



Lokaltog A/S  
Jættevej 50  
4100 Ringsted  
Att. Henrik M. Jørgensen

Landskab og Skov  
J.nr. 2021 - 61384  
Ref. NIEBJ  
D. 4. Januar 2022

Sendt per mail til [post@lokaltog.dk](mailto:post@lokaltog.dk), [hejo@lokaltog.dk](mailto:hejo@lokaltog.dk) og [max.nordquist@atkinsglobal.com](mailto:max.nordquist@atkinsglobal.com)

### **Udkast til afgørelse om, at sporrenovering af Østbanen mm. ikke er omfattet af krav om miljøvurdering**

Miljøstyrelsen har den 15. oktober 2021 modtaget jeres ansøgning om sporrenovering af Østbanen, flytning af Rødvig Station og reetablering af Faxe Syd Station som en krydsningsstation.

#### **Afgørelse**

Miljøstyrelsen har på baggrund af en screening vurderet, at projektet ikke vil kunne påvirke miljøet væsentligt og derfor ikke er omfattet af krav om miljøvurdering. Afgørelsen er truffet efter § 21 i miljøvurderingsloven<sup>1</sup>.

Afgørelsen er ikke en tilladelse, men alene en afgørelse om, at projektet ikke skal gennemgå en miljøvurderingsproces. Bygherre har ansvar for at indhente eventuelle nødvendige tilladelser og dispensationer for at realisere projektet.

Screeningen er gennemført med udgangspunkt i det projekt, som er beskrevet i ansøgningen og på baggrund af de miljømæssige forudsætninger, som er gældende på screeningstidspunktet.

Hvis projektet ændres, er bygherre forpligtet til at ansøge igen med henblik på at få afgjort om ændringen er omfattet af krav om miljøvurdering.

Afgørelsen bortfalder, hvis den ikke er udnyttet inden 3 år efter, at den er meddelt eller ikke har været udnyttet i 3 på hinanden følgende år, jf. miljøvurderingslovens § 39.

#### **Sagens oplysninger**

Ansøgningen er indgivet i henhold til § 18 i miljøvurderingsloven. Ansøgningen er fremsendt til Miljøstyrelsen, som varetager kommunalbestyrelsens opgaver og beføjelser for anlægget, jf. §3, stk. 1, nr. 3 i miljøvurderingsbekendtgørelsen<sup>2</sup>, da infrastruktur anlægget berører mere end to kommuner. Bygherres ansøgning er vedlagt som bilag 1, det øvrige ansøgningsmateriale som bilag

<sup>1</sup> LBK nr. 973 af 25/06/2020 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).

<sup>2</sup> BEK nr 1376 af 21/06/2021 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter

Projektet er omfattet af bilag 2 punkt 10c og 13a i miljøvurderingsloven:

10c) Anlæg af jernbaner og anlæg til kombineret transport og af intermodale terminaler (projekter, som ikke er omfattet af bilag 1).

13a) Ændringer eller udvidelser af projekter i bilag 1 eller nærværende bilag, som allerede er godkendt, er udført eller er ved at blive udført, når de kan have væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet (ændring eller udvidelse, som ikke er omfattet af bilag 1).

Bilagspunkt 13a er anvendt idet der er tale om renovering af eksisterende anlæg.

## **Projektbeskrivelse**

### Sporrenovering

Skinner og sveller på Østbanen er slidte, hvilket har medført, at hastigheden på banen er blevet nedsat, og man har været nødsaget til at fjerne passagersæder for at mindske akseltrykket.

Østbanen skal derfor renoveres således, at trafikken kan genoptages med normal drift i forhold til antal toge, samt deres hastighed og passagerkapacitet. Nye skinner vil tillige mindske støjgenen til baneomgivelserne.

Der skal gennemføres en gennemgribende sporrenovering af hele Østbanen, som bl.a. indebærer følgende tiltag:

- Spor, sporskifter og sveller udskiftes til nye.
- På nogle strækninger udskiftes hele sporkassen.
- På andre strækninger udføres alene ballastrensning. (ballastforbedring/sigtning af ballastskærverne under sporet).
- På nogle strækninger udvides baneomgivelser med 1-4 meters bredde, for at opfylde nye banekrav.
- Baneafvandingen skal renoveres / retableres / fornyes i form af:
  - Nye banegrøfter (normkrav).
  - Oprensning af eksisterende grøfter.
  - Grøftbassiner.
  - Dræn og rørlægning i bynære områder og stationer.
  - Forsinkelsesbassiner omkring stationer (St. Heddinge, Karise, Hårlev og Klippinge).

