længere stibroer.
- Tilpasning af eksisterende ramper til de nye stibroer.
- Reduktion af eksisterende støjvold syd for eksisterende bane for til gengæld at stabilisere den tilbageværende del af støjvolden med støttevæg i bund af baneskråning.
- Opsætning af støjskærm på sydsiden af banen ud fra haveforeningerne Hf. Kalvebod og Hf. Musikbyen som erstatning for reduceret støjvold.
- Etablering af arbejdspladser, byggepladser og adgangsveje.
- Ledningsomlægninger, jf. nedenfor.

Formålet med projektet er at øge kapaciteten på strækningen og gøre det muligt at afvikle togtrafikken mere smidigt til gavn for passagerer i den kollektive trafik, samt at øge antallet af passagertog på strækningen. Etablering af de nye overhalingsspor sikrer, at godstog på strækningen kan passere strækningen uden at forsinke passagertog og omvendt, ligesom de nye spor vil gøre det muligt at køre med tog fra den vestlige del af Danmark til Københavns Lufthavn uden at skulle ind over Københavns Hovedbanegård som i dag.

På den pågældende jernbanestrækning er banen elektrificeret. Den tilladte hastighed for eksisterende spor 11 og 12 er 100 km/t i den nordlige ende og 80 km/t i den sydlige ende. Den tilladte hastighed fastholdes for strækningen efter udbygning med overhalingsspor.

Forudsætninger

De nødvendige arealer og rettigheder til brug for gennemførelse af projektet erhverves i henhold til lov nr. 328 af lov om opgradering af Øresundsbanen (anlægsloven).

Efter lovens § 4, stk. 1, bemyndiges transportministeren til på vegne af Sund & Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber at erhverve de arealer, bygninger og rettigheder, der er nødvendige for gennemførelse og drift af projektet.

Efter lovens § 9, stk. 1, kan transportministeren bemyndige Sund & Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber til at udøve ministerens beføjelser i forhold til ekspropriation efter lovens § 4.

Det vil være A/S Øresund der, som datterselskab under Sund & Bælt Holding A/S af ministeren, forventes bemyndiget til at udøve beføjelserne i forhold til ekspropriation. Det vil endvidere være A/S Øresund, der er bygherre og anlægsejer af projektet. Derfor anvendes "A/S Øresund" som selskabsbetegnelse i det følgende.

Ekspropriation sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom ("ekspropriationsprocesloven"), jf. anlægslovens § 4, stk. 2.

A/S Øresund har den 13. marts 2025 anmodet Transportministeriet om bemyndigelse til afholdelse af besigtigelsesforretning.

Myndighedsforhold

Projektet har i programfasen indledningsvist afklaret, at der primært er behov for at erhverve ret til midlertidige arbejdsarealer. Dog er der en undtagelse ved de to stibroer samt Hammelstrupvej-broen, hvor matrikelgrænsen skal ændres, så fremtidig udvidelse af Hammelstrupvej-broen samt rampeanlæg til de to stibroer kommer til at ligge på A/S Øresunds areal. Ligeledes er der behov for at pålægge nogle tilgrænsende naboarealer servitut om eldrift og om jordankre.

Ved anlægsarbejdets anvendelse af midlertidige arbejdsarealer for at udføre arbejder på banen samt omkring broerne, vil plan-, natur- og miljøforhold, samt rekreative interesser blive påvirket. A/S Øresund foranlediger, at nødvendige myndighedstilladelser i form

af en godkendt miljøkonsekvensvurdering i forhold til projektets anvendelse af midlertidige arealer er indhentet forud for afholdelse af ekspropriationsforretning.

Derfor har projektet ”Overhalingsspor ved Kalvebod” gennemført en VVM-proces med to offentlige høringer. Den første offentlige høring var idéfasen. Den blev gennemført i foråret 2024. De indkomne forslag er behandlet i et høringsnotat, der er godkendt af Trafikstyrelsen. Den anden offentlige høring var i efteråret 2024.

Miljøkonsekvensrapporten har været sendt i høring hos følgende høringsspartner:

Københavns Museum, Energinet, HOFOR, DSB Ejendomme og DSB, Miljøstyrelsen (Cirkulær Økonomi), Miljøstyrelsen (Erhverv), Miljøstyrelsen (Hav- og Vandmiljø), Københavns Kommunes Miljø- og Teknikforvaltning og Københavns Kommunes Kultur- og Fritidsforvaltning. Den er desuden sendt i høring hos private borgere og lokale foreninger.

De indkomne høringssvar er behandlet i et høringsnotat samt afgørelse fra Trafikstyrelsen i februar 2025. Trafikstyrelsen har således med afgørelse af 26. februar 2025 efter jernbanelovens § 38a givet tilladelse til etablering af overhalingsspor ved Kalvebod i overensstemmelse med den udarbejdede miljøkonsekvensrapport, og på en række vilkår, som fremgår af tilladelsen.

Ud over den gennemførte VVM-proces foranlediger A/S Øresund, at nedenstående tilladelser og dispensationer indhentes forud for gennemførelse af ekspropriationerne.

Tegningsoversigt

Tegningsnr.	Tegningsnavn	Målforhold
2409770-001-001	Oversigtsplan, Nyt overhalingsspor Kalvebod km. 2.341 – 4.000	1:10.000
2409770-001-002	Besigtigelsesplan 1, Nyt overhalingsspor Kalvebod km. 2.341 – 3.000	1:1.000
2409770-001-003	Besigtigelsesplan 2, Nyt overhalingsspor Kalvebod km. 3.000 – 4.000	1:1.000
2409770-001-004	Besigtigelsesplan 1, Ortofotoplan Nyt overhalingsspor Kalvebod km. 2.341 – 3.000	1:1.000
2409770-001-005	Besigtigelsesplan 2, Ortofotoplan Nyt overhalingsspor Kalvebod km. 3.000 – 4.000	1:1.000

- Dispensation fra fredning for Valbyparken (dispensation fra fredningsbestemmelser)
- Dispensation fra skovbyggelinjen på matr.nre. 1966 og 2123a Valby, København
- Tilladelse efter (eller dispensation fra) jordforureningslovens § 8
- Tilladelse efter miljøbeskyttelseslovens § 19
- Jordhåndteringsplan
- Anmeldelse af jordflytning
- Anmeldelse af anlægsarbejder – støv
- Anmeldelse af anlægsarbejder – støj
- Tilladelse efter vandforsyningsloven til midlertidig grundvandssænkning
- Dispensation fra kommunens bygge- og anlægsforskrift til støjende arbejder i visse perioder
- Dispensationer fra Banedanmark omkring placering af neutralsektion, placering af sporskifter og sporafstand til eksisterende konstruktion
- Tilladelse til tilledning af spildevand fra skurby til offentlig kloak på arbejdsplads
- Anmeldelse af byggeplads

Projektbeskrivelse

Projektet indebærer en løsning med anlæggelse af to overhalingsspor til godstog mellem Kalvebod og Vigerslev. Som option indebærer projektet endvidere etablering af en transversal (et vendespor) for tog fra Sverige, så det er muligt for tog at returnere til Sverige, inden de når Københavns Hovedbanegård. Dette er en fremtidssikring af kapaciteten for både gods- og passagertog. Løsningen betyder, at der vil være fire spor på strækningen, hvor der i dag er to spor.

