

## VVM-screening – Ansøgning Ny Ellebjerg

Ansøgt efter bilag 2 til jernbaneloven – implementering af VVM-direktivet for statslige vej- og jernbaneprojekter samt havneprojekter – punkt 10 b) Anlægsarbejder i byzoner, herunder opførelse af butikcentre og parkeringsanlæg.

### Oplysninger om ansøger

Banedanmark

18632276

Carsten Niebuhrs Gade 43

1577 København V

82340000

[banedanmark@bane.dk](mailto:banedanmark@bane.dk)

Jannik McTigue

3035 8536

[jmtu@bane.dk](mailto:jmtu@bane.dk)

### Placering og anlægsperiode

Opgradering af Ny Ellebjerg Station – Nye perroner ved Øresundsbanen

Ny Ellebjerg Station, København

Øresundsbanens spor 21 og spor 22 ved Ny Ellebjerg Station beliggende mellem Køge Bugt-banen og Gammel Køge Landevejs krydsning af sporene. Se vedlagte oversigtskort i bilag 1. Matr.nr. 2184 samt dele af matr.nr. 2332a, Valby, København.

Projektområdet er omfattet af kommuneplanramme R19.T.5.5 og Lokalplan nr. 448 med tilhørende tillæg nr. 1 og 2. Planerne udlægger området til jernbaneformål med mulighed for at opføre bygninger og anlæg ”til brug i overensstemmelse med den fastlagte anvendelse til baneformål, herunder nye perroner til Øresundsbanen og København-Ringstedbanen med adgange fra bl.a. Gammel Køge Landevej-broen. Ved udformningen skal der lægges vægt på arkitektonisk kvalitet, på gode cykelparkeringsforhold, på passagemulighed for fodgængere og cyklister mellem stationsforpladserne samt på tryghed.”

Lokalplanen udpeger endvidere mulige forbindelser på tværs af baner og store veje, idet der ønskes at Valby bindes sammen af gode stier, overgange, broer og tunneler.

Banedanmark vurderer på det grundlag, at etableringen af perroner og tunnelforbindelse kan ske inden for den gældende lokalplan. Banedanmark vil indlede dialog med Københavns Kommune til bekræftelse af planforholdene og drøftelse af behov for eventuelle dispensationer.

Syd for Ny Ellebjerg Station og for enden af vejen Følager ejer Freja Ejendomme og Københavns Kommune arealer ud mod banen. Der er planer om at etablere byggeri på disse grunde, som beskrevet i lokalplanen, men dette byggeri kan først påbegyndes efter, at perroner og gangforbindelse er etableret. I forbindelse med byggeriet anlægges en forplads for bløde trafikanter, inkl. cykelparkering mv.

Byggegrunden har en grænseflade til dette projekt, idet arealbehovet for flere af løsningerne overlapper med matriklen for byggeprojektet. Når der er taget endelig stilling til projektets udformning, indgår Banedanmark en dialog med Freja Ejendomme og Københavns Kommune i forhold til grænsefladen mellem projekterne og udformningen af det planlagte byggeri.

### **Anlægsperiode**

01-06-2023 - 31-07-2025

### **Projektbeskrivelse**

Projektet "Opgradering af Ny Ellebjerg Station" undersøger muligheden for at etablere perroner langs Øresundssporene (spor 21 og 22) mellem Gammel Køge Landevej og Køge Bugt-banen. Perronerne skal have forbindelse til det øvrige stationsområde via Metroselskabets nyligt etablerede underjordiske niveau, et såkaldt concourse, samt adgang til Følager og Gammel Køge Landevej. Der er blevet undersøgt flere løsninger på forbindelsen på tværs af perronerne, dels en broløsning, dels en tunnelløsning, som Metroselskabet skal stå for. Den 16. september 2020 blev der ansøgt for perronprojekt med en broløsning, og den 9. december 2020 traf Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen afgørelse om at opgradering af Ny Ellebjerg Station med en broløsning over nye perroner ved Øresundsbanen ikke er VVM-pligtig. VVM-screeningsansøgning og afgørelse er vedhæftet som bilag 2 og 3.

