

**UDSKRIFT
AF
FORHANDLINGSPROTOKOLLEN
FOR
STATSEKSpropriationskommissionen
FOR JYLLAND**

**ELEKTRIFICERING
FREDERICIA - VEJLE
(Besigtigelsesforretningen den 28. oktober 2020)
4. hæfte**

Onsdag den 28. oktober 2020 kl. 11.00 samledes kommissionen på Munkebjerg Hotel, Munkebjergvej 125, Vejle for at afholde en besigtigelsesforretning i anledning af elektrificering af jernbanestrækningen mellem Fredericia og Vejle, delstrækningerne fra st. 27.207 til st. 29.326 samt fra st. 32.019 til st. 36.670.

Til stede var Kommissarius ved Statens Ekspropriationer i Jylland, Mette Plejdrup Nielsen, de af Transport- og Boligministeriet udpegede medlemmer af kommissionen, tidligere tømrermester Ole Riber Kjær, Henne og tidligere gårdejer Holger Hede-gaard, Vinderup samt Uffe Henneberg, Ejstrupholm og Søren Green, Kibæk, der af kommissarius er udtaget fra den af kommunerne udarbejdede liste over kommunale medlemmer af kommissionen.

Som repræsentant for Vejle Kommune mødte Paw Larsen.

Den ledende landinspektør, Inger Juhl Larsen, mødte ved landinspektør Karsten Willeberg-Nielsen.

Protokollen førtes af fuldmægtig, cand. jur. Frederik Jacobi Grøn.

For anlægsmyndigheden, Banedanmark, mødte projektleder Jørn Halkjær Jacobsen, landinspektør Kirsten Friis-Christensen, landinspektør Ove Kristensen, jurist Birgitte Tøttrup Maddock og ingeniør Jesper Toftgaard Poulsen.

En række af de af anlægget berørte lodsejere og andre interesserede var mødt. Ekspropriationskommissionen og anlægsmyndigheden var på mødet særligt opmærksomme på at iagttage de gældende retningslinjer fra sundhedsmyndighederne for at undgå yderligere smittespredning af Covid-19. Det bemærkes i denne forbindelse, at ekspropriationskommissionens forretninger ikke er omfattet af det generelle forsamlingsforbud i forbindelse med Covid-19.

Transport- og Boligministeriet har ved brev af 19. august 2020 bemyndiget kommissarius til at nedsætte en ekspropriationskommission med henblik på at afholde en besigtigelsesforretning.

Banedanmarks repræsentanter redegjorde for projektet og oplyste følgende:

Indledning

Projektet er omfattet af lov nr. 609 af 12. juni 2013, lov om elektrificering af jernbanen. I denne lov bemyndiges transportministeren til at undersøge, projektere og etablere de nødvendige anlæg med henblik på hel eller delvis elektrificering af statslige jernbanestrækninger.

Formålet med elektrificeringen er, at den på sigt skal skabe rammerne for en langt mere moderne jernbane med bedre, billigere og mere stabil drift, samtidig med at det gavner miljø og klima. Elektrificeringen giver nye muligheder for at anvende moderne eldrebet togmateriel. Elektrificering skal også bidrage til at nå målet om, at jernbanen på sigt skal gøres uafhængig af fossile brændstoffer.

Med elektrificering af Fredericia - Lindholm bliver det muligt at køre med eltog på strækningen mellem København og Lindholm Station. Det giver et markant løft til togbetjeningen og bedre muligheder for at tilrettelægge materielanvendelsen på en hensigtsmæssig måde.

Overordnet omhandler projektet bl.a. følgende elementer:

- Forberedelse til etablering af køreledningsanlæg på strækningen med tilhørende strømforsyningsanlæg. Strømforsyningsanlæg omfatter koblere, nye fordelingsstationer og strømforsyning fra det offentlige højspændingsnet.
- Etablering af det nødvendige profil for køreledningsanlæggene. En del af de nuværende broer er for lave til det større fritrum, som en elektrificering kræver. Enten skal disse broer udskiftes med nye, hæves eller nedlægges, alternativt skal sporet sænkes.
- Beskyttelse (immunisering) af de øvrige jernbanetekniske installationer som sikrings-, fjernstyrings- og teleanlæg imod elektrisk støj genereret af elektriske tog. Immuniseringen er tidligere delvist gennemført, og projektet omfatter de resterende installationer.
- Etablering af elektrisk udligning af jordpotentialer mellem jernbanetekniske anlæg og øvrige ledende genstande på strækninger og stationer.

Forudsætninger

Projektet er omfattet af lov nr. 609 af 12. juni 2013, lov om elektrificering af jernbanen.

Projektet har gennemløbet en VVM-proces med to offentlige høringer. Den første offentlige høring var idéfasen og blev gennemført i perioden 18. september 2015 til 30. oktober 2015. De indkomne forslag er behandlet i et høringsnotat. Den anden offentlige høring løb fra den 8. maj 2017 til 2. juli 2017. De 164 indkomne høringsvar er behandlet i et høringsnotat fra oktober 2017.

Myndighedsgodkendelser

Elektrificeringsloven medfører ikke ændringer i andre miljølove, herunder naturbeskyttelsesloven, museumsloven og miljøbeskyttelsesloven m.m.

I det omfang elektrificeringsprojektet berører forhold, der er omfattet af ovennævnte eller andre love, kan der således blive tale om, at der i tilfælde, hvor det er nødvendigt for at gennemføre elektrificeringsprojektet, skal søges dispensation fra disse regler. I den forbindelse vil det indgå i vurderingen, at elektrificeringen er en samfundsmæssigt begrundet opgave.

Myndigheder, der skal rettes ansøgninger til på strækningen Fredericia - Vejle, i Vejle Kommune er: Miljøstyrelsen, Kystdirektoratet, Vejle Kommune og VejleMuseerne.

Ved anlægsarbejde omkring broerne på strækningen vil plan-, natur- og miljøforhold samt rekreative og kulturhistoriske interesser blive påvirket. Derfor er der ansøgt om dispensationer, jf. gældende lovgivninger, som redegjort for i nedenstående. Vejle-Museerne ønsker at gennemføre arkæologiske forundersøgelser i forbindelse med denne del af projektet.

Modtagne myndighedstilladelser

Generelt

Bro 20621 Ulbækhusvej

Vejle Kommune har den 11. december 2019 tilsluttet sig vejprojektet i henhold til vejlovens § 24.

Der er den 11. december 2019 modtaget samtykke fra Sydøstjyllands Politi, jf. skrivelse fra Vejle Kommune.

Vejle Kommune har den 13. september 2019 godkendt afvandingsprojektet i henhold til miljøbeskyttelseslovens § 28.