Spor og sporkasse

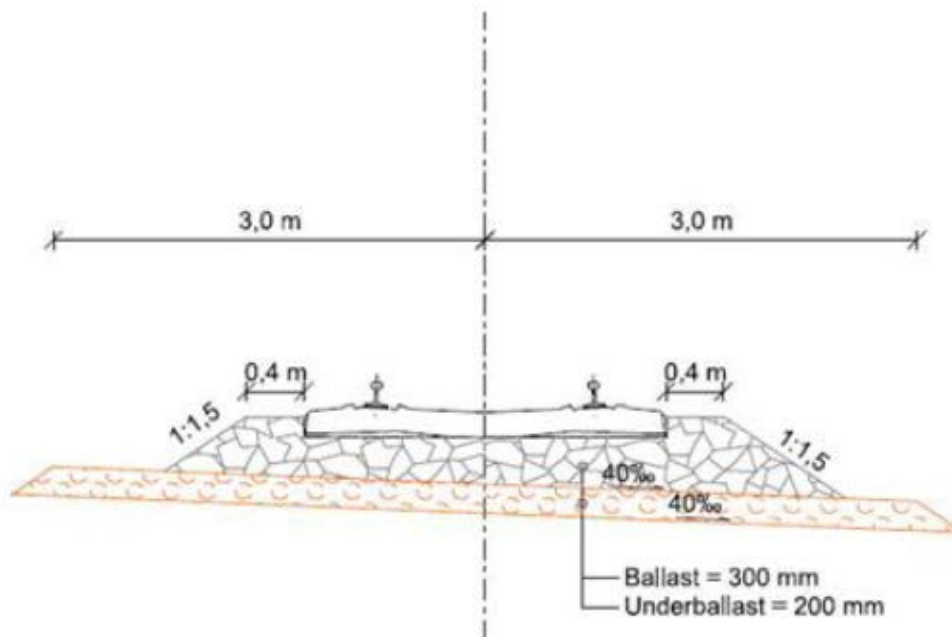
Der etableres to nye overhalingsspor på den sydlige side af de eksisterende spor. Sporene afgrænses umiddelbart syd for Julius Andersens Vej nær Vigerslev, og tilslutter igen umiddelbart før Bådehavnsgade. De nye spor etableres parallelt med og i samme niveau som de eksisterende spor, og indenfor eksisterende banematrisel.

Overhalingssporene dimensioneres til at kunne ekspedere godstog med en længde på op til 1.050 m, hvilket betyder, at løsningen fremtidssikres med hensyn til den fremtidige godstrafik.

Der anvendes følgende ca. mængder for sporarbejderne i projektet:

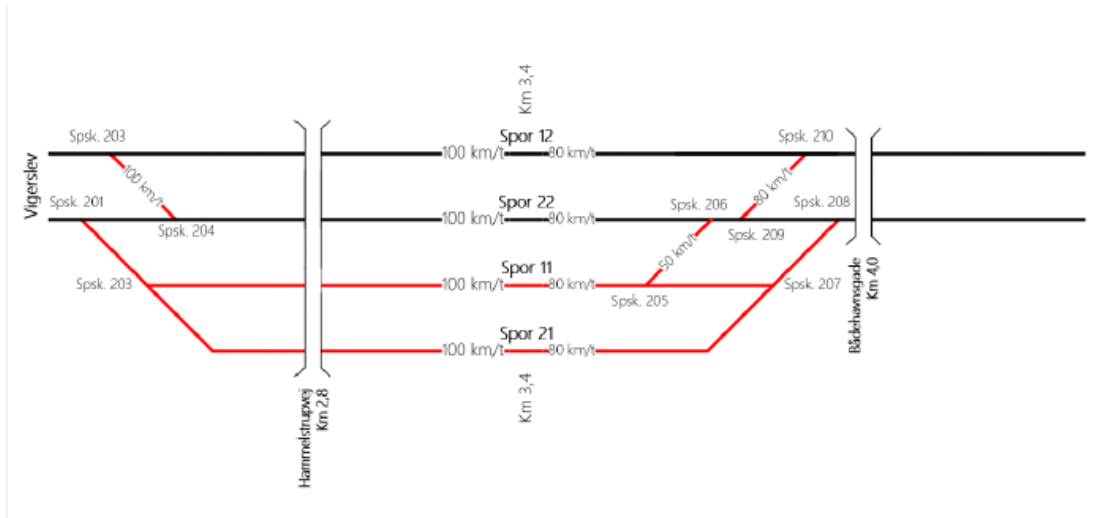
Anlægsэлеment	Mængde	Enhед
Elementer der installeres		
Nyt spor	ca. 2.700	m
Nye sporskifter	8	stk.
Ny sporkasse	ca. 3.000	m
Elementer der fjernes		
Spor	ca. 630	m
Sporskifter	0	stk.
Rydning af sporkasse	ca. 630	m

På steder, hvor der etableres ny sporkasse, anvendes der et standardtværprofil, jf. BN1-6-6, afsnit 12.



Figur 1: Normaltværnsnit for ny sporkasse

De nye overhalingsspor er vist på besigtigelsesplan nr. 1 og 2. Nedenfor er endvidere vist principskitse for overhalingsspor i forhold til de eksisterende spor.



Figur 2. Principskitse for overhalingsspor. De eksisterende spor er vist med sort, og de nye spor er vist med rødt.

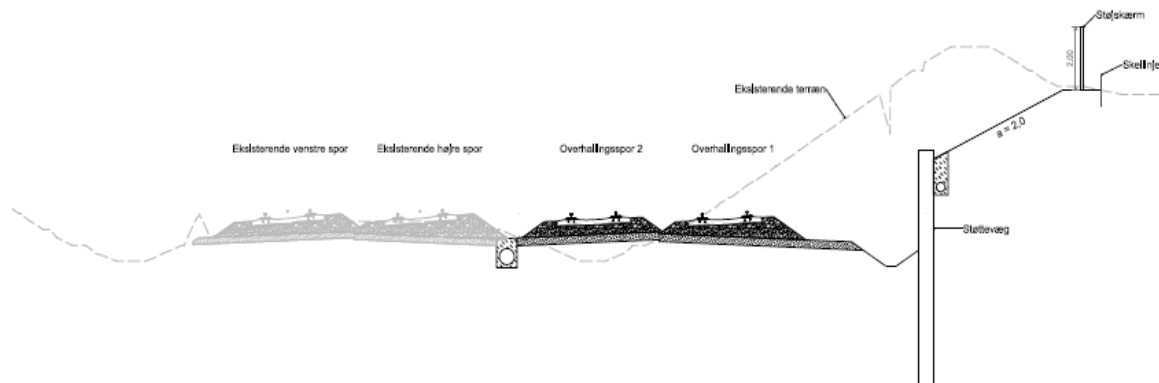
Afvanding

Eksisterende grøft sløjfes i højre side (ud for spor 22), og der etableres ny grøft i højre side af de nye overhalingsspor (spor 21), det vil sige mellem de nye spor og den nye spunsvæg i nederste del af baneskråningen fra km. 2.440 til km. 3.970. Grøften vil have som funktion at opsamle regnvand fra spor 21 og selve arealet, hvor grøften er.

