

**EKSTRAKT
UDSKRIFT
AF
FORHANDLINGSPROTOKOLLEN
FOR
STATSEKSpropriationsKOMMISSIONEN
FOR JYLLAND**

**ELEKTRIFICERING
FREDERICIA - VEJLE**

(Besigtigelses- og ekspropriationsforretningen den 29. juni 2021)

10. hæfte

Tirsdag den 29. juni 2021 kl. 10.00 samledes kommissionen på Munkebjerg Hotel, Munkebjergvej 125, Vejle for at afholde en kombineret besigtigelses- og ekspropriationsforretning i anledning af elektrificering af jernbanestrækningen mellem Fredericia og Vejle vedrørende brostedet, Østerbrogade, st. 26.750.

Til stede var Kommissarius ved Statens Ekspropriationer i Jylland, Mette Plejdrup Nielsen, de af Transportministeriet udpegede medlemmer af kommissionen, tidligere tømrermester Ole Riber Kjær, Henne og tidligere gårdejer Holger Hedegaard, 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 projektleder Gitte Fuhr Thomsen.

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 Christian Kampmann og ingeniør Søren Weiss Borgen.

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.

Transportministeriet har ved brev af 4. maj 2021 bemyndiget kommissarius til at ned sætte en ekspropriationskommission med henblik på at afholde en kombineret besigtigelses- og ekspropriationsforretning.

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. Projektet er ligeledes omfattet af lov om offentlige veje for så vidt angår kommunale tilvalg af løsninger.

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 eldrevet 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 el-tog 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, samt lov om offentlige veje.

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: Vejle Kommune og Vejle Museerne.

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 ikke at gennemføre arkæologiske forundersøgelser i forbindelse med denne del af projektet.

Modtagne myndighedstilladelser

Generelt

Bro 20596 Østerbrogade

Vejle Kommune har den 29. september 2020 tilsluttet sig vejprojektet i henhold til vejlovens § 24.

Der er den 20. oktober 2020 modtaget samtykke fra Sydøstjyllands Politi.

Vejle Kommune har den 8. november 2019 godkendt afvandingsprojektet for 2 spor og den 29. september og 20. oktober 2020 godkendt afvandingsprojektet af udvidelsen fra 2 til 4 spor.

Vejle Kommune har den 4. september 2020 givet dispensation til anlægsarbejde inden for skovbyggelinje.

Tegningsoversigt

| <u>Tegningsnr.</u> | <u>Tegningsnavn</u> | <u>Mål</u> |
|---------------------|---|------------|
| SA-23-9290-06-17 | Oversigtskort, Vejle Kommune, rev. | 1:50.000 |
| SA-23-26750-06-17 | Besigtigelsesplan st. 26.750 Bro nr. 20596, Østerbrogade | 1:1.000 |
| SA-23-26750-06-17-O | Besigtigelsesplan st. 26.750 Bro nr. 20596, Østerbrogade | 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.

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 denne besigtigelsesforretning:

- en vejbærende bro udskiftes

Bro 20596 Østerbrogade

Østerbrogade er en kommunevej, som krydser jernbanen i Vejle By. Der etableres en ny bro med samme placering som den eksisterende bro, men udvides til 4 kørebaner. Den nye vejoverføring hæves op til ca. 1,2 meter i forhold til den eksisterende vejoverflade. Vejramperne op mod broen hæves over en strækning på henholdsvis ca. 110 meter mod nord og ca. 120 meter mod syd. Afstand mellem autoværn på broen øges fra eksisterende ca. 16 meter til ca. 26 meter, hvor der er bredest på den nye bro. Udvidelsen sker mod både øst og vest.

Eksisterende bro krydser banen næsten vinkelret. Den nye bro vil også være næsten vinkelret på jernbanen, men udvides mest mod vest i dens sydlige ende og i nordlige ende mest mod øst. Vejen er dimensioneret til en hastighed på 50 km/t, svarende til hastighedsbegrænsningen inden for byzonen. Trappen til Rødkildevej reetableres.

Generelle bestemmelser

Arealer og ekspropriationer

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. For 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 midlertidige eksproprierede arealer blive leveret tilbage til de pågældende lodsejere. Disse arealer eksproprieres midlertidigt.