Bro 20624 Skibsholtvej (broen nedlægges)

Den 28. august 2020 har Vejle Kommune kommenteret vejprojektet i henhold til vejlovens § 24, og Sydøstjyllands Politi har meddelt samtykke til vejprojektet til Vejle Kommune.

Vejle Kommune har den 12. november 2019 givet tilladelse til nedlæggelse af broen i henhold til naturbeskyttelseslovens § 26a.

Ny kommunevej mellem Ulbækhusvej og Skibsholtvej

Den 28. august 2020 har Vejle Kommune kommenteret vejprojektet i henhold til vejlovens § 24, og Sydøstjyllands Politi har meddelt samtykke til vejprojektet til Vejle Kommune.

Vejle Kommune har den 24. oktober 2019 godkendt afvandingsprojektet i henhold til miljøbeskyttelseslovens § 28.

Vejle Kommune har den 30. oktober 2019 med revision den 14. maj 2020 givet dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 3 samt godkendelse i henhold til naturbeskyttelseslovens § 20 til etablering af ny kommunevej.

Miljøstyrelsen har den 15. oktober 2019 meddelt tilladelse til ophævelse af fredskovspligten i henhold til skovlovens § 6 på dele af matr. nr. 3d Assendrup By, Engum til ny kommunevej.

Autotransformerstation ved Ulbækhusvej

Vejle Kommune har den 11. marts 2020 godkendt ny overkørsel til Ulbækhusvej i henhold til vejlovens § 49.

Eldriftsservitut

Fredninger

Fredningsnævnet for Sydjylland, nordlig del, har den 16. august 2020 givet dispensation i forhold til fredningen Tirsbæk Gods (reg.nr. 01831.02) til rydning af beplantning langs med jernbanen i henhold til eldriftsservitutten.

Naturbeskyttelsesloven

Kystdirektoratet har meddelt dispensation i henhold til naturbeskyttelseslovens § 65b, stk. 1, jf. § 15, til opstilling af master langs jernbanen ved Vejle Fjord. Dispensationen vedrører strandbeskyttelseslinjen.

Vejle Kommune har ved mail af 1. februar 2019 vurderet, at rydnings- og vedligeholdelsesaktiviteter på § 3-beskyttede områder kan udføres uden dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 3.

Vejle Kommune har ved mail af 14. august 2019 meddelt, at rydningsaktivitet inden for beskyttelseszonen for yderligere 6 fortidsminder kan ske uden dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 18. En af disse er en bro i st. 28.014.

Skovloven

Der er hos Miljøstyrelsen ansøgt om dispensation fra skovlovens § 11 eller ophævelse af fredskovsplikten, jf. lovens § 6, i forbindelse med fældning af træer inden for el-driftsservitutens 10 meter zone for de fredskovsarealer, der er privatejede. Der er modtaget tilladelse fra Miljøstyrelsen den 19. februar 2019 vedrørende matr. nr. 3d Assendrup By, Engum.

For arealer ejet af Banedanmark har Miljøstyrelsen vurderet, at den ønskede aktivitet ikke kræver nogen dispensation fra skovlovens § 11, eller at fredskovsplikten skal ophæves efter skovlovens § 6, jf. brev fra Miljøstyrelsen af 15. marts 2019. Baggrunden for dette er, at den beskrevne aktivitet er en væsentlig forudsætning for sikkerheden og jernbanedriften.

Tegningsoversigt

<u>Tegningsnr.</u>	<u>Tegningsnavn</u>	<u>Mål</u>
SA-23-9290-06-17	Oversigtskort, Vejle Kommune, rev. B	1:50.000
SA-23-27100-06-17	Besigtigelsesplan st. 27.100 - 28.200	1:2.000
SA-23-27100-06-17-O	Besigtigelsesplan st. 27.100 - 28.200	1:2.000

SA-23-28000-06-17	Besigtigelsesplan st. 28.000 - 29.600	1:2.000
SA-23-28000-06-17-O	Besigtigelsesplan st. 28.000 - 29.600	1:2.000
SA-23-32000-06-17	Besigtigelsesplan st. 32.000 - 34.890	1:2.000
SA-23-32000-06-17-O	Besigtigelsesplan st. 32.000 - 34.890	1:2.000
SA-23-33725-06-17	Besigtigelsesplan st. 33.725 - 36.670	1:4.000
SA-23-33725-06-17-O	Besigtigelsesplan st. 33.725 - 36.670	1:4.000
SA-23-34525-06-17	Ulbækhusvej / Skibsholtvej st. 34.525 - 35.650	1:1.000
SA-23-34775-06-17-O	Ulbækhusvej / Skibsholtvej st. 34.525 - 35.650	1:1.000

Projektbeskrivelse

Elektrificeringsprojektet udføres i flere trin. Først udføres et projekt, der omfatter de forberedende arbejder, det vil sige udførelse af de anlæg, der dels skal etableres og dels skal fjernes for at muliggøre elektrificeringen. Dernæst udføres selve elektrificeringen, det vil sige, der etableres køreledningsanlæg i form af master og andet udstyr langs jernbanen og samtidig etableres der autotransformere og forsyningsstationer, som skal føde anlægget med strøm.

Kørestrøm

Projektet omfatter etablering af kørestrømsanlæg på hele strækningen. Køreledningerne vil blive monteret på køreledningsmaster, placeret med ca. 60 - 80 meters mellemrum på hver side af jernbanen på frie strækninger. I kurver, omkring broer, sporskifter og på stationsområder placeres masterne tættere og vil eventuelt erstattes af rammer og galgemaster. Masterne er ca. 7 meter høje og monteres på betonfundamenter.

Broer og tilstødende vejanlæg

Broerne på jernbanestrækningen skal enten erstattes med nye broer eller nedlægges for at skabe det nødvendige fritrumsprofil til køreledningsanlægget og strømaftagere, der er monteret på togene.

I Vejle Kommune vil der bl.a. ske følgende arbejder, som er omfattet af den 2. besigtigelsesforretning:

- én vejbærende bro udskiftes
- én vejbærende bro nedlægges
- én kommunevej anlægges til erstatning for nedlagt bro

Bro nr. 20621 - Ulbækhusvej

Eksisterende vejbros nr. 20622 Ulbækhusvej nedrives og erstattes med en ny vejbros nr. 20621 ca. 25 meter vest for den eksisterende bro. Vejen hæves ca. 1,9 meter i forhold til vejoverfladen på eksisterende bro. Ulbækhusvej flyttes med og hæves over en strækning på henholdsvis ca. 120 meter mod nord og ca. 70 meter mod syd.