Mellem spor 22 og spor 11 mellem km. 2.440 - 2.810 og igen fra km. 2.900 – 3.970 på yderside af spunsvæg placeres et toplidset Ø300 dræn, hvilket har som funktion at opsamle regnvand fra de to spor samt virke grundvandssænkende.

Etablering af spuns/støttevæg og støjskærm

Den eksisterende bane ligger i en forholdsvis dyb afgravning, som er afsluttet med en støjvold. For at kunne anlægge overhalingssporene med tilhørende afvandingsystem, skal støjvolden syd for banen fjernes, og afgravningen skal udvides syd for eksisterende spor. For at reducere afgravningen etableres en støttevæg i den nederste del af baneskråningen. Som erstatning for støjvolden opsættes en ca. 2 m høj støjskærm på den sydlige side af sporene ud for haveforeningerne Hf. Kalvebod og Hf. Musikbyen fra km. 3.000 til km. 3.600, i alt 600 m.



Figur 3. Eksempel på afvikling af terræn med støttevæg og støjskærm, ved km. 3.300.

Ombygning af broer og tilstødende veje og stier

Etablering af de nye overhalingsspor nødvendiggør, at følgende broer udskiftes/ombygges i større eller mindre omfang:

- C10040 Bro 12008 Hammelstrupvej
- C10050 Hf. Kalvebod stibro (stibro vest)
- C10060 Pumpehusvej stibro (stibro øst)

C10040 Bro 12008 – Hammelstrupvej

Broen er vej bærende. For at kunne etablere overhalingssporene skal broen, der fører Hammelstrupvej over jernbanetraceet, udvides mod vest/sydvest.

Ved broen ved Hammelstrupvej udvides den eksisterende underføring med en ny rammebro i beton parallelt med eksisterende underføring. Dybden af den nye underføring bliver længere end den eksisterende underføring, da vejprojektet hen over broen er bredere i den sydvestlige side.

Broen planlægges udført i to etaper, så trafikken hen over broen kan opretholdes i størstedelen af anlægsperioden. Udførelsen af den nye bro i to etaper betyder, at der skal etableres en midlertidig spunsvej i midten af den overførte vej for at gøre det muligt at udføre broen i to etaper og opretholde trafikken i anlægsperioden.

Broadvidelsen mod sydvest og de dertilhørende krav til fritrumsprofiler for de underførte spor medfører, at hele det eksisterende tilgrænsende vejanlæg på sydsiden af banen skal hæves – herunder de to tilsluttede veje, Hammelstrupvej, som fører mod syd, og Tudsemindevej, som fører mod vest samt grussti og grusareal mod Valbyparken.

Omfanget af de berørte tilgrænsende arealer, som skal tilpasses den nye brokonstruktion, er baseret på længdegradienter for sti og veje på max. 40‰, af hensyn til cyklister og tilgængelighed for fodgængere og personer med funktionsnedsættelser/handicap, som anbefalet i vejreglerne.

Den fremtidige udformning af det centrale grusareal og eksakte tilslutning mod broadvidelsen kan gøres på flere måder, afhængigt af hvorvidt bevarelse af eksisterende træer og beplantning prioriteres højere end et jævnt faldende terræn og gangareal. En beslutning som forventes at skulle tages i samråd med Københavns Kommune som ejer og vejmyndighed.

Fremtidigt skel placeres i bagkant af spunsvej, således at ny brokonstruktion samt spuns i sin helhed fremover vil være beliggende på banearealet.

C10050 Hf. Kalvebod stibro (stibro vest)

Broen er stibærende.

På nordsiden af banen tilsluttes stien til top af eksisterende stiramper for derved at minimere projektets omfang på denne side af banen. Udgravninger til fundering af den nye bro vil dog betyde, at store dele af eksisterende ramper og tilhørende trappeanlæg kan forventes at skulle opbrydes og efterfølgende reetableres.

Sporudvidelserne på sydsiden og krav til fritrumsprofiler, medfører at eksisterende stirampe fra Tudsemindevejsstien og op til broen skal hæves og forlænges for at imødekomme tilslutning til de nye stibroer.

Med udgangspunkt i Vejdirektoratets anbefalinger til tilgængelighed er det forudsat at de tilsluttende ramper, for enden af stibroerne, udføres med længdegradient på max. 40‰. Dette medfører, at tilslutningsrampen til stibro vest skal forlænges ca. 33 m, ved en længdegradient på 40‰, og skal delvist parallelforskydes 3 - 4 m mod syd, for at skabe plads til de to nye banespor, hvilket medfører behov for en ny udformning af trappekonstruktionen. Desuden skal spunsen langs banen hæves på strækningen ud for rampen for at kompensere for det forøgede terrænspring.

Mod den offentlige sti Tudsemindevej-stien, syd for rampen, skal etableres en støttekonstruktion langs ca. 2/3 af rampens længde, da der ikke er plads til naturlig skråning her.

Brodækket hejses på plads i forbindelse med en sporspærring af de eksisterende spor.

C100060 Pumpehusvej stibro (stibro øst)

Broen er stibærende.

På nordsiden af banen tilsluttes stien til top af eksisterende stiramper for derved at minimere projektets omfang på denne side af banen. Udgravninger til fundering af den nye bro vil dog betyde, at store dele af eksisterende ramper og tilhørende trappeanlæg kan forventes at skulle opbrydes og efterfølgende reetableres.

Sporudvidelserne på sydsiden og krav til fritrumsprofiler, medfører at eksisterende stirampe fra Fragtvej og op til broen skal hæves og forlænges for at imødekomme tilslutning til de nye stibroer.

Med udgangspunkt i Vejdirektoratets anbefalinger til tilgængelighed er det forudsat at de tilsluttende ramper, for enden af stibroerne, udføres med længdegradient på max. 40‰. Dette medfører, at tilslutningsrampen til stibro øst skal forlænges ca. 15 m, ved en længdegradient på 40‰, og skal parallelforskydes en

anelse mod syd, for at skabe plads til de to nye bane-
spor. Desuden skal spunsen langs banen hæves på
strækningen ud for rampen for at kompensere for det
forøgede terrænspring.

Mod den offentlige sti, syd for rampen, skal etableres
en støttekonstruktion i ca. 1/3 af rampens længden, da
der ikke er plads til naturlig skråning her.

Brodækket hejses på plads i forbindelse med en spor-
spærring af de eksisterende spor.

