

**UDSKRIFT  
AF  
FORHANDLINGSPROTOKOLLEN  
FOR  
STATSEKSpropriationsKOMMISSIONEN  
FOR JYLLAND**

**ELEKTRIFICERING  
AARHUS - RANDERS  
(Besigtigelsesforretningen den 19. april 2022)  
41. hæfte**

Tirsdag den 19. april 2022 kl. 12.30 samledes kommissionen på Fladbro Kro, Randersvej 75, 8920 Randers NV for at afholde en besigtigelsesforretning i anledning af elektrificering af jernbanestrækningen fra Aarhus til Randers.

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 Niels Juel, Hadsund, samt Eva Pinnerup, Viborg og Steen Vindum, Kjellerup, der af kommissarius er udtaget fra den af kommunerne udarbejdede liste over kommunale medlemmer af kommissionen.

Som repræsentant for Randers Kommune mødte Birgit Berggren.

Den ledende landinspektør, Inger Juhl Larsen, mødte sammen med landinspektør Torben Grundfør Richter.

Protokollen førtes af fuldmægtig, cand. jur. Anne Cathrine Worning Frisbjerg.

For anlægsmyndigheden, Banedanmark, mødte projektleder Ditte Holst Nielsen, landinspektør Anja Holmgaard Graversen og projektassistent Birgitte Eriksen Honar.

En række af de af anlægget berørte lodsejere var mødt.

Transportministeriet har ved brev af 2. februar 2018 bemyndiget Banedanmark til at forelægge projektet for ekspropriationskommissionen.

Banedanmarks repræsentanter redegjorde for nærværende projekt 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 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.

Denne besigtigelse omhandler bro nr. 20978 Væthvej samt en forsyningsstation nær Thomas Edisons Vej i Randers. Disse forhold har tidligere været behandlet på en besigtigelsesforretning den 13. og 14. juni 2018, hvorved efterfølgende undersøgelser dog retfærdiggør at indstille disse til fornyet projektprøvelse.

Bro nr. 20978 Væthvej har tidligere været behandlet som en brohævning, men indstilles i stedet til en sporsænkning. En sporsænkning vurderes at indsnævre projektets arealbehov og begrænse trafikale gener samtidigt med, at projektet vurderes at kunne opnå en ikke ubetydelig økonomisk besparelse. Det pga. at skinner og sveller skal udskiftes i en driftsopgave.

Forsyningsstationen ved Thomas Edisons Vej indstilles til en beliggenhed nord for jernbanen, hvor arealanvendelsen er mindre intensiv end syd for jernbanen. Motiverende er også behovet for såkaldte neutralsektioner, der skal udspringe fra forsyningsstationen.

Ydermere behandles ændringer til to magnetfeltsejendomme, der blev behandlet ved besigtigelsesforretning den 29. og 30. maj 2018 i Aarhus Kommune. Årsagen hertil er implementering af en teknisk afværgeforanstaltning på jernbanen.

### Forudsætninger

Projektet er omfattet af lov nr. 609 af 12. juni 2013, Lov om elektrificering af jernbanen, samt lov nr. 686 af 27. maj 2015, Jernbaneloven.

Projektet har gennemløbet en VVM-proces med to offentlige høringer. Den første offentlige høring var idéfasen og blev gennemført i perioden 20. april 2015 til 31. maj 2015. De indkomne forslag er behandlet i et høringsnotat. Den anden offentlige høring løb fra den 3. oktober 2016 til 27. november 2016. De næsten 200 indkomne hørings-svar er behandlet i et høringsnotat fra marts 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.

I forbindelse med nærværende besigtigelsesforretning er følgende myndigheder inddraget: Randers Kommune, Vejdirektoratet og Miljøstyrelsen.

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.

### Modtagne myndighedstilladelser

#### Randers Kommune

##### Bro nr. 20978 - Væthvej

Randers Kommune har d. 30. september 2019 vurderet, at det ikke kræver dispensation fra naturbeskyttelsesloven at foretage grundvandssænkning.

#### Forsyningsstation ved Thomas Edisons Vej

Randers Kommune har den 23. december 2021 meddelt tilladelse til at anvende Rudolf Diesels Vej, som adgangsvej til den private fællesvej, som anvendes til at krydse jernbanen over til forsyningsstationen nord for jernbanen.