Østbanens beliggenhed fremgår af bilaget: Overordnet beliggenhed af Østbanen.

### Ny Rødvig Station

Rødvig Station på Østbanen skal flyttes fra sin nuværende placering tæt ved Rødvig Havn til en nordligere placering ved Marmorvej nord for Vemmetoftevej i Rødvig hvorved banestrækningen forkortes.

I forbindelse med opførelsen af den nye station vil der blive etableret følgende:

- En 90 meter lang perron med diverse aptering.
- Et spor langs perronen.
- Et omløbsspor / udtræksspor.
- Et forpladsareal mellem parkeringsplads og adgangssti.

- Et parkeringsareal med 15 parkeringspladser og 2 handicappladser. Der etableres ladestandere til elbiler, og der forberedes med trækrør til samtlige pladser for fremtidig etablering af ladestandere.
- En stiforbindelse til den nye perron.
- En kombineret velfærdsbygning for Lokaltogs kørende personale og offentligt toilet.
- En overdækket cykelparkering.
- Diverse hegn og en indbliksskærm mod naboer.

Placering og detailindretning af Ny Rødvig Station fremgår af bilag: Indretning af Ny Rødvig Station, 23-03-2021.

I forbindelse med etableringen af den nye station skal der ske følgende tiltag omkring Lejdebækken:

- Lejdebækken som på nær en mindre strækning på 6-7 meter er et åbent vandløb, vil blive omlagt/sideflyttet på en strækning på ca. 230 meter, nord for Vemmetoftevej, hvor den eksisterende rørlægning også fjernes. Lejdebækkens underføring under udtræksspøret etableres som et fladbundet stålør med en bredde på ca. 1800 mm, der giver mulighed for at etablere en vandløbsbredde på 1000 mm samt faunapassager på begge sider af vandløbet.
- Junglestien, som i dag forløber langs Lejdebækken vil blive omlagt på grund af omlægningen/sideflytningen af Lejdebæk.

For at kompensere for, at der skal ske en omlægning / sideflytning af Lejdebækken og dermed også det rekreative område som indeholder Junglestien, har Stevns Kommune bestemt at der skal gennemføres følgende tiltag:

- Lejdebækken vil blive fritlagt på en ca. 120 meter lang strækning syd for Vemmetoftevej og der vil blive skabt et rekreativt areal i dette område.
- De eksisterende skinner i dette område vil blive taget op og bortskaffet som led i etableringen af det rekreative område.

Fritlægningen og omlægningen af Lejdebækken fremgår af bilag: Helhedsplan - Lejdebæk ved Ny Rødvig Station.

#### Faxe Syd Station

Faxe Syd Station på Østbanen ønskes reetableret som krydsningsstation. En krydsningsstation er en station på en banestrækning, hvor 2 tog i modsat retning kan passere hinanden. Krydsningsstationer etableres på enkeltsporede strækninger og er vigtige for at togene kan krydse hinanden.

Placering og detailindretning af Faxe Syd Station fremgår af bilag:Faxe Syd Stations reetablering som krydsningsstation.

I forbindelse med reetableringen af stationen som krydsningsstation vil der blive bygget / etableret følgende:

- Et nyt sporskifte ilagt umiddelbart nordnordvest for den nye midtliggende sideperron og de nye ramper (sporskiftet ses ikke på Bilag 4).

- Sporskiftet forbindes med det eksisterende Spor 2 (benævnt "nyt spor" på Bilag 4), der dog forlænges med 60 meter og sideflyttes, så der kan etableres en midtliggende sideperron.
- En 90 meter lang midtliggende sideperron langs det forlængede og sideflyttede eksisterende Spor 2). Perronen vil blive 2,85 meter bred og 55 cm høj.
- Den eksisterende perron vil blive afkortet i den nordlige ende og forlænget i den sydlige ende.
- En ny gangsti fra den eksisterende perron og frem til sporovergang for enden af ny sideperron.
- Et 260 meter langt standardhegn mod Søndergårdsvej.
- Et varslingsanlæg for gående.