Generelle bestemmelser

Arealer og ekspropriationer

Arbejderne i forbindelse med dette projekt sker i vi-
dest muligt omfang på A/S Øresunds egne arealer,
men der er en række ejendomme langs den eksiste-
rende bane, hvor der er behov for at foretage midlerti-
dig ekspropriation af private arealer til arbejds- og
byggepladser samt behov for at foretage permanent
ekspropriation fra areal tilhørende Københavns Kom-
mune i forbindelse med udvidelsen af broen ved Ham-
melstrupvej samt behov for permanent ekspropriation
fra offentlig vej til baneareal ved udskiftning af de to
stibroer. Endelig er der behov for at pålægge nogle til-
grænsende naboarealer servitut om eldrift som følge
af de nye overhalingsspor, og servitut om jordankre
som følge af spunsvægge.

Når projektet er gennemført og taget i brug, vil de mid-
lertidigt eksproprierede arealer blive retableret og le-
veret tilbage til de pågældende lodsejere.

I de særlige bestemmelser er det anført, hvilke ekspro-
priative indgreb der forventes gennemført på de be-
rørte ejendomme.

Fremmede ledninger

Anlægsarbejdet nødvendiggør flytning og eventuel
forstærkning af et antal ledningsanlæg. Ledningsar-
bejderne omfatter stort set alle ledningstyper, herun-
der bl.a. vand, afløb, varme, gas, el og tele.

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 afværgeforan-
staltninger for at undgå ledningsflytninger.

A/S Øresund udarbejder ledningsprotokolmateriale,
som skal danne grundlag for indgåelse af aftaler med
de berørte ledningsejere om gennemførelse af nødven-
dige ledningsarbejder (tekniske løsninger) i overens-
stemmelse med projektets tidsplan samt i øvrigt om
betalingsmæssige forhold. Arbejdet med udarbejdelse

af ledningsprotokoller og forhandlingerne med led-
ningsejerne om protokolaftalernes udformning pågår.

Kan der ikke opnås enighed mellem A/S Øresund og
ledningsejerne om, hvordan planlagte anlægsarbejder
på de arealer, hvori eller hvorover ledninger er an-
bragt, skal tilrettelægges, kan transportministeren i
henhold til anlægslovens § 6, stk. 2, efter at have med-
delt ledningsejeren, at det planlagte anlægsarbejde på-
begyndes, gennemføre anlægsarbejdet og kræve be-
stemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren. Det
vil medføre, at A/S Øresund skal rette henvendelse om
udstedelse af et påbud til transportministeren, som vil
afgøre, om der er grundlag for at meddele påbud til
ledningsejeren.

I henhold til anlægslovens § 6, stk. 3, er transportmi-
nisteren bemyndiget til i særlige tilfælde at lade de led-
ningsarbejder, der er nævnt i § 6, stk. 2, udføre for led-
ningsejerens regning.

Tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af
anlægslovens § 5, og tvister om erstatning som følge
af en afgørelse truffet i medfør af anlægslovens § 6
afgøres af ekspropriations- og taksationsmyndighe-
derne i henhold til ekspropriationsprocesloven.

Servitutter

Der vil blive pålagt servitut om eldrift for det elektri-
ficerede baneanlæg på ejendomme langs med den ny
bane. Berørte matrikelnumre er beskrevet i de særlige
bestemmelser.

Der vil endvidere blive pålagt servitut om jordankre.
Berørte matrikelnumre er beskrevet i de særlige be-
stemmelser.

Økonomiske forhold

A/S Øresund er anlægsmyndighed på projektet.

Ekspropriationerne udføres som en del af projektet
”Overhalingsspor ved Kalvebod”, hvor den bevil-
lingsmæssige hjemmel og finansieringen til projektet
er følgende:

Finansiering af arbejder i forbindelse med anlæggelse
af to overhalingsspor ved Kalvebod afholdes af føl-
gende bevilling, som opføres på finansloven på §
28.11.40.40. Baneanlægsprojekter Sund & Bælt A/S
(indskud).

Anlægsfasen

A/S Øresund forventer i henhold til nuværende tids-
planer at gennemføre anlægsarbejderne i 2026 – 2028.

Anlægsarbejdet indledes med at etablere arbejdspladser og anlægsvej fra Hammelstrupvej langs banen til Bauhaus, samt en adgangsvej fra Ellebjergvej til syd for Bauhaus. For at kunne anlægge arbejdsvejen langs banen afgraves støjvolden på denne strækning, ligesom fodboldbaner tilpasses og klubfaciliteter flyttes.

Derefter foretages broarbejderne. Hammelstrupvej forlænges. Der etableres en midlertidig spuns/sekantpælevæg midt under broen, så hver vejbane kan udføres for sig, således trafikken kan opretholdes i anlægsperioden. De to stibroer udskiftes en ad gangen, så der kan opretholdes én stipassage af banen. Der etableres spuns langs trapper og ramper op til de nye stibroer samt den del af spunsen langs banen, som skal etableres under stibroerne.

Når broarbejderne er afsluttet, afgraves støjvolden langs sydsiden af banen. Derefter etableres en ca. 2 m høj spuns (over jorden) i baneskråningen, og der afgraves skråning ned til spunsen. Herefter opsættes en 2 m høj støjafskærmning ud for de to haveforeninger, og der afgraves skråning bag spunsen. Jorden læsses på minidumpere, der kører på fremtidigt terræn i banegraven, og jorden transporteres til omlæsning til lastbiler på arbejdsplads ved Fragtvej. Herefter udgraves der til sporkasse og afvanding, hvorefter sporkassen etableres, og sveller og skinner lægges. Der etableres kørestrømsanlæg for de to nye spor, hvor pæle for fundamenter til kørestrømsmaster etableres i dagsspærringer. Afslutningsvist etableres signaler mv.

Togtrafikken

I anlægsperioden vil togtrafikken blive påvirket af sporspærringer og hastighedsnedsættelser. Der er planlagt flere spærringer af sporene. I enkeltsporspærringer vil der typisk være hastighedsnedsættelse til 80 km/t. i nabosporet, derfor reduceres antallet af togpassager til 6 - 8 pr. time. I disse perioder vil strækningen fungere som en enkeltsporet jernbane, som giver ændringer i forhold til togdriften.

I andre perioder etableres der en totalspærring, hvorved togdriften indstilles i begge spor. I de togfrie perioder vil der køre togbusser.

I 2026 er der en blanding af totalspærring og enkeltsporspærringer med hastighedsnedsættelse i nabospor. Her er det broarbejder, især Hammelstrupvej, og kørestrømsarbejder.

I 2027 forventes der ligeledes en blanding af totalspærring og enkeltsporspærringer med hastigheds-

nedsættelse i nabospor, dog bliver størstedelen som lokal hastighedsnedsættelse, da jord og spunsarbejder foregår et stykke fra nærmeste spor.

I 2028 er der igen en blanding af totalspærring og enkeltsporspærringer med hastighedsnedsættelse i nabospor. Her er der overvægt af totalspærring, da nye spor og sporskifter skal tilsluttes eksisterende anlæg inkl. i drift og ibrugtagning.