Til sikring af støttevægge pålægges tilstødende ejendomme en servitut, der begrænser mulighederne for udgravning m.m. op til støttevægge, idet dette kan påvirke konstruktionernes stabilitet og funktion. Servitutens udstrækning og affattelse vil fremgå af ekspropriationsmateriale.

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. Vejle Kommune er medfinansierende i forbindelse med udvidelsen af broen over jernbanen ved Østerbrogade. Banedanmark afholder alle udgifterne til en ny bro inkl. ramper til en bro med to spor. Vejle Kommune finansierer alle udgifter, der er forbundet med udvidelse af broen med tilhørende ramper fra to til fire spor.

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 ny-anlagte, 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 2021 - 2024. 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

Eksisterende bro nedrives af to omgange, ligesom den nye bro tilsvarende opføres af to omgange. Herved er det muligt at afvikle trafik over broen i to kørespor under udførelse, med undtagelse af kortere perioder med specielt krævende opgaver.

Der lukkes for alt færdsel af bløde trafikanter, der under hele udførelsen omdirigeres til alternativ krydsning af banen via nærliggende stitunneler.

Støj

Under nedrivning af eksisterende bro og anlæg af ny bro samt etablering af nyt vejanlæg over broen 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 den nye bro.
- Ramning af fundamenter til køreledningsmaster.
- Nedbrydning og bygning af bro.
- Entreprenørkørsel og materialehåndtering omkring broen.

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 bro, anlæg af ny bro 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.

Der fremkom ingen bemærkninger til projektet fra de fremmødte lodsejere.

Der henvises i øvrigt til de fremførte bemærkninger fra besigtigelsesforretningen den 4. februar 2021, som kan læses på www.kommissarius.dk.

Ekspropriationskommissionens beslutning

Kommissionen besluttede sig for at godkende projektet.

Kommissionen har i den forbindelse lagt vægt på, at det vurderes at være hensigtsmæssigt og samfundsøkonomisk fornuftigt, at det kommunale og statslige projekt gennemføres samtidigt, bl.a. således at de berørte lodsejere ikke forstyrres ad flere omgange. Derudover har kommissionen lagt vægt på, at der fra Transportministeriet foreligger den fornødne bemyndigelse til projektets gennemførelse, som bl.a. er udstedt på baggrund af en vedtagelse af de fornødne kommunale anlægsbevillinger.

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. 26.750

Østerbrogade (bro nr. 20596)

Broen erstattes af ny bro samme sted med 4 kørebaner.

Der eksproprieres areal fra matr. nr. 26f, 33e, 34b, 34p og 42b Engene, Vejle Jorder til kommunevej Østerbrogade. Matr. nr. 33f Engene, Vejle Jorder eksproprieres i sin helhed til vejareal.

Der pålægges servitut om støttevæg på matr. nr. 33k, 33o, og 42b Engene, Vejle Jorder.

Trappe fra Østerbrogade til matr. nr. 33f og 33o Engene, Vejle Jorder nedlægges.

Del af ejerlejlighed nr. 3 med 3 garager, bygning langs med Østerbrogade på matr. nr. 26f Engene, Vejle Jorder eksproprieres og fjernes.

Der pålægges servitut om færdselsret for infrastrukturforvalteren over matr. nr. 26f Engene, Vejle Jorder.

Bygning med garager og materialerum, langs med Østerbrogade på matr. nr. 42b Engene, Vejle Jorder eksproprieres og fjernes.

Der fremlagdes herefter arealfortegnelse nr. 5 med tilhørende ekspropriationsplaner.

Kommissionen foretog de rekvirerede ekspropriationer vedrørende de i fortegnelsen anførte løbenumre.

Anlægsmyndigheden oplyste på forespørgsel fra ledende landinspektør, at for ejendomme, hvor der etableres støttevæg på vejareal ud for ejendommene, gælder de almindelige regler i vejlovens § 73, stk. 3, hvorefter det kræver tilladelse fra vejmyndigheden at foretage udgravning eller påfyldning nærmere vejens areal end 3 meter samt nærmere vejens areal end svarende til to gange højdeforskellen mellem udgravningen eller påfyldningen og vejens areal. Hvor disse regler ikke er tilstrækkelige til at sikre støttevægskonstruktionernes tilstedeværelse og stabilitet, pålægges servitut om støttevæg med skærpede udgravningsbestemmelser m.m.