### Arbejdsarealer

Der vil blive etableret i alt 47 midlertidige arbejdspladser langs banen og på de større stationsområder. Samtidigt etableres der ca. 50 km midlertidige arbejdsveje, som dels skal benyttes til kørevej mellem de forskellige arbejdspladser og dels skal bruges som adgangsveje til banen og de arbejder, som skal udføres i forbindelse med afvandingsarbejderne, dæmningsudvidelser m.v.

Den enkelte arbejdsplads anvendes ikke fra projektets start til slut. Det forberedende arbejde med etablering af arbejdspladser foregår i løbet af foråret 2023 (fra 1. marts 2023). Togdriften på Østbanen indstilles 1. juni 2023. Det egentlige anlægsarbejde i sporene foregår i månederne juni 2023 til oktober 2023. Arbejdspladserne nedlægges successivt i takt med at arbejdet skrider frem. Arbejdspladserne vil alene have aktivitet i den periode, hvor der foregår arbejder på den pågældende delstrækning. Arbejdspladserne anvendes først af de tre anlægsentrepriser (Køge-Hårlev, Hårlev-Rødvig og Hårlev-Faxe Ladeplads). Den efterfølgende sporentreprise forventes at benytte nogen af disse arbejdspladser, men ikke nødvendigvis alle. Midt i oktober 2023 begynder togdriften igen på Østbanen.

Der er udfærdiget et notat om de midlertidige arbejdspladser og midlertidige arbejdsveje som indeholder oplysninger om størrelsen, de matrikulære forhold, ejerforhold og adresser. Eventuelle forhold, som kræver myndighedstilladelser, er oplyst for samtlige arbejdspladser og arbejdsveje. Det er eksempelvis nævnt om en given arbejdsplads eller arbejdsvej:

- Ligger i landzone
- Ligger inden for en skovbyggelinje
- Ligger inden for en å-beskyttelseslinje
- Ligger inden for en sø-beskyttelseslinje
- Påvirker et beskyttet §3 naturområde
- Påvirker et beskyttet jord- eller stendige
- Påvirker fredskov
- Ligger inden for en kirkebyggelinje
- Ligger inden for en arealfredning
- Ligger inden for beskyttelseslinjer for fortidsminder

Endelig er det anført om de respektive arbejdsarealer og arbejdsveje ligger inden for Område med Særlige Drikkevandsinteresser (OSD), inden for

Område med Drikkevandsinteresser (OD) eller ligger helt uden for område med drikkevandsinteresser.

Notatet er vedlagt som bilag: Midlertidige arbejdsarealer.

Der er udfærdiget et opfølgende notat til bilaget, hvor der sker en præsentation af de konkret beskyttede områder som enten midlertidigt eller permanent bliver berørt af de kommende anlægsarbejder på Østbanen.

Dette notat er vedlagt som bilag: Bygge- og beskyttelseslinjer, fredskov, fredninger og §3 beskyttet natur.

#### Arbejdets udførelse og tidsplan

Besigtigelsesforretningen for de arealer, som skal erhverves enten midlertidigt til arbejdspladser og arbejdsveje eller permanent til dæmningsudvidelser, grøftebassiner og lignende, forventes at finde sted i 1. halvår af 2022. Den efterfølgende ekspropriation af disse arealer forventes at finde sted i andet halvår af 2022. Gennemførelsen af projektet forventes påbegyndt i 2023 og afsluttet i andet halvår af 2023. Anlægsperioden vil formentlig forløbe over en periode på i alt 8-10 måneder. Detailtidsplanen er ikke endelig fastlagt.

#### **Vurdering**

Miljøstyrelsen har på baggrund af ansøgningsmaterialet vurderet, at projektet ikke vil medføre en væsentlig indvirkning på miljøet, og derfor ikke kræver udarbejdelse af en miljøvurdering. Dette er uddybet og begrundet nedenfor.

#### **Beskyttet natur**

Der bliver ikke inddraget beskyttede naturarealer til de nye/ændrede stationer.