Vej- og stitrafikken

Arbejder på nedenstående broer har konsekvenser for vej- og stitrafikken:

- C10040 Bro 12008 Hammelstrupvej
- C10050 Hf. Kalvebod stibro (stibro vest)
- C10060 Pumpehusvej stibro (stibro øst)

Foruden de oplyste broer forventes særligt byggepladsaktiviteter på Tudsemindevej/ved Hf. Kalvebod og Hf. Musikbyen at have konsekvenser for vejtrafikken, da trafikken vil blive spærret og blive omlagt i perioder. Vejadgang for gående og cyklister vil dog blive opretholdt via midlertidige adgangsveje langs byggepladsen. Der afholdes møder med vejbestyrrelserne for udarbejdelse af planer for omvejskørsel i de berørte perioder.

Etablering af arbejdspladser, adgangsforhold mv.

Adgang til projektområdet vil hovedsageligt ske fra det overordnede vejnet via adgangsveje, der i anlægsperioden etableres langs banen, og internt i projektområdet. Transport af jord internt i projektområdet vil ske med minidumpere frem til arbejdspladsen syd for Bauhaus på matr.nr. 2123a Valby, København, og arbejdsplads mod øst ved Fragtvej.

Banetekniske komponenter, herunder skærver, sporskifter, sveller, kabeltromler, kørestrømskomponenter m.m., kan transporteres til projektområdet ved hjælp af skinnekørende materiel.

Der etableres i alt tre arbejdspladser (A1, A2 og A3), som er arealer, hvor der ikke bliver konstrueret eller bygget permanente dele af anlægget, men som benyttes til mandskabsfaciliteter, materialelager, henstilling af maskiner m.m.

Arbejdsplads A1

I Valby Idrætspark (på matr.nr. 2123a Valby, København) etableres arbejdsplads syd for Bauhaus. Arbejdspladsen skal anvendes til skurby med mandskabsfaciliteter, henstilling af materiel og oplag/omlæsning af materialer mv.

Adgang med lastbiler mv. til arbejdsplads A1 vil ske fra offentlig vej Ellebjergvej, videre ad privat fællesvej Julius Andersens vej og derefter ad logistikvej, der etableres på eksisterende privat vej vest for Valbyhallen. Den private vej fungerer i dag som adgangsvej til varelevering mv. til Valbyhallen, og vejen vil under hele anlægsarbejdet kunne benyttes til varelevering mv. Der foretages ikke anlægsmæssige ændringer ved vejen. Dog foretages i overensstemmelse med vejreglerne skiltning af vejen som arbejdsvej.

Der anlægges en arbejdsvej for minidumpere og øvrigt entreprenørmateriel i Valby Idrætspark, langs med banen fra arbejdsplads A1 til arbejdsplads A2 ved Hammelstrupvej. Anlægsvejen nødvendiggør, at klubhusene ved Hammelstrupvej midlertidigt skal flyttes mod vest. Flytning af klubhusene sker i samarbejde med Københavns Kommune, og brugerne af klubhusfaciliteterne. Arbejdspladsen benyttes i hele anlægsperioden.

Der opsættes almindeligt byggepladshegn rundt om arbejdspladsen.

Arbejdsplads A2

I Valby Idrætspark anlægges desuden arbejdsplads ved Hammelstrupvej, der skal benyttes til oplag/omlæsning af materialer mv. i forbindelse med broarbejdet ved Hammelstrupvej. Adgang sker dels fra Hammelstrupvej, som under benyttelse af arbejdspladsen fortsat kan anvendes til færdsel som i dag, ligesom gangsti parallelt med Hammelstrupvej kan benyttes som i dag, dels sker der adgang fra arbejdsplads A1 via arbejdsvejen, der etableres parallelt med banen. Arbejdspladsen anvendes i ca. 8 måneder. Arbejdspladsen indebærer midlertidig flytning af klubhus for en lokal sportsklub.

Der opsættes almindeligt byggepladshegn rundt om arbejdspladsen.

Arbejdsplads A3

Langs med Fragtvej mellem Fragtvej og banearealet på matr.nr. 454a Kongens Enghave, København, ligger et grusareal. Denne vil blive inddraget som midlertidigt arbejdsareal. Arealet skal benyttes som byggeplads, som materialelager og til henstilling af maskiner og køretøjer. Endvidere benyttes arbejdspladsen til oplag og omlæsning af materialer, herunder jord fra projektområdet til lastbiler til videre bortkørsel.

Adgang til arbejdspladsen sker fra offentlig vej Sydhavnsgade og herefter via private fællesveje Bådehavnsgade og Fragtvej.

Der opsættes almindeligt byggepladshegn rundt om arbejdspladsen.

Vendeplads på Sydhavnstippen

I forbindelse med kørsler til og fra arbejdsplads A3, er der behov for etablering af en vendeplads. Ved Fragtvej etableres der derfor en vendeplads på Tippen, hvorved den tunge trafik skal passere cykel-/gangstien ved kørsel fra projektområdet til vendepladsen. Af hensyn til trafikikkerheden for fodgængere og cyklister skal der etableres en tydelig afmærkning på kørebanearealet, hvor de bløde trafikanter skal færdes. Vendepladsen syd for banen vil inddrage ca. 700 m² af det beskyttede overdrev på Sydhavnstippen (på matr.nr. 475 og 567 Kongens Enghave, København), hvilket udgør ca. 0,2 % af det samlede område. Vendepladsen på Sydhavnstippen etableres indenfor kommuneplanrammeområde R19.T.0.4.T1 Rekreativt område.

Etablering af byggepladser, adgangsforhold mv.

Arbejdet med ombygning af broen ved Hammelstrupvej samt de to stibroer medfører, at der – ud over de større arbejdspladser A1, A2 og A3 beskrevet ovenfor – desuden skal etableres i alt fem mindre lokale byggepladser (H1, V1, V2, Ø1 og Ø2), hvor der bygges hele eller dele af de kommende permanente anlæg.

Det sikres, at der under hele anlægsperioden er forbindelse over banelegemet via én af stibroerne.

Byggeplads H1

Arealet skal benyttes til byggeplads for udbygning af underføringen under Hammelstrupvej. Udbygningen vil ske i to etaper, så det under hele anlægsperioden vil være muligt at krydse over banen. Arealerne dækker over vej (vendeplads), fortov samt cykelparkering på pladsen ind til Valbyparken. Byggepladsen etableres hovedsageligt på allerede befæstet vej- eller stiareal (H1 på litra 7000m, 7000e og 7000l Kongens Enghave, København, og H2 på matr.nr. 1966 Valby, København).

Anlægstrafikken til byggepladsen sker dels via arbejdsvejen langs sydsiden af banen fra arbejdsplads A1, men der vil også være lastbiltrafik til byggepladsen via offentlig vej Hammelstrupvej.

Stierne ved Løvefodgangen og Spontinisvej vil ikke kunne benyttes forbi Hammelstrupvej i byggeperioden. Hver af stierne vil blive lukket i ca. fire måneder ved Hammelstrupvej i forbindelse med udførelse af den relevante brohalvdel. Beboerne og offentligheden henvises til at benytte parallelvejene i området.