I efteråret 2021 er det efterfølgende blevet besluttet i stedet at planlægge for tunnelløsningen, og derfor ansøges der i dette projekt alene for perronprojektet med en tunnelløsning, som skal erstatte det tidligere ansøgte projekt med en broløsning. I denne løsning planlægges forbindelsen via en gangtunnel under Øresundsbansens banen to spor. Løsningen indeholder trapper og elevatorer. Designmæssigt er denne løsning fuldt integreret med concourse-niveauet, og løsningen kan i stil med broløsningen håndtere de mange passagerer, som forventes på Ny Ellebjerg Station i fremtiden. Projektændringen er beskrevet i bilag 4.

Projektet er en følge af aftalen om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014, og akt 124 af 19. juni 2014, med blandt andet en beslutning om at igangsætte en undersøgelse af et projekt for perroner mv. langs Øresundssporene på Ny Ellebjerg Station.

Etableringen af perronerne vil give mulighed for, at Ny Ellebjerg Station kan betjene fremtidige togsystemer, som vil køre mellem Lufthavnen/Sverige og mod Ringsted/Roskilde uden at skulle passere København H, som derved bliver aflastet. Samtidig vil projektet give bedre og mere direkte forbindelse til store dele af Amager, blandt andet Ørestad og lufthavnen.

Der er vedlagt oversigtsplan for projektområdet som bilag 1, og udførelsesplan for projektet indgår i bilag 4.

Ja

Nej

Nej

Ja

### **Berørte parter**

Som bygherre udpeger Banedanmark ikke parter i sagen. Der er imidlertid både grænseflader til andre projekter og eksisterende anlæg i projektområdet samt beboere, erhverv, brugere af området og andre, som kan blive berørt i anlægsfasen.

Overordnet set er Banedanmarks vurdering, at følgende kan blive berørt af projektet:

- Metroselskabet
- Københavns Kommune
- Movia
- HOFOR (ledninger)
- Andre ledningsejere, Energinet
- Operatører på strækningen, DSB, S-banen
- Statens Ejendomssalg A/S, Gammel Kongevej 60, 1850 Frederiksberg C.
- Freja Invest ApS, Overgaden Neden Vandet 33, 1414 København K.

Herudover kan beboere i etageejendommen sydvest for banen på Følager, ejendomme på Carl Jacobsens Vej, de nordligste trappeopgange i etageejendommen på Poppelstykket samt boliger på Pilestykket og Ellestykket i perioder opleve generende støj og vibrationer under anlægsfasen. Samtlige beboere i nærområdet vil blive informeret om projektet og de konkrete forhold og tidspunkter med øget støjpåvirkning i de konkrete perioder i anlægsfasen. Området, hvor beboerne forventeligt vil blive orienteret om projektet, er vist på kort i bilag 5, notat om støj i anlægsfasen.

Ja

### **Miljømæssige konsekvenser**

Projektområdet ligger i tilknytning til Ny Ellebjerg Station og er stort set fuldt udnyttet til jernbanespor, midtliggende perron langs København-Ringsted sporene (spor 23 og 24) og øvrige baneanlæg. Arealet hvor de nye perroner skal placeres, består i dag af grøfter/skrånninger med spredt bevoksning. I byggeperioden etableres alternative adgangsforhold til/fra Køge Bugt-banen for at sikre passagerernes adgang. Arealer der skal anvendes som arbejdsarealer er i dag ubebyggede.

Støj

Støv

Affaldsproduktion

Andet

## Støj

### Anlægsfasen

I anlægsfasen vil der være støj fra anlæg af perroner og etablering af gangtunnel. De støjende aktiviteter forventes primært at være boring af sekant-pælevægge og støttemure samt anvendelse af hydraulisk hammer, gravemaskine, lastbilkørsel m.m.