Der vil blive ryddet arealer med fredskov i forbindelse med dæmningsudvidelser ved Billesborg Indelukke (170 m<sup>2</sup> eller 0,017 ha), Nyhave (1350 m<sup>2</sup> / 0,13 ha), Ganneskov (140 m<sup>2</sup> / 0,014 ha) og Hylleholt Skov (30 m<sup>2</sup> / 0,003 ha). Træerne kan ikke genplantes, idet arealerne bliver inddraget til baneskråning som friholdes for vegetation, af hensyn til sikkerhed og togdriften. Der er indsendt ansøgninger om ophævelse af fredskovspligten på de pågældende arealer. Såfremt der i den forbindelse stilles vilkår vedrørende retablering af de fældede træer, så vil der blive plantet erstatningstræer.

Udvidelserne er nødvendige for at banen kan leve op til nutidens normer for baneskråningers hældninger, og der er ikke mulighed for at fravige banenormen. Af supplerende oplysninger angiver bygherre, at der i praksis er tale om et tyndt bælte på 1-4 meter langs den eksisterende baneskråning, hvor der er tale om enkelte træer og ikke større samlede arealer. I alt vurderes det, at der på den 50 km lange strækning vil være behov for at fælde 37-38 træer.

Der etableres ligeledes et arbejdsareal i fredskov på i alt 5400 m<sup>2</sup> / 0,54 ha, som dog allerede er fældet.

Ansøgningerne er sendt til MST Storstrøm. Baseret på det begrænsede antal træer og skovarealernes samlede størrelse vurderes det ikke at kunne udgøre en væsentlig påvirkning af fredskovsarealerne. En vurdering af evt. påvirkede arter følger i næste afsnit.

Den eksisterende bane krydser flere beskyttede vandløb, herunder:

- Tryggevælde Å ved Lille Linde.
- Et sideløb Stevns Å som forløber gennem Karise.
- Vivede Mølleå, ca. 300 meter SØ for Tokkerup.
- Vedskølle Å ca. 200 meter vest for Egøje Station.
- Et sideløb til Køge Å syd for Køge ved Billesborg Indelukke.
- Tryggevælde Å mellem Hårlev og Varpelev.
- Storkebækken ved Bjælkerup.
- Leidebæk ved Rødvig.

Banen vil fortsat krydse disse vandløb hvorfor påvirkningen ikke vil være anderledes end for de eksisterende forhold. Afvandingen af banestrækningerne reetableres dog på de steder, hvor disse igennem årene er tilgroet eller på anden vis fyldt op. Der vil derfor blive ledt mere overfladevand til nogle vandløb, i en størrelsesorden, sammenlignelig med den der forekom, da baneafvandingen oprindeligt blev lavet. Se nærmere vurdering herom i vurderingsafsnit om overfladevand. Vandløbene bliver ikke fysisk påvirket af anlægsarbejdet. Specifikt for Vedskølle å hvor arbejdsarealet er inden for åbeskyttelseslinje, vil der være en afstand af 12 meter til åen.

Da der er tale om et strækingsanlæg på 50 km er der adskillige naturområder omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3 i nærheden heraf. Forekomster af beskyttet natur som påvirkes midlertidigt af projektet, er oplistet i ansøgningsbilaget: Bygge- og beskyttelseslinjer, fredskov, fredninger og §3 beskyttet natur.

Der vil være behov for midlertidige adgangsveje og arbejdsarealer inden for to beskyttede enge og en sø, hvor sidstnævnte i praksis ikke længere eksisterer, da den er opfyldt og inddraget i markareal. Bygherre har søgt om dispensation og angiver, at de reetablerer området efter endt anlægsarbejde.

Der er tale om smalle strækninger langs den eksisterende bane, som kun udgør en mindre del af de beskyttede enge. Det er Miljøstyrelsens vurdering, at den midlertidige inddragelse ikke vil være af væsentlig miljømæssig betydning for de beskyttede områder. Der vil dog være tale om en midlertidig påvirkning, hvorfor der også er søgt dispensation.

To steder vil der være behov for permanent dæmningsudvidelse til banen, som ved opfyld vil inddrage 33 m<sup>2</sup> af en 439 m<sup>2</sup> sø, samt 330 m<sup>2</sup> af et 57.700 m<sup>2</sup> overdrev.