Byggeplads V1

Ved stibro vest etableres byggeplads både syd og nord for banen (V1/V2). Byggeplads V1 etableres nord for banen og anlægges på vejareal (på litra 7000l, Kongens Enghave, København) og på areal (matr.nr. 4, Kongens Enghave, København), som henligger som legeplads for Hf. Frederiksholm. Adgang til byggepladsen nord for banen sker fra Hammelstrupvej via cykel-/gangsti langs banen gennem Hf. Solskrænten. Byggepladsen anvendes i ca. tre måneder.

Byggeplads V2

Syd for banen etableres byggepladsen på baneareal og på Tudsemindevej (litra 7000c, Kongens Enghave, København). Adgang til byggepladsen sker fra Tudsemindevej. Arbejdspladsens udstrækning er koordineret med HOFOR's arbejde med etablering af skakt for Valby Skybrudstunnel, der foregår delvist samtidigt med aktiviteterne på byggeplads V2.

Byggeplads Ø1

Ved stibro øst etableres byggeplads både syd og nord for banen (Ø1/Ø2).

Nord for banen anlægges byggeplads Ø1 på areal syd for Thomas Koppels Allé (matr.nr. 486, del af matr.nr. 487 (den del, der ikke er anlagt som vej) og del af litra 7000k, Kongens Enghave, København). Adgang til byggepladsen vil ske ad Thomas Koppels Allé. Byggepladsen anvendes i ca. tre måneder.

Byggeplads Ø2

Syd for banen etableres byggepladsen på baneareal og på Tudsemindevej (litra 7000c, Kongens Enghave, København). Adgang til byggepladsen sker via Fragtvej.

Støj

Anlægsstøj

En stor del af anlægsarbejderne i forbindelse med broerne skal udføres i sporspæringer, hvorfor der vil være støjende arbejder både om dagen og om natten. Hovedparten af anlægsarbejderne kan karakteriseres som almindeligt støjende jord- og konstruktionsarbejder. Derudover vil også forekomme særligt støjende arbejder fra nedbrydning af konstruktioner og ramning af spunsjern. De særligt støjende arbejder, som etablering af spuns, foretages på hverdage mellem kl. 8 – 17. Dog vil etablering af sporskifter for tilslutning af overhalingsssporene til eksisterende spor og etablering af kørestrømsfundamenter, foregå i sporspæringer, hvor

arbejdet, af hensyn til at genere togdriften mindst muligt, vil foregå hele døgnet. I den forbindelse skal der, jf. ovenfor om myndighedsforhold, søges om dispensation fra kommunens bygge- og anlægsforskrift til støjende arbejder i visse perioder.

Ved udførelse af anlægsarbejder i dagtimerne kan nogle af de ejendomme, der ligger nærmest projektområdet, blive påvirket af støj afhængigt af, hvor i projektområdet anlægsarbejdet udføres. Ifølge støjberegningerne kan støjen ved hovedparten af anlægsarbejderne, der udføres indenfor normal arbejdstid (dagsperioden), overholde grænseværdien for støj på 70 dB, bortset fra nogle få kolonihavehuse nord for banen, der periodevist kan blive støjbelastet under broarbejdet ved stibroen ved Hf. Kalvebod i de ca. to måneder, hvor anlægsarbejdet for stibroen pågår.

Endvidere vil ramning af spuns periodevis medføre støj over 70 dB og op til ca. 80 dB ved en række boliger og kolonihavehuse både nord og syd for banen i en periode på ca. fire måneder, ligesom fem boliger og ti kolonihavehuse nord for banen kan blive påvirket af støj over 70 dB i de tre uger, hvor der foretages ramning af fundamenter til køreledningsmaster.

Ved udførelse af anlægsarbejder i øvrige tidsrum i perioderne med sporspærring vil en del boliger blive påvirket af støj.

Ved ilægning af sporskifter kan op til 420 boliger og 170 kolonihavehuse omkring banen blive påvirket med støj over grænseværdien for støj på 40 dB udenfor normal arbejdstid over to omgange på hver fem døgn, hvor der af hensyn til togtrafikken skal arbejdes hele døgnet. Støjpåvirkningen vurderes dog generelt at være moderat, idet støjniveauet trods alt er begrænset (hovedsageligt under 50 dB) og påvirkningen sker i en meget begrænset periode på 2 x 5 nætter.

Projektets anlægsarbejder anmeldes til Københavns Kommune inden igangsætning.

Driftsstøj

Som følge af den forventede øgede togtrafik i 2032, forventes et højere støjniveau fra jernbanen, ligesom etablering af de nye overhalingsspor vil medføre en stigning i støjen nord for banen grundet refleksion fra spuns og støjskærme syd for banen. Støjniveauet ved naboejendommene vil dog hovedsageligt ligge under den vejledende støjgrænse.

Vibrationer

Ved særligt vibrationsbelastende anlægsarbejder i kort afstand til omkringliggende ejendomme, vil der blive foretaget løbende overvågning af vibrationsniveauet.

Inden anlægsarbejdet igangsættes, vil der blive gennemført en fotoregistrering af nærliggende ejendomme, såfremt det skønnes nødvendigt i forhold til anlægsaktiviteten.

Opsætning af vibrationsudstyr sker efter aftale med den enkelte bygningsejer.

Ramning af spuns vil kunne give ophav til bygnings-skadelige vibrationer over grænseværdien på 5 mm/s. på fem kolonihavehuse i Hf. Kalvebod og syv kolonihavehuse i Hf. Musikbyen. Der forventes opsat vibrationsudstyr på disse nedenstående ejendomme, men dette kan dog ændre sig:

Hf. Kalvebod: nr. 49, 30, 25, 18, 1.

Hf. Musikbyen: nr. 94, 303, 406, 407, 510, 551, 610.

Støv

Under anlægsarbejdet vil der ske sikring mod spredning af forurenede jord ved håndtering og transport, herunder undgå støvgener, fjernelse af alt oplagt overskudsjord, etablering af oplagspladser uden risiko for spredning til for eksempel brønde/afløb, jorden under byggepladsen eller recipienter, samt undgå jordspild på veje ved både udkørsel fra byggeplads og fra lastbillad ved kørsel til jordmodtager. Anlægsarbejdet holdes indenfor rammerne af Københavns Kommunes forskrift for bygge- og anlægsarbejder (Københavns Kommune, 2024). Heri fremgår det blandt andet, at valg af maskiner, arbejdsmetoder og indretning af arbejdspladser skal ske, så omgivelserne generes mindst muligt af støv, for eksempel ved afdækning og vanding. I tørre perioder skal udførende entreprenør foretage regelmæssig vanding eller anden afhjælpende foranstaltning i forbindelse med støvende aktiviteter. Det vurderes samlet, at støvgener i anlægsfasen vil kunne undgås ved at der opstilles passende vilkår for arbejdets udførelse og iværksættelse af afværgeforanstaltninger, hvis der opstår behov herfor, særligt i tørre perioder.