Området omkring Ny Ellebjerg er under omdannelse fra industri til boliger og erhverv, herunder butikker. De nærmeste ejendomme ligger 30-50 meter fra arbejdsområderne. Primært beboere i etageejendommene mellem Gammel Køge Landevej og jernbanen, på Følager, boliger på Carl Jacobsens Vej, beboerne i de nordligste trappeopgange i etageejendomme på Poppelstykket samt boliger på Pilestykket og Ellestykket vil i perioder kunne opleve generende støj og vibrationer fra anlægsarbejderne.

Gennemførelse af projektet vil medføre overskridelser af de vejledende grænseværdier for støj om aften og natten i weekender, når der udføres særligt støjende arbejder. Det drejer sig imidlertid om ganske få weekender med aften- og natarbejde, som er fordelt ud over en periode på omkring 1½ år. Der vil endvidere ikke forekomme konstant støjende arbejde de pågældende nætter, men periodisk støjende anlægsarbejde i løbet af aften og natten. Banedanmark vil i forbindelse med anlægsarbejdet informere og varsle beboere lokalt i nærområdet omkring projektet, vedrørende udførelstidspunkter og varighed for støjende arbejder m.m. Herved vil det være muligt for beboere i god tid at planlægge eventuelle forholdsregler.

Støjberegninger viser at der kan forventes støjniveauer på facaderne på nabobygningerne på op til 71 dB(A) ved Følager 29 i forbindelse med etablering af indfatningsvægge for transfertunnel. Vedrørende de øvrige anlægsaktiviteter vil støjniveauerne være væsentlig lavere. I tabel 1 i bilag 5 findes en oversigt over støjende anlægsarbejder.

Før igangsættelse af byggeriet ansøges om dispensation fra støjgrænserne og arbejdstiderne i Bygge- og anlægsforskrift i København (Københavns Kommune, 2016).

Området omkring Ny Ellebjerg er under udvikling. Der er mange planer for området og igangværende bygge- og anlægsaktiviteter. I forhold til de kumulative virkninger af anlægsstøj, kan det ikke udelukkes, at der i få situationer, vil være at anlægsstøj fra Metroens øvrige entrepriser samtidig med støjende arbejder fra nærværende projekt. Det er primært i den østlige del af projektområdet ved Ny Ellebjerg Station.

Støjende aktiviteter og støjpåvirkningen af omgivelserne i anlægsfasen er nærmere beskrevet i bilag 5, notat om støj i anlægsfasen. De ejendomme, der forventes berørt i vist omfang er angivet på kort i bilaget. De enkelte beboere vil blive identificeret i forbindelse med indsendelse af oplysningsmateriale om projektet.

### Driftsfasen

I driftsfasen vil der være støj fra brug af perronerne, herunder et ændret kørselsmønster med standsende tog og højtalerudkald på perronen. Herudover kan anvendelse og drift af elevatorer til og fra gangtunnellen give et hørbart støjbidrag for de passagerer som anvender stationen. Det vurderes dog ikke at have større støjmæssig effekt, idet det er godstrafikken på strækningen der er bestemmende for støjpåvirkningen fra jernbanestrækningen.

Etableringen af perronerne medfører øget persontogtrafik på visse strækninger i oplandet. COWI har på baggrund af estimater over det akkumulerede toglængde mertrafik i henholdsvis 2024 og på

længere sigt i 2030 beregnet den forventede stigning i kildestyrke langs de mest udsatte strækninger og på det grundlag fundet, at perronerne ikke vil have nogen væsentlig støjmæssig effekt.

Samlet set vurderes etablering af perroner ikke at have nogen væsentlige støjmæssige konsekvenser på omgivelserne, når projektet overgår til driftsfasen. Støjforholdene under drift findes nærmere beskrevet i vedlagte støjnotat fra COWI er vedlagt som bilag 6.