Kørebanebredder udvides fra ca. 4,0 meter til 5,5 meter og suppleres med 0,5 meter kantforstærkning i grus på begge sider af vejen, hvortil rabatten udvides med 1,0 meter autoværnstillæg bag nyt autoværn. Afstanden mellem autoværn på broen øges fra eksisterende ca. 4,5 meter til 7,5 meter.

Indkørslen til ejendommen matr. nr. 5f Assendrup By, Engum tilpasses forlagt vej. Der etableres overkørsel til eksisterende vejareal som adgang for infrastrukturforvalter til jernbanen. Der etableres ny privat vej som adgang for matr. nr. 6q Assendrup By, Engum.

Bro nr. 20624 - Skibsholtvej

Eksisterende vejbros nedrives og nedlægges. Der etableres ny kommunevej på ca. 670 meter mellem Ulbækhusvej og Skibsholtvej. Den nye kommunevej udføres med 5,5 meter asfalteret kørebane og 0,5 meter yderrabatter. I alt en kronebredde på 6,5 meter.

Autotransformerstationer og forsyningsstationer

I forbindelse med elektrificering af jernbanestrækningen Fredericia - Aarhus skal der etableres én forsyningsstation og fem autotransformerstationer til køreledningsanlæggets strømforsyning. På jernbanestrækningen i Vejle Kommune placeres to autotransformerstationer.

Autotransformerne har til formål at fordele strømmen jævnt i køreledningsanlægget og transformere spændingen fra 50 kV til 25 kV, som herefter fødes ind på de enkelte forsyningsafsnit.

Det permanente arealbehov til placering af forsyningsstationerne og autotransformerstationerne vil generelt være henholdsvis ca. 3.500 m² og 1.300 m² pr. lokalitet. Derudover skal der tinglyses servitut til beskyttelse af kablerne til strømforsyning fra nærmeste transformerstation.

Autotransformer ved Ulbækhusvej

Der etableres en autotransformerstation langs jernbanen ved Ulbækhusvej. Autotransformerstationen placeres ca. 30 meter vest for den nye bro over jernbanen ved Ulbækhusvej.

Der etableres en privat fællesvej som adgangsvej fra kommunevejen Ulbækhusvej. Adgangsvejen etableres med 4 meter kørebane og 2 meter rabat til afvanding samt eventuel tillæg for skråninger.

Generelle bestemmelser

Arealer og ekspropriationer

Kørestrømsanlægget med master, køreledninger m.m. etableres primært på Banedanningsarealerne, hvorfor der som hovedregel ikke skal erhverves permanente arealer hertil. Der vil dog være enkelte steder, hvor der er behov for arealerhvervelse til placering af master, ledninger, autotransformerstationer og forsyningsstationer. Almindeligvis vil køreledningsanlægget kunne være placeret inden for en afstand af ca. 4 meter fra nærmeste spormidte. Omkring stationsområder vil der blive etableret rammekonstruktioner med andre arealbehov.

Ombygning af de eksisterende broer, anlæg af nye broer, tilhørende vejanlæg, nedrivning af broer og sporsænkning medfører et større arealbehov som følge af ændringer i længdeprofil og linjeføring samt ændringer af tilsluttende veje og adgangsveje. Til disse arbejder skal der ske permanent arealerhvervelse ved ekspropriation. Til eksempel skal selve brokonstruktionen stå på jernbanens areal efter anlæggets afslutning.

I forbindelse med anlægsarbejderne vil det være nødvendigt at foretage ekspropriationer til arealer, som benyttes til arbejdspladser, arbejdsveje m.m. i anlægsperioden. Når projektet er gennemført og taget i brug, vil de midlertidigt eksproprierede arealer blive leveret tilbage til de pågældende lodsejere. Disse arealer eksproprieres midlertidigt.

Eldriftsservitut

Langs jernbanestrækningen pålægges naboarealer servitut om eldrift. Servitutten pålægges af hensyn til sikkerheden omkring kørestrømsanlæg og togenes uforstyrrede drift og pålægger restriktioner på bevoksning, bygninger og lignende.

Servitutten om eldrift forventes at få følgende ordlyd:

Servitut om rådighedsindskrænkning i forbindelse med indførelse af elektrisk drift på Banedanmarks hovedstrækninger.

Ejendommen pålægges servitut om rådighedsindskrænkning som nævnt i §§ 1 - 5.

§ 1

Ingen dele af ejendommens træer og buske må være tættere på end 3 meter målt fra en lodret linje gennem nærmeste spændingsførende del af køreledningsanlægget.

For at opfylde dette krav kan Banedanmark pålægge ejeren af ejendommen for egen regning at beskære træer og anden bevoksning, som er mindre end 10 meter fra en lodret linje gennem nærmeste elektrificerede spormidte, medmindre bevoksningen er underlagt en driftsform, der sikrer, at den ikke vil kunne nå nærmere end 3 meter til nærmeste spændingsførende del af køreledningsanlægget.

Stk. 2. Ingen dele af ejendommens træer og buske må ud fra en forstfaglig vurdering være i særlig risiko for at vælte og derved udgøre en særlig risiko for at komme tættere end 3 meter på køreledningsanlægget.

§ 2

Målt fra en lodret linje gennem nærmeste elektrificerede spormidte må følgende kun findes på ejendommen længere væk end den angivne minimumsafstand.	Minimumsafstand
a) Tilskuerpladser, oplagspladser og nyopførsel af bygninger.	10 meter
b) Stakke, stilladser, stiger samt andre genstande og indretninger, der på grund af højde eller manglende stabilitet kan frembyde gene for køreledningsanlægget.	
c) Maskiner og arbejdskøretøjer højere end 2 meter. Dog må landbrugs- og skovredskaber benyttes, hvor det er åbenlyst, at ingen del af disse redskaber kan komme nærmere end 2 meter til spændingsførende dele af køreledningsanlægget.	
d) Flagstænger.	14 meter
e) Brønde til vandforsyning med stift pumperør.	19 meter
f) Tråde hørende til elektriske hegn i større højde end 2 meter over det terræn, hvorpå hegnet står.	
g) Trådformede antenner med tilhørende bærende konstruktioner og barduner.	

§ 3

For at opfylde de i § 1 nævnte krav kan Banedanmark pålægge ejeren af ejendommen for egen regning at fælde træer, som ved en af Banedanmark foretaget forstfaglig vurdering bedømmes til at være i særlig risiko for at vælte og derved udgøre en særlig risiko for anlægget. Sker dette ikke inden udløbet af en af Banedanmark fastsat frist, kan Banedanmark på ejerens bekostning gennemføre de nødvendige foranstaltninger.