Randers Kommune har den 17. december 2021 afgjort, at afledning af tagvand fra teknikbygning til jernbanegrøft ikke kræver tilladelse efter miljøbeskyttelsesloven § 28, stk. 1.

Miljøstyrelsen har d. 5. januar 2022 oplyst, at placeringen af et 400V kabel i privat fællesvej med overlappende fredskovsnotering forventes at kunne ske uden dispensation fra skovloven, såfremt de fredskovspligtige arealer ved siden af vejen ikke påvirkes. Miljøstyrelsen har umiddelbart vurderet, at fredskovsnoteringen også kan være fejlagtig, hvorfor dette undersøges nærmere af styrelsen.

Vejdirektorat har den 6. januar 2022 udtalt, at der på nærmere vilkår og efter ansøgning vil blive meddelt tilladelse til at krydse E45 og til at grave et 25 kV kabel ned i statsvejen E45 og indenfor vejbyggelinjepålagt areal.

#### Tegningsoversigt

<u>Tegningsnr.</u>	<u>Tegningsnavn</u>	<u>Mål</u>
SA-24-000000-05-17	Oversigtskort	1:100.000
SA-24-111720-05-17	Besigtigelsesplan st. 111.720 – 111.900	1:1.000
SA-24-111720-05-17-O	Besigtigelsesplan st. 111.720 – 111.900	1:1.000
SA-24-154940-05-17	Besigtigelsesplan st. 154.340 – 155.470	1:2.000
SA-24-154940-05-17-O	Besigtigelsesplan st. 154.340 – 155.470	1:2.000
SA-24-171070-05-17	Besigtigelsesplan st. 170.200 – 171.720	1:1.000
SA-24-171070-05-17-O	Besigtigelsesplan st. 170.200 – 171.720	1:1.000

#### Projektbeskrivelse

Elektrificeringsprojektet udføres i flere trin. Først udføres et projekt, der omfatter de forberedende arbejder, dvs. udførelse af de anlæg, der dels skal etableres og dels skal fjernes for at muliggøre elektrificeringen. Dernæst udføres selve elektrificeringen, dvs. 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

En del af de nuværende broer på jernbanestrækningen er for lave og skal enten hæves, nedlægges eller erstattes med nye broer for at skabe det nødvendige fritrumsprofil til køreledningsanlægget og strømaftagere, der er monteret på togene. I nogle tilfælde kan jernbanesporene sænkes som et alternativ.

I Randers Kommune skal der sporsænkes under broen ved Væthvej (bro nr. 20978).

### Bro nr. 20978 – Væthvej

Væthvej er en kommunevej, der udgør en central vejforbindelse mellem øst- og vestsiden af Langå. For at opnå det nødvendige fritrumsprofil under broen foretages der sporsænkning på jernbanearealet over en strækning på ca. 320 meter. På det dybeste sted forventes sporene sænket ca. 1 meter.

### Autotransformerstationer og Forsyningsstationer

I forbindelse med elektrificering af jernbanestrækningen Aarhus – Randers skal der etableres to forsyningsstationer og otte autotransformerstationer til køreledningsanlæggets strømforsyning. På jernbanestrækningen i Aarhus, Favrskov og Randers Kommune placeres én forsyningsstation og fire autotransformerstationer.

En forsyningsstation består af to jernbanetransformere og en fordelingsstation. Jernbanetransformeren omformer transformatorstationens 150 kV vekselstrøm til 25 kV vekselstrøm, der benyttes i køreledningsanlægget. Fordelingsstationen fordeler strømmen til køreledningerne og afhjælper nødsituationer.

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

Det permanente arealbehov til placering af forsyningsstationerne og autotransformerstationer vil generelt være hhv. ca. 3.500 m<sup>2</sup> og 1.300 m<sup>2</sup> pr. lokalitet. Derudover skal der tinglyses servitut til beskyttelse af kablerne til strømforsyning fra nærmeste transformerstation.

## Forsyningsstation – Thomas Edisons Vej i Randers Kommune

Vest for Randers by opføres en forsyningsstation nord for jernbanen og erhvervsområdet ved Viborgvej (lokalplan 216). Stationen er planlagt placeret i direkte forlængelse af jernbanen og ved siden af rampen fra et vejanlæg.