Bemærkninger og spørgsmål til projektet

Efter A/S Øresunds 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:

A/S Øresund oplyste, at projektet er inddelt i etaper, og at anlægsperioden er ca. 2,5 år. Projektet forventes at begynde i 2. kvartal 2026 og at blive afsluttet i 3. kvartal 2028.

A/S Øresund oplyste, at der har været indledende dialog med de ledningsejere, som berøres af projektet. Denne dialog vil fortsætte. Der vil senere blive indledt en dialog med Københavns Kommune vedrørende koordinering i forhold til opsætning af belysning.

En repræsentant for HOFOR oplyste, at HOFOR har store ledningsanlæg i projektområdet, som ikke kan flyttes, og som der ikke kan bores spuns ned oveni. Der har kun været indledende dialog med A/S Øresund, og det vides derfor ikke på nuværende tidspunkt, hvad det ender med i forhold til disse drøftelser.

Flere fremmødte gjorde opmærksom på, at der allerede er meget trafik og kødannelse på Fragtvej og spurgte, om der er udarbejdet trafikanalyser.

A/S Øresund oplyste på forespørgsel, at almindelig trafik opretholdes på Fragtvej, og at vejen ikke spærres. Der er ikke udarbejdet trafikanalyser af Sund & Bælt, men arbejdsarealet er planlagt sådan, at der etableres en vendeplads, således at lastbiler ikke skal bakke.

A/S Øresund oplyste, at der i gennemsnit dagligt vil køre ca. 4-5 lastbiler til arbejdspladserne, og at der vil køre ca. 7-8 lastbiler i de mere intense arbejdsperioder, hvor der køres jord væk.

A/S Øresund oplyste på forespørgsel, at endelig tekst til eldriftsservitutten endnu ikke foreligger, men at eldriftsservitutten, som skal pålægges, i hvert fald ikke hindrer etagebyggeri efter 19 meter.

A/S Øresund oplyste på forespørgsel, at spuns bores ned. Det er endnu ikke afklaret, hvornår der opsættes støjskærme.

A/S Øresund oplyste endvidere, at natarbejde vil blive varslet inden, og at der generelt vil blive udsendt information om projektet til de berørte i området.

En fremmødt spurgte, om der har været dialog med svømmehallen i Valby Idrætspark om den midlertidige adgangsvej ved svømmehallen. En fremmødt spurgte desuden, om det er afklaret, om arbejdsvejen kan flyttes til den modsatte side af Bauhaus, således at der kan køres mellem Bauhaus og jernbanen, så lastbilerne ikke skal køre forbi svømmehallen.

Flere fremmødte udtrykte bekymring vedrørende kørsel langs svømmehallen og fodboldbanerne, da

der er andre brugere af vejen og stierne, herunder bl.a. mange bløde trafikanter.

A/S Øresund oplyste, at der har været dialog med beredskabet i forhold til, om adgangsvejen kan flyttes ved Bauhaus. Dette er endnu ikke afklaret, da det er en beredskabs-/redningsvej m.v. for Bauhaus. Herudover oplyste A/S Øresund, at der endnu ikke har været dialog med svømmehallen, men at en sådan dialog vil blive indledt senere.

Besigtigelse i marken

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

Ved dagens møde besigtigedes strækningen fra st. 2.341 til st. 4.000.

Under besigtigelsen fremkom bl.a. følgende bemærkninger:

Mødested den 22. maj 2025 kl. 12.30: For enden af Fragtvej ud for Stark byggemarked (Fragtvej nr. 7-9, 2450 København SV) (B18 og B19).

Repræsentanter for B18 tilkendegav, at der allerede i dag er meget trafik på Fragtvej, og at det er vigtigt, at der ikke er lastbiler, der holder og spærrer Fragtvej, da de hver dag har meget transport ad Fragtvej.

A/S Øresund oplyste, at de ikke vil spærre Fragtvej, og at deres lastbiler ikke skal parkere på Fragtvej, idet de skal holde på grusarealet mellem jernbanen og den asfalterede vej. Der vil blive opsat byggepladshegn. Arbejdsarealet skal bruges intensivt i ca. 4 måneder i 2027, hvor der skal flyttes jord. Det vil ikke hindre virksomhedens drift, at der skal rammes spuns ned, da der ikke skal foretages spærring af Fragtvej, og trafikken og driften kan derfor opretholdes i hele perioden.

A/S Øresund bekræftede på forespørgsel fra en repræsentant for B19, at der holdes vejsyn, inden arbejdet igangsættes. Vejen vil blive retableret til mindst samme stand, hvis der sker skader i forbindelse med A/S Øresunds brug.

Mødested den 22. maj 2025 kl. 13.00: For enden af Fragtvej ud for Stark byggemarked (Fragtvej nr. 7-9, 2450 København SV) (B11, B16 og B17).

En repræsentant for B11, B16 og B17 tilkendegav, at det er vigtigt, at Fragtvej ikke spærres.

A/S Øresund bekræftede, at vejen ikke spærres.

På forespørgsel oplyste A/S Øresund, at eventuelle sager vedrørende støj vil blive håndteret direkte mellem de enkelte ejere og A/S Øresund. Etablering af den vestligste del af vendepladsen på matr.nre. 567 (B16) og 454a (B19) indebærer bl.a., at der skal ske flytning af By & Havns container, der anvendes af frivillige naturplejeforeninger i området.

Mødested den 22. maj 2025 kl. 14.00: Ved HOFOR's byggeplads (B12 og B16A).

En repræsentant for B12 og B16A påpegede, at der – udover Valby Skybrudstunnel med tilhørende skakt ved Enghave Kanal, der er under etablering – er et eksisterende underjordisk bygværk i cykelstien nær byggepladsen, som A/S Øresund skal være opmærksom på.

Mødested den 22. maj 2025 kl. 14.30: For enden af Fragtvej ud for Stark byggemarked (Fragtvej nr. 7-9, 2450 København SV) (B2 – B10, B13 – B15 og B21).

A/S Øresund oplyste, at arbejdspladsen ved B21 skal benyttes i ca. 2-3 måneder, og at arbejdspladsen vil blive retableret efter brug. Det forventes, at hegnet omkring bådpladsen skal tages ned midlertidigt. Hegnet vil blive retableret efter brug. Arbejdspladsen skal formentlig anvendes i sommeren 2026, men det præcise tidspunkt kendes endnu ikke. A/S Øresund vil informere nærmere herom, når tidspunktet kendes.

Repræsentanter for B2 (repræsentanter fra Idrætsparken) fremsatte ønske om, at baseballbane, klubhus m.m. flyttes, således at arbejdsplads A1 kan flyttes og ligge i forlængelse af arbejdsplads A2. Dermed kan man undgå kørsel omkring svømmehallen og stierne ved fodboldbanerne.