Stk. 2. Såfremt de i § 2 nævnte krav ikke overholdes, kan Banedanmark pålægge ejeren af ejendommen at bringe den servitutstridige tilstand til ophør. Sker dette ikke inden udløbet af en af Banedanmark fastsat frist, kan Banedanmark på ejerens bekostning gennemføre de nødvendige foranstaltninger.

§ 4

Ejendommens ejer er endvidere pligtig at tåle, at Banedanmark ved tilsyn med servitutens overholdelse og i forbindelse med foretagelse af nødvendige og påbudte foranstaltninger på ejendommen, herunder fornøden beskæring eller fældning af bevoksning, har ret til færdsel på ejendommen mod erstatning for derved evt. forvoldt skade. En sådan erstatning udredes i mangel af mindelig overenskomst af Banedanmark i overensstemmelse med dansk rets almindelige regler.

§ 5

Påtaleretten tilkommer Banedanmark.

Linjer svarende til afstandene 10, 14 og 19 meter fra spormidte er vist på arealplanerne.

Magnetfelter

Den strøm, der løber i køreledningsanlægget, skaber et magnetfelt omkring jernbanen. Magnetfeltet bliver hurtigt mindre, når man fjerner sig fra kilden. Langs jernbanen vil styrken af magnetfeltet variere afhængigt af strømstyrken, det trafikale mønster og kørestrømsanlæggets udformning.

Der er ingen lovgivning eller grænseværdier for magnetfelter, men Sundhedsstyrelsen anbefaler et forsigtighedsprincip, der bl.a. tilsiger, at nye højspændingsanlæg ikke bør opføres tæt på eksisterende boliger og børneinstitutioner. Banedanmark følger Sundhedsstyrelsens forsigtighedsprincip på 0,4 µT (mikrotesla) som en årlig gennemsnitsværdi.

Såfremt det nye køreledningsanlæg etableres med samme teknologi som på de øvrige elektrificerede jernbanestrækninger, vil der på strækningen Fredericia - Aarhus opstå et magnetfelt langs med jernbanen, som betyder, at nogle boliger vil være udsat for magnetfelter over 0,4 µT (mikrotesla). Derfor er der udført særskilte magnetfeltsberegninger for nærliggende boliger, som viser magnetfeltets udbredelse på disse ejendomme.

Boliger, der berøres med et magnetfelt over 0,4 µT (mikrotesla) for beboelsesrum, pålægges servitut om magnetfelt. Det vurderes af Banedanmark med inddragelse af

lodsejer, om der er mulighed for afværgeforanstaltning, således at der ikke vil være beboelsesrum påvirket af magnetfelt over $0,4 \mu\text{T}$ (mikrotesla). Såfremt det ikke er muligt at finde passende afværgeforanstaltning, således at magnetfeltsservitut skal pålægges, tilbydes lodsejer at afstå ejendommen til Banedanmark.

Servitutten om magnetfelt forventes at få følgende ordlyd:

Ved ændring til elektrisk jernbanedrift på jernbanestrækningen Fredericia - Aarhus vil der opstå et magnetfelt omkring de spændingsførende dele af køreledningsanlægget. Magnetfeltet omkring de enkelte dele aftager hurtigt med afstanden til anlægget.

I forhold til magnetfelter anbefaler Verdenssundhedsorganisationen (WHO) og de danske sundhedsmyndigheder, at der anvendes et forsigtighedsprincip, så det undgås, at beboelsesrum og børneinstitutioner udsættes for magnetfelter større end $0,4 \mu\text{T}$ (mikrotesla) i døgnmiddel over flere år.

Banedanmark har gennemført beregninger af magnetfeltets udbredelse. Magnetfeltet er beregnet som et døgnmiddel baseret på en række forudsætninger såsom spændingsforhold, togtyper, køreplaner, terrænforhold m.m. På baggrund af beregninger er der udpeget eventuelle eksisterende beboelsesrum og børneinstitutioner, som udsættes for et magnetfelt over $0,4 \mu\text{T}$ (mikrotesla) i døgnmiddel.

I forbindelse med etablering af kørestrømsanlæg på jernbanestrækningen Fredericia - Aarhus pålægges ejendomme med eksisterende beboelsesrum eller børneinstitutioner, som er udsat for et magnetfelt over $0,4 \mu\text{T}$ (mikrotesla) i døgnmiddel, servitut om magnetfelt som nævnt i §§ 1 - 2.

§ 1 Der er på ejendommen et magnetfelt på $0,4 \mu\text{T}$ (mikrotesla) i døgnmiddel. Ejendommens beboelsesrum er på tinglysningstidspunktet placeret inden for dette område. Magnetfeltets udbredelse er vist med skravering på vedlagte kortrids.

§ 2 Påtaleretten tilkommer Banedanmark.

Fremmede ledninger

Der er afholdt møder med ledningsejere og udarbejdet tekniske ledningsprotokoller.

De underskrevne tekniske ledningsprotokoller for de aktuelle brosteder og autotransformerstationer/forsyningsstationer fremvises på besigtigelsesforretningen.

Støj og vibrationer i driftsfasen

I driftsfasen vil projektet ikke medføre ændringer af støj- og vibrationsforholdene i forhold til dagens situation, idet både støj- og vibrationsniveauet for eldrevne tog ikke er højere end for dieseldrevne tog.

Økonomiske forhold

Banedanmark er anlægsmyndighed på projektet.

Vedligeholdelse

Banedanmark varetager fremtidig drift og vedligeholdelse af jernbanen. Der ændres ikke ved nuværende ejerforhold af bygværker i tilknytning til jernbanen.

Den fremtidige vedligeholdelse, herunder vintervedligeholdelse, af de ved anlægget nyanlagte, ombyggede og forlagte veje skal - fra det tidspunkt, hvor vejene åbnes for trafik - i overensstemmelse med vejlovgivningens almindelige regler, påhvile de vejbestyrelser eller private ejere og brugere, til hvem vejene afleveres efter anlæggets færdiggørelse.

Anlægsfasen

Banedanmark forventer at gennemføre anlægsarbejderne i 2020 - 2022. Arbejdet med opsætning af master og kørestrøm er planlagt til at blive gennemført i 2025 - 2026.

Togtrafikken

I anlægsperioden vil togtrafikken blive påvirket af sporspæringer. Der er planlagt flere perioder med spærring af sporene.

Nogle af spæringerne omfatter kun det ene spor, hvormed togdriften kan opretholdes i det andet spor. I disse perioder vil strækningen fungere som en enkeltsporet jernbane,

hvor der forekommer togdrift fra begge retninger i samme spor. Dette vil give nogle ændringer og eventuelle forsinkelser i forhold til togdriften.