30-50 m

Nej

Nej

Ja

De aktiviteter som typisk kan generere støj der overskrider de vejledende grænseværdier vil primært blive gennemført i løbet af dagtimerne, hvor der ikke forventes en overskridelse af grænseværdierne. Støjen vil dog være hørbar for naboer og offentligheden, som opholder sig i området og kan opleves som generende, da den opfattes anderledes end den eksisterende støj fra passager- og godstog, som man forventer fra baneområdet.

Det gælder endvidere at støjende aktiviteter om natten kun vil forekomme i forbindelse med de relativt få planlagte lange weekendspærringer, som er fordelt ud over en periode på omkring 1½ år. Der vil endvidere ikke forekomme konstant støjende arbejde de pågældende nætter, men periodisk støjende anlægsarbejde i løbet af aften og natten.

Ja

Metroselskabets anlæg af en Metrostation ved Ny Ellebjerg i forbindelse med metro til Sydhavnen. Der er givet VVM-tilladelse til projektet i 2015 samt en supplerende VVM-tilladelse i 2017 om ændring af metrostationen ved Ny Ellebjerg. Anlægsfasen for etablering af underjordisk metrostation forventes at være afsluttet før etablering af Banedanmarks projekt påbegyndes.

Der er derudover planer om en række andre projekter i området. Ikke alle disse projekter er endnu godkendt/tilladt.

Projekterne er vist på kort over kumulative forhold på bilag 7.

Ja

Grus: ca. 7.000 m<sup>3</sup>

Stål: ca. 700 ton

Vand: ca. 2.000 m<sup>3</sup>

I driftsfasen vil der blive brugt vand og strøm til almindeligt vedligehold og drift af perroner, belysning, højttalere, elevatorer m.m., svarende til forbruget ved andre stationer.

Nej

### **Støv**

I anlægsfasen kan der være gener fra støv i forbindelse med selve anlægsarbejdet, jordhåndtering, jordkørsel og kørsel på arbejdspladser og -veje samt håndtering af skærver/ballast i forbindelse med arbejde på sporet. Der vil blive anvendt vanding ved særligt tørre perioder i anlægsfasen for at

forhindre væsentlige støvgener i overensstemmelse med reglerne i Bygge- og anlægsforskrift i København (Københavns Kommune, 2016).

Der vil ikke blive genereret støv i driftsfasen.

Det er alene de nærmeste beboere, der eventuelt vil kunne opleve øget støvpåvirkning. Som anført ovenfor, vil støvnedsettende tiltag blive anvendt, så snart det viser sig nødvendigt.

Nej

Ja

Ja

Metroselskabets anlæg af en Metrostation ved Ny Ellebjerg i forbindelse med metro til Sydhavnen. Der er givet VVM-tilladelse til projektet i 2015 samt en supplerende VVM-tilladelse i 2017 om ændring af metrostationen ved Ny Ellebjerg. Anlægsfasen for etablering af underjordisk metrostation forventes at være afsluttet før etablering af Banedanmarks projekt påbegyndes.

Der er derudover planer om en række andre projekter i området. Ikke alle disse projekter er endnu godkendt/tilladt.

Projekterne er vist på kort over kumulative forhold på bilag 7.

Ja

Grus: ca. 7.000 m<sup>3</sup>

Stål: ca. 700 ton

Vand: Ca. 2.000 m<sup>3</sup>

I driftsfasen vil der blive brugt vand og strøm til almindeligt vedligehold og drift af perroner, belysning, højtalere, elevatorer m.m., svarende til forbruget ved andre stationer.

Nej

### **Affaldsproduktion**

Bro 12002, Køge Bugt banen over Øresundssporene, må delvist ombygges, hvor konstruktionen grænser op til de nye perroner ved Øresundssporene. I forbindelse med denne tilpasning vil der blive genereret bygningsaffald i form af blandt andet nedbrudt beton m.m.