Repræsentanterne påpegede, at hvis planen bliver, som den er fremlagt på besigtigelsesforretningen, og klubhuset bliver stående, så kan der være udfordringer med krydsende trafik ved klubhuset. Repræsentanterne påpegede endvidere, at der kan være en udfordring med at flytte hegn og skure ved baseballbanen, og at A/S Øresund skal drøfte dette med baseballklubben. Repræsentanterne påpegede desuden, at det er en udfordring, hvis det nuværende høje hegn omkring baseballbanen fjernes og erstattes med et lavere byggepladshegn, da bolde i så fald kan passere det lave hegn og komme ind på byggepladsen. Herudover påpegede repræsentanterne, at der skal ske koordinering vedrørende sikkerhedsafstand til boldbanerne og i forhold til tilpasning af nye hegn.

Repræsentanterne påpegede i forhold til den påtænkte kørselsvej langs svømmehallen, at det er redningsvejen til svømmehallen, og at teknikere også skal kunne parkere tæt ved svømmehallen.

A/S Øresund oplyste, at Københavns Kommune som grundejer (Københavns Ejendomme) tidligere har oplyst, at de ikke kan flytte baseballbanen. A/S Øresund tilkendegav, at de vil genoptage dialogen med Københavns Kommune (Københavns Ejendomme) og undersøge, om det kan lade sig gøre og tillades af kommunen, at arbejdspladsen A1 flyttes til at ligge i forlængelse af arbejdspladsen A2. A/S Øresund vil sørge for at inddrage repræsentanterne fra Idrætsparken i drøftelserne. A/S Øresund vil endvidere sørge for, at der opsættes et højere hegn end almindeligt byggepladshegn ved baseballbanen, når det nuværende høje hegn tages ned.

A/S Øresund oplyste, at ved den nuværende placering af arbejdsplads A1 vil der skulle ske tilpasning af beplantning i forhold til kørselsvejen nær boldbanerne, men at kunstbanerne ikke vil blive berørt.

Kommissionens vurderinger og beslutninger

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

Kommissionen har navnlig noteret sig, at A/S Øresund har tilkendegivet at ville indlede en ny dialog med Københavns Kommune (Københavns Ejendomme) om ændring/tilpasning af arbejdsarealerne A1 og A2. Kommissionen vil tage endelig stilling til placeringen af arbejds-/byggepladsarealerne A1 og A2 ved ekspropriationsforretningen.

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

I det følgende afsnit er en liste over de ejendomme, der berøres direkte af anlægsprojektet via ekspropriation til permanent arealerhvervelse, pålæg af servitut/bestemmelser, eller midlertidig arealerhvervelse til arbejdsarealer og adgangsveje.

Hver ejendom er beskrevet via et besigtigelsesnummer (B-nummer). Derefter følger ejendommens placering i forhold til jernbanens kilometrer og side, ejendommens matr.nr. samt typen af ekspropriationssindgreb.

Kilometreringen for anlægsarbejdet begynder i km 2.341 øst for Ellebjergvej og slutter i km. 4.000 ved Bådehavnsgade.

Når der anføres b.h.s. betyder det, at ændringen ligger til højre for banen, set i kørselsretningen fra vest mod øst.

Når der anføres b.v.s. betyder det, at ændringen ligger til venstre for banen, set i kørselsretningen fra vest mod øst.

Når der anføres b.b.s. betyder det, at ændringen ligger på begge sider af banen, set i kørselsretningen fra vest mod øst.

Den enkelte berørte ejendom er kilometeret og oplistet i forhold til ejendommens start- og slutkilometrer. Stedfæstelse af det konkrete indgreb på de enkelte ejendomme fremgår af besigtigelsestegningerne, jf. tegningsoversigten.

Københavns Kommune					
Lb.nr.	Stationering, km.	Side	Matr.nr.	Ejerlav	Indgreb
B1	Jernbane		2162a	Valby, København	
B2	2.470-2.827	b.h.s.	2123a	Valby, København	Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal. Der eksproprieres midlertidig færdselsret. Der pålægges servitut om jordankre. Der pålægges servitut om eldrift.
B3	2.495-2.837	b.v.s.	7000e	Kongens Enghave, København	Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

B4	2.827-3.040	b.h.s.	1966	Valby, København	Der eksproprieres permanent areal til banen. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal. Der eksproprieres midlertidig færdselsret. Der pålægges servitut om jordankre. Der pålægges servitut om eldrift.
B5	2.837-2.863	b.v.s.	7000m	Kongens Enghave, København	Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal. Der eksproprieres midlertidig færdselsret.
B6	2.863-3.167	b.v.s.	7000l	Kongens Enghave, København	Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
B7	3.040-3.127	b.h.s.	2c	Valby, København	Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal. Der eksproprieres midlertidig færdselsret. Der pålægges servitut om jordankre. Der pålægges servitut om eldrift.
B8	3.167-3.325	b.v.s.	4	Kongens Enghave, København	Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
B9	3.126-3.270	b.h.s.	492	Valby, København	Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal. Der eksproprieres midlertidig færdselsret. Der pålægges servitut om jordankre. Der pålægges servitut om eldrift.
B10	3.147-3.271	b.h.s.	7000c	Valby, København	Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal. Der eksproprieres midlertidig færdselsret. Der pålægges bestemmelser om jordankre. Der pålægges bestemmelser om eldrift.
B11	3.264-3.447	b.h.s.	568	Kongens Enghave, København	Der pålægges servitut om jordankre. Der pålægges servitut om eldrift
B12	3.326-3.413	b.v.s.	488	Kongens Enghave, København	Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
B13	3.510-3.638	b.v.s.	487	Kongens Enghave, København	Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
B14	3.413-3.510	b.v.s.	7000k	Kongens Enghave, København	Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.
B15	3.271-3.705	b.h.s.	7000o	Kongens Enghave, København	Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal. Der eksproprieres midlertidig færdselsret. Der pålægges bestemmelser om jordankre.

					Der pålægges bestemmelser om eldrift (der er eksisterende bestemmelser om elsikring).
B16	3.498-3.705	b.h.s.	567	Kongens Enghave, København	Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal Der pålægges servitut om jordankre.
B16A	3.462-3.498	b.h.s.	567	Kongens Enghave, København	Der pålægges servitut om jordankre.
B17	3.706-3.727	b.h.s.	475	Kongens Enghave, København	Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal. Der pålægges servitut om jordankre.
B18	3.727-3.758	b.h.s.	444	Kongens Enghave, København	Der pålægges servitut om jordankre.
B19	3.705-4.028	b.h.s.	454a	Kongens Enghave, København	Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal. Der pålægges servitut om jordankre. Der pålægges servitut om eldrift (der er tinglyst eksisterende elsikringsservitut).
B20	Jernbane		478	Kongens Enghave, København	
B21	3.400-3.500	b.v.s.	486	Kongens Enghave, København	Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Herefter afsluttedes forretningen.

Charlotte Münter

Bjarke Abel Jørgen Poulstrup Bjarne Henriksen Helle S. Pedersen

/Ditte Hyldgaard

Udskriftens rigtighed bekræftes

Mette Bergmann Andersen