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

Vejtrafikken

I de perioder, hvor en bro nedrives, og indtil en ny forbindelse over jernbanen er etableret, vil der blive tale om omvejskørsel for vejtrafikken eller kørsel via midlertidige anlagte vejanlæg (interimsveje). Med hensyn til kollektiv trafik vil Banedanmark, i samarbejde med kommune og busselskaber, planlægge omvejskørsel, flytning af stoppesteder m.m.

Støj

Under nedrivning af de eksisterende broer og anlæg af nye broer samt etablering af nyt vejanlæg over broerne kan nogle af de ejendomme, der ligger nærmest jernbanen, blive påvirket af støj.

De primære kilder til støjbelastningen under anlægsarbejdet vil være:

- Ramning af spunsvægge og pæle til stabilisering af de nye broer.
- Ramning af fundamenter til køreledningsmaster.
- Nedbrydning og bygning af broer.
- Entreprenørkørsel og materialehåndtering omkring brostederne.

Anlægsarbejder vil primært finde sted i dagtimerne, men det kan ikke undgås, at der ind imellem også vil forekomme støjende aktiviteter i aften- og nattetimerne. Igennem hele anlægsperioden vil støjende aktiviteter fra bygge- og oplagringspladser berøre nærliggende boliger. Derudover vil der forekomme støjpåvirkning langs hele strækningen i forbindelse med etablering af fundamenter til køreledningsmaster, opsætning af køreledningsanlæg og spunsning ved broarbejder. Opsætning af køreledningsanlægget vurderes at berøre den enkelte bolig i 2 - 3 dage.

Vibrationer

Under nedrivning af eksisterende broer, anlæg af nye broer samt etablering af køreledningsanlæg kan nogle af de ejendomme, der ligger nærmest jernbanen, blive påvirket af 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, så der foreligger dokumentation, hvis der skulle opstå skader på bygninger.

Projektets indflydelse på ejendommene langs jernbanen blev herefter gennemgået for kommissionen og de fremmødte lodsejere, der havde mulighed for at udtale sig.

De væsentligste bemærkninger var følgende:

Bro nr. 20621 - Ulbækhushvej

En lodsejer ønskede oplyst vægtbelastningen på den nye bro, der foreslås opført ved Ulbækhushvej, idet lodsejeren bemærkede, at det vil være udtryk for rettidig omhu at sikre, at broen kan klare en vis vægtbelastning. Anlægsmyndighedens repræsentanter oplyste hertil, at der laves en ”1 til 1”-udskiftning af broen, og at der laves en vej over brostedet, som lever op til gældende krav for vejanlæg, hvilket bl.a. medfører, at den nye bro kan klare en vægtbelastning på 80 ton. Anlægsmyndighedens repræsentanter oplyste derudover, at der etableres en svingkurve på sydsiden af brostedet, og at vejtracéet er dimensioneret til et sættevognstog med en længde på 16,5 meter.

Bro nr. 20624 - Skibsholtvej

En lodsejer ønskede oplyst baggrunden for anlægsmyndighedens ønske om at nedlægge brostedet ved Skibsholtvej, idet lodsejeren henviste til højdeforskellen mellem de to brosteder, hvilket efter lodsejeren opfattelse må medføre en besparelse for anlægsmyndigheden, såfremt brostedet ved Skibsholtvej bibeholdes i stedet for brostedet

ved Ulbækhusvej. Lodsejeren henviste derudover til, at man ved en sådan løsning leder trafikken direkte ud til hovedvejen nord for jernbanen og dermed uden om Assendrup.

Anlægsmyndighedens repræsentanter oplyste til ovenstående, at anlægsmyndigheden ønsker at udskifte brostedet ved Ulbækhusvej, idet Ulbækhusvej med en årsdøgntrafik på 200 er en større vej med mere trafik end Skibsholtvej, som alene har årsdøgntrafik på 50. Anlægsmyndighedens repræsentanter oplyste samtidig, at det efter anlægsmyndighedens opfattelse er den bedste løsning, hvis brostedet ved Skibsholtvej nedlægges, og der samtidig anlægges en erstatningsvej mellem Skibsholtvej og Ulbækhusvej til brug for de 7 ejendomme, hvortil der skal skaffes fornøden vejadgang. Anlægsmyndighedens repræsentanter oplyste samtidig, at en genopførelse af brostedet ved Skibsholtvej på baggrund af et overslag vil beløbe sig til ca. 20 mio. kr., og at anlæg af erstatningsvejen inklusive udgifter til arealerhvervelse vil beløbe sig til i omegnen 4 - 4,5 mio. kr.

En lodsejer fremførte ønske om, at der, i stedet for en nedlæggelse af brostedet ved Skibsholtvej, anlægges en stålbro samme sted, idet lodsejeren henviste til den stålbro, som er anlagt ved Daugård Stationsby. Anlægsmyndighedens repræsentanter oplyste hertil, at Banedanmark generelt foretrækker at anlægge betonbroer, da disse erfaringsmæssigt har en bedre bæreevne end en stålbro og samtidig er billigere at drifte og vedligeholde. Anlægsmyndighedens repræsentanter oplyste samtidig, at en vej bærende bro med en stålkonstruktion som anlagt ved Daugård Stationsby vil beløbe sig til en mindre pris end en betonbro, idet en stålbro dog ikke vil have en lige så god bæreevne som en betonbro, jf. ovenfor. Lodsejeren fremførte derudover et ønske om, at flest mulige krydsninger af jernbanen bevares af hensyn til lokalbefolkningen, som især benytter passagerne til rekreative formål. Samme lodsejer fremførte endvidere ønske om en ændret tilslutning af erstatningsvejen til Skibsholtvej, således at erstatningsvejen møder Skibsholtvej i en vinkelret krydsning (et T-formet tilslutningsanlæg). Anlægsmyndighedens repræsentanter oplyste hertil, at placeringen af erstatningsvejen og tilslutningerne til Ulbækhusvej og Skibsholtvej er valgt af hensyn til landskabets udformning samt på baggrund af krav fra Vejle Kommune og Sydøstjyllands Politi til bl.a. oversigtsforhold. Anlægsmyndighedens repræsentanter oplyste derudover, at det T-formede kryds tidligere har været på tegnebrættet, men at dette projekt ikke kunne godkendes rent vejteknisk af Vejle Kommune og Sydøstjyllands Politi, og at der samtidig er meddelt myndighedstilladelser på baggrund af det fremlagte projekt.