Herudover vil der være almindeligt byggeaffald i forbindelse med anlægsarbejdet. Affaldstyper og mængder:

Plast og papir: 1-10 m<sup>3</sup>

Træ og krydsfiner: 1-10 m<sup>3</sup>

Nedbrudt beton: 80 -100 ton

Hele området er områdeklassificeret og en del af projektområdet er kortlagt på vidensniveau 2 (V2), hvor der er påvist forurening af en type og koncentration, som kan forårsage skadelig virkning på mennesker eller miljø. Da arealet benyttes til jernbaneformål og tidligere industri, kan der være yderligere punktforureninger. Der er således kendte forureninger af både jord og grundvand i

området ved Ny Ellebjerg, som er påvist i forbindelse med tidligere forundersøgelser og anlægsarbejder.

Der er ingen ændringer i forhold til det allerede godkendte projekt.

Der skal udgraves relativt store jordmængder ved udgravning til tunnel under spor 21-22 (Øresundsporene) og ind til concourse-arealet. Disse jordmængder skal transporteres væk til en af kommunen anvist jordmodtager jf. den jordhåndteringsplan, der udføres for projektet.

Der skal forventeligt bortskaffes ca. 13.000 m<sup>3</sup> jord. Baseret på tidligere erfaringer, hvor det bl.a. graves i V2 kortlagte områder, forventes det, at langt største delen består af ren jord (kategori I) og lettere forurenede jord (Kategori II). Andelen af kraftig forurenede jord ligger erfaringsmæssigt på kun ca. 5 %.

Håndtering, flytning og bortskaffelse af jord vil ske i overensstemmelse med reglerne herfor i jordflytningsbekendtgørelsen og krav i tilladelserne samt aftalerne med godkendte modtagere. Banedanmark vil foretage kontrol med, at entreprenører overholder disse forhold.

I driftsfasen vil der kun blive genereret almindeligt dagrenovationslignende affald i forbindelse med anvendelse af perronerne.

Nej

Nej

Ja

Metroselskabets anlæg af en metrostation ved Ny Ellebjerg i forbindelse med Metro til Sydhavnen. Der er givet VVM-tilladelse til projektet i 2015 samt en supplerende VVM-tilladelse i 2017 om ændring af metrostationen ved Ny Ellebjerg. Anlægsfasen for etablering af underjordisk metrostation forventes at være afsluttet før etablering af Banedanmarks projekt påbegyndes.

Der er derudover planer om en række andre projekter i området. Ikke alle disse projekter er endnu godkendt/tilladt.

Projekterne er vist på kort over kumulative forhold på bilag 7.

Ja

Grus: ca. 7.000 m<sup>3</sup>

Stål: ca. 700 ton

Vand: Ca. 2.000 m<sup>3</sup>

I driftsfasen vil der blive brugt vand og strøm til almindeligt vedligehold og drift af perroner, belysning, højttalere, elevatorer m.m., svarende til forbruget ved andre stationer.

Nej

## **Andet**

### **Spildevandsproduktion inkl. regnvand**

I anlægsfasen vil det oppumpede vand fra grundvandssænkning blive reinfileret.

De nye perroner afvandes med et linjedræn. Vandet ledes til eksisterende afvandingsystem og videre til Gåsebækrenden, som leder vandet ud via Enghave Kanal til Kalveboderne på Nordsiden af Valbyparken.

Den fremtidige sporafvanding forbliver uændret i forhold til de nuværende forhold. Dog er det ikke længere muligt at føre vandet ved gravitation under Køge Bugt-banen, idet den nye tunnelkonstruktion bygges op til en kote, som er højere end de nuværende ledningskoter. Bortledning af vand må derfor i fremtiden ske ved pumpning. Perronernes nye befæstede areal medfører, at vandføringen fra det samlede opland under et dimensionsgivende regnskyl er for stor til at bortpumpe den fulde mængde uden en vis udjævning. Det er derfor nødvendigt at etablere et forsinkelsesbassin før vandet ledes til pumpestationen. Under den forudsætning at der kan udledes 40 l/s skal bassinet etableres med et volumen på ca. 100 m<sup>3</sup>.

De ændrede afvandingsforhold i driftsfasen vurderes ikke at medføre væsentlige miljømæssige påvirkning.