Forsyningsstationen tilkøbes det overordnede 150 kV højspændingsnet på transformerstationen nord for Viborgvej ved Over Hornbæk. Fra Energinet's transformerstation og frem til forsyningsstationen skal forløbe 2 sæt kabler á 3 stk. 150 kV kabler og 1 stk. fiberstyringskabel. Kablerne nedgraves til en minimumsdybde af 100 cm og har et servitútbælte på 2 meter til hver side af kablesættet.

Et strømforsyningskabel på 400 V skal forsyne forsyningsstationen med strøm. Der kobles på forsyningsnettet med opkoblingspunkt anvist af det lokale forsyningselskab. Kablet nedgraves til en minimumsdybde af 40 cm og har et servitútbælte på 0,5 meter til hver side af midten af kablet.

Der skabes vejadgang til forsyningsstationen ad kommunevejen Thomas Edisons Vej og privat fællesvej, der er overført jernbanen ved bro nr. 21016. Matr.nr. 60 Over Hornbæk By, Hornbæk (jernbanen) har allerede vejret ad den private fællesvej, jf. servitut d. 06.01.2012.

### Neutralsektioner

Neutralsektioner er et strømløst område i kørestrømanlægget. Disse har til formål at adskille to forskellige delstrækninger i køreledningsanlægget, således at det sikres, at et tog ikke modtager strøm fra to forskellige elsystemer samtidigt.

### Neutralsektion ved forsyningsstation Thomas Edisons Vej, Randers Kommune

På jernbanens nordlige side etableres en neutralsektion med afsæt i forsyningsstationen. Kabeltracéet er ca. 800 meter langt. Der er tale om et højspændingskabel på 25 kV, der nedgraves i en minimumsdybde af 100 cm og har et servitútbælte på 1 meter til hver side af kablet.

### Generelle bestemmelser

### Arealer og ekspropriationer

Kørestrømsanlægget med master, køreledninger m.m. etableres primært på Banedanmarks egne arealer, 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 indenfor 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 sporsækning 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 midlertidige eksproprierede arealer blive leveret tilbage til de pågældende lodsejere. Disse arealer eksproprieres midlertidigt.

### 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. siger at nye højspændingsanlæg ikke bør opføres tæt på eksisterende boliger og børneinstitutioner. Banedanmark følger et forsigtighedsprincip på 0,4  $\mu\text{T}$  (mikrotesla) som en årlig gennemsnitsværdi.

Såfremt det nye køreledningsanlæg etableres med samme teknologi, som på de øvrige elektrificerede jernbanestrækninger, vil der på strækningen Aarhus – Randers opstå et



magnetfelt langs med jernbanen, som betyder at nogle boliger vil være udsat for magnetfelter over  $0,4 \mu\text{T}$ . Derfor er der udført særskilte magnetfeltsberegninger for nærliggende boliger, som viser magnetfeltets udbredelse på disse ejendomme.

Boliger der berøres med et magnetfelt over  $0,4 \mu\text{T}$  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  $0,4 \mu\text{T}$ . Såfremt det ikke er muligt at finde passende afværgeforanstaltning, således at magnetfeltsservitut skal pålægges, tilbydes lodsejer at afstå ejendommen til Banedanmark.

#### Fremmede ledninger

Der er afholdt møder med ledningsejere og udarbejdet ledningsprotokoller. De underskrevne ledningsprotokoller fremvises på ekspropriationsforretningen.

#### 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 2023-2024.

#### Togtrafikken

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

Nogle af spærringerne 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 evt. 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.

### Støj

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.

### 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 lejlighed til at udtale sig.

Kommissionen drøftede herefter det fremlagte projekt i lyset af de bemærkninger, der fremkom under det indledende møde.

De væsentligste bemærkninger var følgende:

Enkelte lodsejere ønskede oplyst, hvor dybt kablerne kommer til at ligge. Hertil oplyste anlægsmyndighedens repræsentanter, at der vil være ca. 1,4 meter til bunden af kabelgraven, så kablerne vil ligge i cirka en meters dybde.

I forlængelse af ovenstående ønskede lodsejerne oplyst, hvorvidt der sker retablering af dræn. Dette blev bekræftet af anlægsmyndighedens repræsentanter.