Flere lodsejere rejste indsigelse mod anlæggelse af erstatningsvejen mellem Ulbækhusvej og Skibsholtvej, idet lodsejerne henviste til, at erstatningsvejen vil ødelægge naturområdet mellem de to brosteder, og at det i øvrigt vil være vanskeligt at anlægge vejen i det pågældende terræn. Lodsejerne fremførte i den forbindelse ønske om, at hensynet til natur og rekreative værdier tillægges vægt - og ikke alene hensynet til biltrafik. Kommissarius oplyste hertil, at myndighedsbehandlingen af miljømæssige spørgsmål ligger hos andre myndigheder, bl.a. i forbindelse med udarbejdelse af VVM-undersøgelse og i forhold til konkrete myndighedsgodkendelser, men at kommissionen naturligvis lytter til de fremkomne bemærkninger i relation til miljømæssige forhold.

En lodsejer udtrykte bekymring over anlæggelsen af erstatningsvejen, herunder tilslutningen til Ulbækhusvej, idet lodsejeren anførte, at denne er bekymret over fremtidige støjgener fra vejen.

Advokat for ejerne af skovejendommen, hvorpå erstatningsvejen foreslås placeret, har inden forretningens afholdelse fremsendt et indlæg, hvoraf det fremgår, at det vil have store negative konsekvenser for ejendommen, såfremt erstatningsvejen etableres, bl.a. i form af en opdeling af ejendommen og en forringelse af jagtmulighederne på ejendommen samt en forringelse af fuglelivet samme sted. Det anføres i den forbindelse i indlægget, at en etablering af erstatningsvejen ikke vil stå i rimeligt forhold til den skade, der sker på ejendommen. Det foreslås endvidere i indlægget, at anlægsmyndigheden bibeholder brostedet ved Skibsholtvej og laver en tilsvarende udskiftning af brostedet som for brostedet ved Ulbækhusvej, og at der i den forbindelse kan blive tale om at anlægge en midlertidig vejadgang over ejendommen for ejendommene syd for brostedet ved Skibsholtvej. Det foreslås endelig i indlægget, at anlægsmyndigheden ændrer erstatningsvejens tracé over matr. nr. 3d Assendrup By, Engum således, at vejen kommer til at løbe langs jernbanen, hvorved skovarealet ikke bliver opdelt i to. Det anføres således i indlægget, at en ændret beliggenhed af vejen ikke umiddelbart vil medføre, at vejlængden bliver forøget, men tværtimod kortere. I forhold til forslaget om en ændret placering af erstatningsvejen på ejendommen oplyste anlægsmyndighedens repræsentanter på forretningen, at en placering af erstatningsvejen tæt op ad jernbanen har været undersøgt, men at det på grund af det meget skrånende terræn på stedet rent vejteknisk ikke har været muligt med en sådan placering af vejen.

Den fremmødte repræsentant fra Vejle Kommune oplyste, at kommunen har godkendt den tekniske løsning vedrørende en nedlæggelse af brostedet ved Skibsholtvej og en etablering af erstatningsvejen, men at kommunen er uenig i valget om at nedlægge brostedet ved Skibsholtvej. Den kommunale repræsentant henviste i den forbindelse til det nye byudviklingsområde nord for jernbanen, som er et stort vækstområde for Vejle Kommune, og at forbindelsen over jernbanen ved Skibsholtvej formentlig ikke kommer igen, hvis den først fjernes. Den kommunale repræsentant pegede herefter på, at der som en alternativ løsning kunne etableres en stibro ved brostedet sammen med erstatningsvejen.

Endelig oplyste kommissarius på mødet, at det er kommissionens opgave at vurdere proportionaliteten i det fremlagte projekt. Kommissarius oplyste i den forbindelse, at elektrificeringsprojektet medfører, at det nuværende brosted ved Skibsholtvej ikke kan forblive som hidtil som følge af manglende frihøjde, men at det heller ikke som sådan er fornødent for projektet hverken at nedlægge eller genopføre brostedet. Kommissarius oplyste således, at kommissionen skal vurdere, hvorvidt det er samfundsøkonomisk forsvarligt at opretholde brostedet ved Skibsholtvej set i forhold til, hvad det vil koste at anlægge erstatningsvejen, herunder udgifter til areal- og eventuel ulempeerstatning.

Ekspropriationskommissionens beslutning

Ekspropriationskommissionen drøftede de fremsatte bemærkninger og forslag indgående og besluttede herefter at godkende det for ekspropriationskommissionen forelagte projekt for så vidt angår brostedet ved Ulbækhusvej og den generelle elektrificering af nærværende delstrækning i Vejle Kommune. Kommissionen besluttede sig således for ikke at godkende det forelagte projekt vedrørende brostedet ved Skibsholtvej samt anlæg af erstatningsvejen på det på forretningen foreliggende grundlag.

Kommissionen lægger i den forbindelse vægt på, at det ikke er nærmere underbygget af anlægsmyndigheden, hvorledes man er kommet frem til, at det vil koste i omegnen af 20 mio. kr., såfremt brostedet ved Skibsholtvej genopføres som en "1-1"-løsning med den nødvendige frihøjde. Kommissionen finder således, at det er centralt for kommissionens stillingtagen til det forelagte projekt vedrørende brostedet ved Skibsholtvej, at anlægsmyndigheden kan redegøre præcist for det økonomiske spænd mellem en

”1-1”-genopførelse af brostedet ved Skibsholtvej og anlæg af erstatningsvejen inklusive omkostninger til areal- og eventuel ulempeerstatning. Derudover finder kommissionen, at omkostningerne forbundet med anlæg af en stålbro (i stedet for betonbro) ved Skibsholtvej, der opfylder gældende krav, bør oplyses nærmere af anlægsmyndigheden.

På baggrund af ovenstående anmodede kommissionen på forretningen om en nærmere redegørelse fra anlægsmyndigheden vedrørende de økonomiske bevæggrunde for det fremlagte projekt for brostedet ved Skibsholtvej og anlæg af erstatningsvejen. Kommissionen anmodede ligeledes Banedanmark om at oplyse omkostningerne forbundet med anlæg af en stålbro ved Skibsholtvej, der opfylder gældende krav til nyopførelse af vejanlæg.

Ved brev af 18. december 2020 har anlægsmyndigheden fremkommet med følgende besvarelse i henhold til ekspropriationskommissionens anmodning som nævnt ovenfor samt i forhold til de øvrige bemærkninger på besigtigelsesforretningen,

”[...]

Muligheden for etablering af en stålbro ved Skibsholtvej

Etablering af en stålbro til erstatning for den nuværende bro ved Skibsholtvej vil have den fordel at den eksisterende bro ikke nedlægges.