### **Påvirkning af vandløb, sø eller havet**

De nye befæstede arealer for perronerne er ca. 3.000 m<sup>2</sup>. Omfanget af en eventuel forøgelse i den mængde, der udledes til Gåsebækrenden, er meget begrænset og ligger på ca. 1.500 m<sup>2</sup> pr. år.

Der er ingen ændringer i forhold til det allerede godkendte projekt.

### **Påvirkning af grundvandet, herunder behov for grundvandssænkning**

Ny Ellebjerg ligger i et område med såkaldt begrænsede drikkevandsinteresser (OBD). Det nærmeste område med særlige drikkevandsinteresser (OSD) ligger ca. 1.350 m nordøst for Ny Ellebjerg og er knyttet til vandindvindingen På Frederiksberg. OSD samt indvindingsboringerne til Frederiksberg Forsyning ligger således i stor afstand til Ny Ellebjerg. Det nærmeste område med drikkevandsinteresser (OD) ligger knap 700 m sydøst for Ny Ellebjerg Station og er knyttet til vandindvindingen i Hvidovre Kommune. Også her ligger indvindingsboringerne i stor afstand fra projektområdet. Størstedelen af arealerne er ikke kortlagt forurenede (V1 og V2), men en del af det sydlige spor ligger inden for en V2-kortlagt grund. Herudover, er der kendte forureninger af både jord og grundvand i området ved Ny Ellebjerg, som er påvist i forbindelse med tidligere forundersøgelser og anlægsarbejder.

#### Anlægsfasen

Den største påvirkning af grundvandet vil være i forbindelse med udgravning til gangtunnel. Grundvandspotentialet i kalken - det primære grundvandsmagasin, hvori der skal udgraves - er beliggende mellem kote 0 og -1 m DVR90. Grundvandspotentialet er i området kunstigt lavt pga. permanent dræning af Godsbanen længere mod sydøst. Der skal ved anlægsarbejdet graves ned til ca. kote -7 m DVR90, dvs. grundvandssænkning skal tilvejebringe en sænkning på ca. 5-6 m, lokalt ned til ca. 7 m. Grundvandshåndteringen i anlægsfasen påtænkes udført i lighed med Metroselskabets nærliggende entreprise CRSH5, lidt mod nord/nordøst, ved brug af et antal pumpeboringer udenfor udgravningen. I dybdepunkter i udgravningen kan det eventuelt blive relevant at supplere med pumpeboringer også hér. Ud fra sænkingskoterne og vandmængderne fra denne grundvandssænkning (udført i 2018-2019) skønnes at der for nærværende projekt (CRSH7) vil skulle oppumpes ca. 20-30 m<sup>3</sup>/time, men der er ikke i denne fase udført grundvandsmodellering til en nøjere vurdering af dette. Kalken i området forventes, fra de mange udførte prøvepumpninger at have meget begrænset permeabilitet. Dette forventes særligt at gælde fra ca. 3-4 m under kalkoverfladen og nedad. Dette betyder at de grundvandsvandmængder, der forventes at skulle håndteres, er begrænsede.



Den begrænsede permeabilitet betyder omvendt at kapaciteten af den enkelte pumpe- og re-infiltrationsboring ligeledes vil være begrænset (skønnet 2-3 m<sup>3</sup>/time pr. boring), det vil sige at et betragteligt antal boringer - skønnet ca. 10 af hver boringstype - vil være nødvendige. Det kunne i stedet for pumpeboringer være relevant at lade grundvand strømme ind i udgravningen og så fjerne dette ved en kombination af drænrender og pumpe-sumpe. Dette vil, med udgravning i kalk, erfaringsmæssigt betyde at vandet vil få et betragteligt indhold af opslemmet kalk og at vandet derfor ikke umiddelbart kan reinfiltres (og dette er der behov for, særlig af hensyn til de omgivende forureninger). Derfor er denne metode vurderet uhensigtsmæssig. Det oppumpede grundvand skal reinfiltres i et antal reinfiltrationsboringer i omgivelserne. I størst muligt omfang benyttes eventuelt bevarede re-infiltrationsboringer fra entreprise CRSH5, (hvor der blev anvendt fem boringer) samt de vestligste af de til metrobyggeriet anvendte reinfiltrationsboringer. I den faktiske udformning af reinfiltrationsanlægget vil det særligt blive sikret at der reinfiltres mod eksisterende forurenede grunde.