Flere lodsejere ønskede oplyst, hvor fast linjeføringen af kablerne ligger. Der fremkom forslag fra lodsejerne om at placere kablerne længere mod øst langs motorvejen.

Anlægsmyndighedens repræsentanter oplyste hertil, at anlægsmyndigheden har undersøgt muligheden, men at man har fået afslag fra Vejdirektoratet på at placere kablerne i den byggelinje, som ligger langs motorvejen. Afslaget skyldes formentlig planerne om udvidelse af motorvejen.

Endvidere blev det af anlægsmyndigheden oplyst, at der også er afstandskrav i forhold til andre el-ledninger, hvorfor man har valgt det fremlagte tracé. Så vidt muligt ønsker anlægsmyndigheden at undgå for mange krydsninger af elledninger af både økonomiske og sikkerhedsmæssige årsager.

Kommissarius oplyste supplerende, at kommissionen påser, at der er de fornødne myndighedsgodkendelser til projektets gennemførelse, men at kommissionen hverken er myndighed i denne henseende eller kan tilsidesætte andre myndigheders sagsbehandling.

I forlængelse af ovenstående fremkom der ønske om, at kablerne flyttes så langt mod vest, så de følger markvejen i stedet for at ligge midt i marken.

Enkelte lodsejere ønskede oplyst, hvorvidt man kan bygge ovenpå kablerne. Dette blev afvist af anlægsmyndighedens repræsentanter, som oplyste, at det vil fremgå af servitutteksten.

Endvidere blev det fremført, at der formentlig er nogle restriktioner i form af afstandskrav til el-ledninger i forbindelse med byggeri i nærheden af sådanne ledninger.

Ledende landinspektør oplyste på forretningen desuden, at Randers Kommune har en rammeplan fra 2021 for dette område, hvoraf det fremgår, at området skal friholdes

for byudvikling, idet området skal anvendes til landskab- og naturområder mellem bydele.

Enkelte lodsejere udtrykte bekymring for ejendomsværdiforringelse på grund af projektet.

Lodsejerne blev vejledt om, at spørgsmål om erstatning vil blive behandlet på en senere ekspropriationsforretning. Dog vil spørgsmål om erstatning for midlertidig brug af arealer blive afregnet med anlægsmyndigheden efter anlægsarbejdets afslutning.

#### Ekspropriationskommissionens beslutning

Kommissionen drøftede de fremsatte bemærkninger og forslag indgående og besluttede at godkende det af Banedanmark fremlagte projekt, jf. dog nedenstående.

Anlægsmyndigheden anmodes om frem mod ekspropriationsforretningen at undersøge muligheden for, uden fordyrelse af projektet, at imødekomme forslaget om at flytte kabeltracéet længere mod vest, så det følger markvejen.

Ligeledes anmodes anlægsmyndigheden om frem mod ekspropriationsforretningen at undersøge muligheden for at tilrette/optimere placeringen af forsyningsstationen.

Kommissionen fastsatte herefter følgende:

#### Særlige bestemmelser

Følgende udgår af det 13. hæfte af 27. februar 2020 af forhandlingsprotokollen for statsekspropriationskommission vedrørende Elektrificering Aarhus – Randers for de vedtagne tekniske bestemmelser:

#### St. 111.755 – 111.810 h.s.

Sundhedsstyrelsens opmærksomhedsområde på 0,4 mikrotelsla findes overskredet f.s.v.a. magnetfeltspåvirkning for beboelsen på matr.nr. 19au Åby By, Åby. Ejendommen overtages af Banedanmark.

St. 111.800 – 111.830 h.s.

Sundhedsstyrelsens opmærksomhedsområde på 0,4 mikrotesla findes overskredet f.s.v.a. magnetfeltspåvirkning for beboelsen på matr.nr. 19ax Åby By, Åby. Ejendommen overtages af Banedanmark.

Følgende udgår af det 3. hæfte af 13. og 14. juni 2018 af forhandlingsprotokollen for statsekspropriationskommission vedrørende Elektrificering Aarhus – Randers for de vedtagne tekniske bestemmelser:

St. 154.940

Væthvej (bro nr. 20978).

Broen udskiftes og hæves ca. 1,1 meter.

St. 154.940 v.s.

Der eksproprieres areal fra matr. nr. 5cc, 14e, 61p og 56 Langå By, Langå til kommunevej Væthvej (vejlitra 7000e Langå By, Langå).