En stålbro vil imidlertid ikke medføre en væsentlig lavere anlægsudgift end etablering af en ny cementbro. Hertil kommer, at de anlægsarbejder, der vil være forbundet med etableringen af en stålbro, vil være vanskelige at gennemføre pga. af terrænet i området. Når en stålbro etableres, kræves det, at relativ store elementer transporteres til det pågældende sted, hvorimod en cementbro støbes på stedet. Det vurderes således at etablering af en stålbro som erstatning for den eksisterende bro vil være forbundet med anlægsarbejder, der er vanskelige at gennemføre.

Det er Banedanmarks vurdering, at de aktuelle trafiktal for færdslen på den eksisterende bro ved Skibsholtvej ikke kan begrunde, at broen erstattes af en ny bro - heller ikke en stålbro. Endvidere er det Banedanmarks vurdering, at etableringen af en ny erstatningsvej til Ulbækhusvej ikke vil være proportionel, hvis der samtidig etableres

en ny bro, da det samlede anlægsprojekt således vil medføre en række ekspropriationer, der ikke kan anses for nødvendige.

Det er på denne baggrund fortsat Banedanmarks vurdering, at broen ved Skibsholtvej bør nedlægges, og at der bør etableres en adgangsvej for de lodsejere, der anvender broen til broen ved Ulbækhusvej.

Er det muligt at genbruge eksisterende fundamenter og lave en mindre stålbro?

Broen ved Skibsholt bør dimensioneres for tung trafik, af hensyn til redningskøretøjer og renovation. Broen skal således have en størrelse og bæreevne, hvor det er Banedanmarks vurdering, at de eksisterende fundamenter ikke kan eftervises efter nutidens bæreevne krav.

Muligheden for at etablere en erstatningsvej med en anden placering

Ved Banedanmarks planlægning af projektet, har Banedanmark undersøgt flere mulige placeringer af erstatningsvejen.

Banedanmark har således undersøgt muligheden for at erstatningsvejen kunne placeres tættere på jernbanen, således, at matrikel [3d] ville blive påvirket i mindre omfang, da der i dette tilfælde ikke i samme grad ville ske en gennemskæring af ejendommen. Grundet jordbundsforholdene omkring banedæmningen, har det imidlertid vist sig, at denne placering ikke er mulig.

Etablering af erstatningsvejen med en anden placering end den foreslåede besværliggøres af flere forhold. For det første ville en mere direkte vej fra Skibsholtvej til Ulbækhusvej medføre, at matrikel [3b] gennemskæres, og denne løsning vurderes således at have en større påvirkning for lodsejeren. For det andet er ejendommen allerede gennemskåret af luftledninger. Hvor der bl.a. er et afstandskrav på 8,5 m fra vejkant til højspændingsanlægget.

Den foreslåede placering af erstatningsvejen er således fundet ved et sammenhold af ovenstående forhold, samtidig med, at der er forsøgt at påvirke lodsejerens ejendom i så lille grad som muligt.

Herudover har Banedanmark undersøgt muligheden for at lade erstatningsvejen flyttet længere væk fra banen og går parallelt med matrikel [3d/3b]. Denne løsning vil gennembyrde beskyttede naturområder. Desuden ville der skulle etableres en overføring over vandløbet.

Det er Banedanmarks vurdering, at dette ikke er proportionalt med den fremlagte erstatningsvej.

Etablering af en stibro ved Skibsholtvej

På besigtigelsesforretningen for projektet stillede Vejle Kommune forslag om, at den eksisterende bro ved Skibsholtvej kunne erstattes af en stibro. Kommunen fremførte på forretningen, at kommunen er påbegyndt etablering af et nyt boligområde nord for banen. Herudover anførte kommunen, at kommunens befolkning anvender den eksisterende bro til at krydse banen således at det rekreative område syd for banen kan tilgås. Kommunen har således anført, at en nedlæggelse af broen ved Skibsholtvej medfører at steder, hvor jernbanen kan krydses, nedbringes for borgerne i området.

Det skal hertil oplyses, at Banedanmark i sin planlægning af projektet alene kan inddrage aktuelle trafiktal for broen. Disse trafiktal har vist, at broen anvendes i meget begrænset omfang, og dette er således lagt til grund for ønsket om at broen nedlægges.

Det er endvidere Banedanmarks vurdering, at rekreative interesser i området ikke isoleret set kan begrunde at en bro skal genopføres. Rekreative interesser i et område varetages af kommunen og må således anses for at være kommunale interesser. Det er således Banedanmarks bekymring, at opførelsen af en stibro som erstatning for den nuværende vejbærende bro, med den begrundelse at borgerne i området skal gives adgang til rekreative interesser, udgør et kommunalt alternativ til elektrificeringsprogrammet. Endvidere er det Banedanmarks vurdering, at der kan stilles spørgsmålstegn ved, hvorvidt etableringen af en erstatningsvej til Ulbækhusvej er proportionel, hvis der samtidig anlægges en stibro ved Skibsholtvej.

Banedanmark og Vejle Kommune har dog haft en drøftelse omkring muligheden for at indgå i et samarbejde, evt. som koordineret proces, omkring etablering af en stibro til rekreative formål. Dette har på nuværende tidspunkt ikke udmøntet sig i en aftale.

Anlægsøkonomi ved Skibsholtvej Bro 20624

Nedenfor er anlægsomkostninger inkl. administrationsomkostninger, alle priser inkl. k1 + k2 tillæg. Alle tal er afrundet til hele millioner kroner.

1.	Betonbro (som Ulbækhusvej)	21 mio. kroner
2.	Erstatningsvej	5 mio. kroner
3.	Stålbros*	20 mio. kroner
4.	Stibro**	10 mio. kroner

* Baggrund, Licitationspris fra udbud efteråret 2020, tillagt administrationsomkostninger. Projektet omhandler en ét-fags bro på spuns og pæle med samme placering som den eksisterende bro.

** Baggrund, Anlægsoverslag fra tilsvarende stibro i stål på betonfundamenter.

Bro 20630 Gl. Vejlevej i Daugaard

På forretningen blev der spurgt ind til omkostninger Banedanmark havde ifm. ombygningen af Bro 20630 Gl. Vejlevej i Daugaard tilbage i 2008. Banedanmark har derfor fundet disse opgørelser frem og fremskrevet dem til 2020 priser. De geografiske- og jordtekniske forhold mellem denne bro og Skibsholtvej er dog ikke direkte sammenlignelige. Der er ligeledes sket en stor udvikling inden for dokumentationskrav i den mellemliggende periode, hvorfor det er Banedanmarks vurdering, at projekterne ikke kan sammenlignes 1-1.

Anlægsomkostninger korrigeret 14 mio. kroner.”