Der gælder følgende generelle bestemmelser vedrørende ekspropriationerne:

Rentefoden er 0,00 %.

Ekspropriationsdatoen er den 1. juli 2021, og erstatningsbeløbene forrentes fra denne dato.

Såfremt der ikke foreligger anden aftale, fastsættes erstatningen for midlertidig brug af arbejdsarealer efter anlæggets udførelse, jf. ekspropriationsproceslovens § 18, og tilfalder den, der er ejer (eventuel bruger) af arealet på tidspunktet for den midlertidige brug. Hvis anlægsmyndigheden og lodsejeren ikke kan blive enige om vilkårene for arealernes aflevering, kan sagen forelægges ekspropriationskommissionen.

Overdragelse af arealer til lodsejere sker pr. 1. juli 2021, medmindre andet er aftalt, og med de servitutter, der er angivet nedenfor, samt med sådanne servitutter, der skal opretholdes uanset den skete ekspropriation.

Aflagte vejarealer overdrages med sædvanlig ret til ledningsservitut som anmærkning n i fortegnelsen.

Overdragne, nedlagte vejarealer stilles først til modtagerens rådighed efter anlæggets udførelse. Ved afleveringen af aflagte vejarealer er vejbelægningen fjernet, såfremt ikke andet aftales.

I tilfælde, hvor der ikke umiddelbart opnås forlig, kan der blive tale om a conto afregning af erstatninger. Afregningsbeløbenes størrelse og øvrige vilkår fastsættes af kommissarius.

Den matrikulære og tingbogsmæssige berigtigelse vedrørende de overdragne arealer vil til sin tid finde sted uden udgift for modtagerne, såfremt den sker i forbindelse med den tilsvarende berigtigelse vedrørende de øvrige til anlægget eksproprierede arealer.

Kommissarius forestår indberetning til skattemyndighederne vedrørende ændringer i ejerforholdene. For ejendomme, der er berørt af delekspropriationer, foretages en omvurdering.

Med undtagelse af erstatninger for begrænsede indgreb, der ikke indebærer fare for pantsikkerheden, forudsætter erstatningens udbetaling, at ejeren til kommissarius indsender tingbogsattest og erklæring fra panthaverne i ejendommen. I disse tilfælde tillægges der derfor lodsejeren et beløb til betaling af tingbogsattesten og et skønsmæssigt fastsat beløb til betaling af gebyrer til panthaverne.

Reglerne for opgørelse af erstatning er fastsat i § 24, stk. 1, i ekspropriationsprocessloven. Erstatninger, der ikke er fastsat pr. arealenhed, men som faste beløb for det afståede areal og/eller ulemper, ændres således ikke, selv om den endelige opmåling viser et andet areal end forudsat i arealfortegnelsen. Ved delekspropriationer sker dog en

regulering, såfremt det afståede areal efter opmåling viser sig at være mere end 5 % større end angivet i arealfortegnelsen.

Endelig skal det oplyses, at der ikke, medmindre andet er anført under det enkelte løbenummer, på nuværende tidspunkt er taget stilling til spørgsmålet om erstatning for ejendomsforringelse som følge af anlæggets nærhed, hvorfor ejeren inden for et år efter anlæggets ibrugtagning kan begære dette erstatningsspørgsmål behandlet af ekspropriationskommissionen, jf. § 21 i ekspropriationsprocesloven. Ved anlæggets ibrugtagning forstås i denne forbindelse, når anlægsmyndigheden har færdigmeldt alle anlægsarbejder for strækningen.

Sag om spørgsmål af ekspropriationernes lovlighed skal anlægges ved domstolene inden 6 måneder fra ekspropriationsdatoen, jf. § 26 i ekspropriationsprocesloven.

Med hensyn til de enkelte løbenumre passerede følgende:

.....

Hermed afsluttedes forretningen.

Mette Plejdrup Nielsen

Ole Riber Kjær

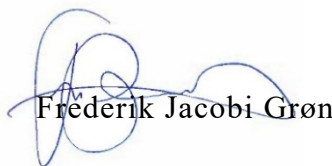
Holger Hedegaard

Uffe Henneberg

Søren Green

/Frederik Jacobi Grøn

Udskriftens rigtighed bekræftes.


Frederik Jacobi Grøn