Det må forventes at det oppumpede grundvand skal behandles ved brug af aktivt kul før reinfiltration. I forbindelse med grundvandssænkningen på CRSH5 blev der observeret stigende koncentrationer af klorerede stoffer, og der blev anvendt kulfilter som rensning inden reinfiltration i en del af perioden. Den stigende koncentration af klorerede stoffer på den entreprise skyldtes sandsynligvis, at der blev trukket forurening til fra øst, da der her er påvist en meget markant forurening med klorerede stoffer. Eventuelt, periodevis overskudsvand afledes til kloak. Der er planlagt supplerende jordbundundersøgelser til belysning af bl.a. vandføringssevne af kalken syd for den nye tunnel og af eventuel grundvandsforurening i dette område. Med disse data reduceres risikoen for blandt andet at projektere for få pumpe- henholdsvis re-infiltrationsboringer.

Ved øvrige arbejder vil det blive sikret, at der ikke sker spild eller udledninger, som kan påvirke grundvandskvaliteten.

#### Driftsfasen

Der er ingen permanent påvirkning af grundvandet i driftsfasen.

#### **Lugt og luftforurening**

Projektet giver ikke anledning til lugtgener. Der kan være en lokal påvirkning af luftkvaliteten fra udledninger fra anlægsmateriel og øget tung trafik i anlægsfasen.

#### **Påvirkning af skov, herunder fredskov**

Nærmeste fredsovsområde ligger ca. 850 m syd for projektområdet og påvirkes ikke af projektet.

#### **Gældende bygge- og beskyttelseslinjer**

Der er ingen bygge- og beskyttelseslinjer inden for projektområdet.

#### **Anvendelsen af naboarealer**

Projektet medfører ingen yderligere permanente begrænsninger, f.eks. i form af servitutter og lign. I anlægsperioden forventes dele af naboarealer midlertidigt anvendt til byggeplads.

#### **Visuelle og landskabsmæssige forhold**

Etablering af perroner og gangtunnel, vil betyde en ændring af det visuelle indtryk af området. Ændringen vil imidlertid være af begrænset karakter, og være tilsvarende den øvrige anvendelse af området.

Der vil blive opsat belysning, som vil være synligt i området og muligvis fra den nærmeste bebyggelse. Belysning opsættes som udgangspunkt for at oplyse perronerne og vil blive indrettet, så belysningsmasterne ikke oplyser naboarealer.

Etablering af perronerne vil desuden betyde, at der vil være passagerer, som opholder sig i nærheden af den eksisterende bygning syd for Øresundssporene på Følager. Der vil ikke være direkte udsyn fra perronerne hen til de nederste etager af bygningen, og det vil derfor ikke medføre indbliksgener.

### **Trafikale forhold**

I anlægsfasen kan der være en påvirkning af den lokale vejtrafik i forbindelse med eventuelle afspærringer, ind- og udkørsel fra arbejdspladser samt øget tung trafik i området. Herudover kan der være en påvirkning af de bløde trafikanter ved omlægning/afspærring af den offentlige sti under jernbanebroen, der også giver adgang til Køge Bugt-banen. Størstedelen af den tunge trafik der genereres i anlægsfasen, er i forbindelse med transport af jord og betonbiler. Dertil kommer transport af grusmaterialer samt armerings-/konstruktionsstål. Det vurderes, at transportbehovet vil ligge på ca. 1.500 transporter i alt svarende til gennemsnitlig to lastbiler om dagen i hele anlægsperioden. Transporter af jord, grus mv. sker via Følager-siden.