På baggrund af ovenstående besvarelse fra anlægsmyndigheden finder kommissionen, at denne kan godkende det af anlægsmyndigheden fremlagte projekt på det nu foreliggende grundlag.

Kommissionen lægger i den forbindelse vægt på, at det efter anlægsmyndighedens oplysninger alene koster 1 mio. kr. mere at anlægge en betonbro i forhold til anlæg af en stålbros, bl.a. henset til jordbundsforhold ved brostedet ved Skibsholtvej samt øgede omkostninger ved montering af præfabrikeret stålbros. Kommissionen lægger derudover vægt på, at det samtidig er nemmere at opføre og vedligeholde en betonbro. Kom-

missionen lægger endvidere vægt på, at det efter kommissionens opfattelse er betydeligt billigere at anlægge en erstatningsvej (inkl. omkostninger til arealerstatning m.v.) mellem Skibsholtvej og Ulbækhusvej end en betonbro eller stålbro ved Skibsholtvej.

Det er kommissionens opfattelse, at de aktuelle trafiktal for brostedet ved Skibsholtvej samt særlige rekreative interesser forbundet med dette brosted ikke kan begrunde en genopførelse af brostedet efter nuværende krav til vejanlæg, eller anlæg af en stibro samme sted. Kommissionen lægger i den forbindelse vægt på den forholdsvis korte afstand mellem de to brosteder samt det forhold, at der anlægges en erstatningsvej mellem Skibsholtvej og Ulbækhusvej.

I forhold til anlæg af erstatningsvejen mellem Skibsholtvej og Ulbækhusvej lægger kommissionen vægt på, at det fremlagte projekt for denne vej er myndighedsbehandlet, herunder godkendt af Sydøstjyllands Politi og Vejle Kommune. Kommissionen lægger derudover vægt på, at anlægsmyndigheden har undersøgt mulige alternative placeringer af erstatningsvejen, som imidlertid har vist sig besværlige eller uladsiggørige, bl.a. som følge af jordbunds- og terrænforhold, påvirkning af beskyttet natur og afstandskrav til luftledninger.

Kommissionens beslutning er truffet i henhold til § 13, stk. 1 i ekspropriationsprocessloven, lov nr. 1161 af 20. november 2008.

Ekspropriationskommissionen fastsatte herefter følgende:

Tekniske bestemmelser

St. 27.207 - 29.326

Jernbanen elektrificeres, og der pålægges servitut om eldrift.

St. 32.019 - 36.670

Jernbanen elektrificeres, og der pålægges servitut om eldrift.

St. 34.715 - 34.780 v.s.

Der eksproprieres areal fra matr. nr. 6v Assendrup By, Engum til jernbanen matr. nr. 46a Assendrup By, Engum til autotransformerstation.

Der udlægges ny privat fællesvej over matr. nr. 6v Assendrup By, Engum fra auto-transformerstation på baneareal til kommunevej Ulbækhusvej.

St. 34.675 - 34.910 h.s.

Eksisterende overkørsel fra kommunevej Ulbækhusvej til matr. nr. 6q Assendrup By, Engum nedlægges.

Privat fællesvej over matr. nr. 6q Assendrup By, Engum nedlægges.

Der eksproprieres areal fra matr. nr. 5l Assendrup By, Engum og 7000c smst., kommunevej Ulbækhusvej, til ny privat vej som adgang til matr. nr. 6q Assendrup By, Engum fra Ulbækhusvej til sammenlægning med matr. nr. 6q Assendrup By, Engum. Eksisterende privat vej tilpasses ny privat vej på matr. nr. 6q Assendrup By, Engum. Der pålægges servitut om vejret for infrastrukturforvalteren over matr. nr. 6q Assendrup By, Engum.

St. 34.785

Ulbækhusvej (bro nr. 20622).

Eksisterende bro nedlægges og erstattes med en ny bro (ny bro nr. 20621) ca. 25 meter vest for eksisterende bro.

Der eksproprieres areal fra matr. nr. 5l, 6q, 6v og 5f Assendrup By, Engum til kommunevej Ulbækhusvej.

Overkørsel fra kommunevej Ulbækhusvej til matr. nr. 5f Assendrup By, Engum tilpasses til vejprojekt.

Der etableres ny privat vej og vendeplads på nedlagt kommunevej Ulbækhusvej som adgang til jernbanens teknikhytter for infrastrukturforvalteren.

Privat fællesvej på matr. nr. 6q Assendrup By, Engum nedlægges.

St. 34.900 h.s.

Sundhedsstyrelsens opmærksomhedsværdi på 0,4 mikrot Tesla findes overskredet f.s.v.a. magnetfeltspåvirkning for beboelsen på matr. nr. 44 Assendrup By, Engum. Ejendommen kan overtages af Banedanmark.

St. 34.905 - 34.920 h.s.

Der eksproprieres areal fra matr. nr. 44 Assendrup By, Engum til jernbanen matr. nr. 46a Assendrup By, Engum.

St. 34.935 - 35.100 h.s.

Der pålægges servitutter om oversigt på matr. nr. 5a, 5l og 4a Assendrup By, Engum.

St. 35.000 - 35.625 h.s.

Der anlægges en ny kommunevej mellem Ulbækhusvej og Skibsholtvej. Der eksproprieres areal fra matr. nr. 3d, 4a, 4c, 5k og 22 Assendrup By, Engum, der udskilles som ny kommunevej.

St. 35.615

Skibsholtvej (bro nr. 20624).

Broen nedlægges.

Ikke udskilt kommunevej Skibsholtvej afkortes på den nordlige side af jernbanen, og arealet afrømmes og tillægges matr. nr. 3e Assendrup By, Engum til ejers frie råden. Der eksproprieres areal fra matr. nr. 10a Assendrup By, Engum til etablering af vendeplass på den nordlige side af jernbanen.

Ikke udskilt kommunevej Skibsholtvej afkortes på den sydlige side af jernbanen, og arealet afrømmes og tillægges matr. nr. 3d Assendrup By, Engum til ejers frie råden.

Der pålægges servitut om færdselsret for infrastrukturforvalteren over matr. nr. 3e og 3d Assendrup By, Engum.

Hermed afsluttedes forretningen.

Mette Plejdrup Nielsen

Ole Riber Kjær

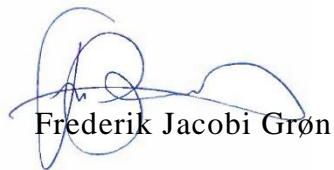
Holger Hedegaard

Uffe Henneberg

Søren Green

/Frederik Jacobi Grøn

Udskriftens rigtighed bekræftes.



Frederik Jacobi Grøn