St. 154.940 h.s.

Der eksproprieres areal fra matr. nr. 61q, 61g, 5kb, 5f, 61i, 5ce og 5lh Langå By, Langå til kommunevej Væthvej (vejlitra 7000b Langå By, Langå).

Der eksproprieres areal fra matr. nr. 61i og 5ce Langå By, Langå til privat fællesvej og kommunesti Mosevej.

Der eksproprieres areal fra matr. nr. 5kb, 5kc og 5kd Langå By, Langå til kommunevej Skovlystvej (vejlitra 7000p Langå By, Langå).

St. 170.400 – 171.120

Der eksproprieres ret til anbringelse af strømførende kabler samt tinglysning af tilstedeværelsesdeklaration på matr. nr. 30x og 45a, Over Hornbæk By, Hornbæk samt matr. nr. 9b, 4ad og 3n Neder Hornbæk By, Hornbæk.

St. 171.080 – st. 171.160 v.s.

Der eksproprieres areal fra matr. nr. 30x Over Hornbæk By, Hornbæk til forsyningsstation på jernbane, matr. nr. 60 Over Hornbæk By, Hornbæk.

Der tildeles vejret til forsyningsstation for Banedanmark ad den private fællesvej Hans Geigers Vej, matr. nr. 30s Over Hornbæk By, Hornbæk.

Nye bestemmelser:St. 111.755 – 111.810 h.s.

Som følge af afværgeforanstaltninger på jernbanens areal vil ejendommens beboelse på matr. nr. 19au Åby By, Åby ikke blive påvirket af magnetfelt  $\geq 0,4$  mikrotesla af den elektrificerede jernbane. Ejendommen overtages således ikke af Banedanmark.

St. 111.800 – 111.830 h.s.

Som følge af afværgeforanstaltninger på jernbanens areal vil ejendommens beboelse på matr. nr. 19ax Åby By, Åby ikke blive påvirket af magnetfelt  $\geq 0,4$  mikrotesla af den elektrificerede jernbane. Ejendommen overtages således ikke af Banedanmark.

St. 154.940

Væthvej (bro nr. 20978).

Der foretages sporsænkning.

St. 170.575 – st. 171.575 h.s.

Der eksproprieres areal fra matr. nr. 26a og 45c Over Hornbæk By, Hornbæk til forsyningsstation på jernbane, matr. nr. 60 Over Hornbæk By, Hornbæk.

Der eksproprieres ret til anbringelse af strømførende kabler på matr. nr. 8l, 9a samt litra 7000r Neder Hornbæk By, Hornbæk og matr. nr. 45c, 26a, 30d, 42c, 14g samt 34e Over Hornbæk By, Hornbæk. De strømførende kabler inden for vejbyggelinjepålagt areal vil være beliggende på vilkår om fjernelse/ikke fordyrelse for vejmyndigheden.

St. 170.580 – 171.230 v.s.

Der eksproprieres ret til anbringelse af strømførende kabler på matr. nr. 3i, 4ad og 9b Neder Hornbæk By, Hornbæk og matr. nr. 45a, 30x, 30s, 30v samt litra 7000o Over Hornbæk By, Hornbæk.

Hermed afsluttedes forretningen.

Mette Plejdrup Nielsen

Ole Riber Kjær

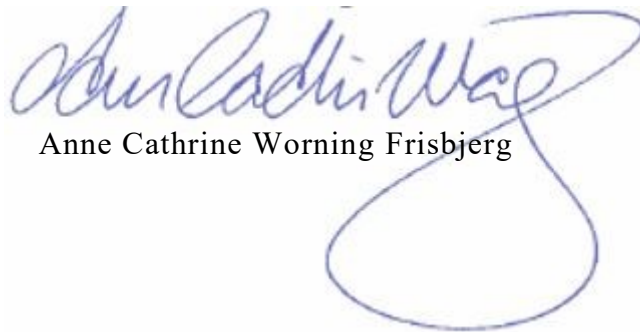
Niels Juel

Eva Pinnerup

Steen Vindum

/Anne Cathrine Worning Frisbjerg

Udskriftens rigtighed bekræftes.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Anne Cathrine Worning Frisbjerg', with a large, stylized loop at the end.

Anne Cathrine Worning Frisbjerg