Udover transport via vejnettet vil jernbanen blive benyttet til transport af materialer og maskiner. Logistikpladsen ved Vigerslev Gods benyttes som omlasteplads fra vejtransport til jernbanen. Vigerslev Gods ligger tæt på Ny Ellebjerg Station, og der er direkte sporadgang til spor 21, 22 og 23. I forbindelse med tunnelarbejderne vil Logistikpladsen blive anvendt til, at få ikke-sporkørende maskiner ind på arbejdsområdet. Maskinerne anbringes på en fladvogn, som kan køre maskinen hen til arbejdsområdet. Maskinerne arbejder fra fladvognen og skal således ikke køre på selve sporet. I forbindelse med perronarbejderne vil Logistikpladsen blive anvendt til at få sporkørende materiel ind til arbejdsområdet. I det omfang det er muligt vil Logistikpladsen også være transportvej for materialer til blandt andet perronelementer og andre betonelementer.

Projektområdet er beliggende i et byområde med gode adgangsforhold til større veje omkring byggepladsen, herunder Gammel Køge Landevej og Folehaven/Ellebjergvej (O2). Det vurderes, at anlægstrafikken fra projektet ikke vil betyde en væsentlig trafikstigning på de omkringliggende veje.

Anlægsfasen indeholder lange weekendspærringer af både spor 21 og 22, som vil kræve at godstogene omlægges via København H. Hvor spor 21 og 22 er spærret enkeltvis, hvorved trafikken skal afvikles som enkeltsporsdrift Kalvebod – Vigerslev/Hvidovre Fjern. I de lange weekendspærringer hvor spor 23 er spærret, må trafikken fra København-Ringsted banen omlægges over Roskilde-Valby for køreretningen mod København H.

Nej

### **Natur og fredning**

#### **Natura 2000-områder**

Nærmeste Natura 2000-område er nr. 143 Vestamager og havet syd for, som ligger ca. 1,8 km syd for projektområdet. Projektet medfører ikke miljøpåvirkninger, som vil kunne påvirke Natura 2000-området.

### **§-3 beskyttet natur**

Der ligger ingen arealer omfattet af Naturbeskyttelseslovens § 3 inden for eller i nærheden af projektområdet. Nærmeste § 3-beskyttede sø ligger ca. 1.000 meter fra området.

### **Beskyttede arter (Bilag IV, rødlistede arter mv.)**

Projektområdet består af befæstede arealer og arealer med spor i drift. Skråningerne er delvist bevoksede, men det forventes ikke, at de udgør levesteder for bilag IV-arter. Der fældes ikke træer af en størrelse, som er egnede for flagermus.

Nej

Nej

### **Hvor ligger nærmeste vandområder jf. vandområdeplanerne?**

Projektområdet er lokaliseret inden for den regional grundvandsforekomst, dkms\_3627\_kalk og herudover er de nærmeste vandområder jf. vandområdeplanerne henholdsvis de terrænnære grundvandsforekomster, dkms\_3645\_ks ca. 520 m nord for projektområdet samt kystvandet Nordlige Øresund, ca. 1,8 km syd for projektområdet.

### **Påvirkes målsætningerne for vandområderne?**

Målsætningerne for vandområderne påvirkes ikke af projektet.

### **Påvirker projektet muligheden for at opnå/opretholde god miljøtilstand i havet jf. havstrategiloven?**

Projektet påvirker ikke muligheden for at opnå/opretholde god miljøtilstand i havet.

### **Dokumentation**

Bilag 1\_Oversigtskort - Projektet

Bilag 2\_Ansøgning for projekt med broløsning, fra den 16. september 2020

Bilag 3\_Screeningsafgørelse for projekt med broløsning, fra den 9. december 2020

Bilag 4\_Notat Projektændringer ved tunnelløsning på Ny Ellebjerg St\_07062022\_

Bilag 5\_Støj i anlægsfasen\_ver.4.0\_inkl. støjniveauer

Bilag 6\_Støj i driftsfasen

Bilag 7\_Kumulative forhold omkring projektområdet