Det er Miljøstyrelsens vurdering, at permanent inddragelse af dele af de berørte naturområder vil udgøre en negativ påvirkning heraf. Hvorvidt det kan medføre tilstandsændringer på de resterende dele af naturområderne vil afhænge af hvordan anlægsarbejdet udføres. Hvad angår søen har bygherre af supplerende oplysninger oplyst, at der er tale om en mergelgrav, som ligger op til banen, og at den reelle udbredelse af søen er langt mindre end den kortlagte udbredelse på Danmarks Miljøportal. Der er således ikke tale om, at søens reelle areal mindskes, men det er §3 markeringen omkring søen som mindskes med ca. 33 m<sup>2</sup>. Desuden ligger en del af §3 registreringen allerede inde over banedæmningen, hvilket ikke i praksis kan lade sig gøre. Baseret på ovenstående, samt at bygherre oplyser at Stevns kommune ikke har udtrykt bekymringer omkring sagen, er det Miljøstyrelsens vurdering, at

påvirkningen ikke kan forventes at være væsentlig. Anlægsarbejdet kræver dispensation fra Kommunen.

Hvad angår den permanente udvidelse i overdrevet er der tale om en så smal strækning, og en så lille del af det samlede område, at det vil have ubetydelige konsekvenser for overdrevet. Ligesom for ovennævnte sø er der søgt dispensation.

Samlet vurderes projektet således at medføre både midlertidige og permanente tilstandsændringer i naturområder omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3, hvorfor bygherre også har søgt om dispensation. De midlertidige arealinddragelser retableres efter endt anlægsarbejde. Det er vurderingen, at der ikke er tale om væsentlige påvirkninger.

Bygherre har udarbejdet et notat om Natura 2000 områder, som er vedlagt som bilag: Vurdering af påvirkningen af Natura 2000-områder i forbindelse med Østbaneprojektet.

Projektområdet, som er et strækningsanlæg, er beliggende i nærhed af, eller igennem følgende Natura 2000 områder:

- N149, Tryggevælde Ådal, som indeholder Habitatområde H132. Banen forløber igennem denne.
- N152, Vallø Dyrehave, som indeholder Habitatområde H198. Banen forløber inden for 100 meter heraf.
- N206, Stens rev, som indeholder Habitatområde H206. Banen har endestation ved Rødvig ca. 50 meter fra områdets grænse.

Udpegningsgrundlag for Habitatområde nr. 132		
Naturtyper:	Lagune* (1150)	Strandvold med enårige planter (1210)
	Strandvold med flerårige planter (1220)	Strandeng (1330)
	Grå/grøn klit* (2130)	Næringsrig sø (3150)
	Vandløb (3260)	Å-mudderbanke (3270)
	Surt overdrev* (6230)	Tidvis våd eng (6410)
	Urtebræmme (6430)	Rigkær (7230)
	Elle- og askeskov* (91E0)	
Arter:	Kildevældsvindelsnegl (1013)	Skæv vindelsnegl (1014)
	Bredøret flagermus (1308)	

Tabellen viser naturtyper og/eller arter på udpegningsgrundlag for Natura 2000-området. Tal i parentes henviser til de talkoder, som benyttes for naturtyper og arter fra habitatdirektivets bilag 1 og 2. \* angiver, at der er tale om en prioriteret naturtype jf. habitatdirektivet. Ved fuglearterne er det angivet, om der er tale om ynglefugle (Y) eller trækfugle (T).

Udpegningsgrundlag for Habitatområde nr. 198		
Naturtyper:	Næringsrig sø (3150)	Surt overdrev* (6230)
	Tidvis våd eng (6410)	Rigkær (7230)
	Bøg på muld (9130)	Elle- og askeskov* (91E0)
Arter:	Stellas mosskorpion (1936)	Eremit* (5380)
	Stor vandsalamander (1166)	Bredøret flagermus (1308)

Tabellen viser naturtyper og/eller arter på udpegningsgrundlag for Natura 2000-området. Tal i parentes henviser til de talkoder, som benyttes for naturtyper og arter fra habitatdirektivets bilag 1 og 2. \* angiver, at der er tale om en prioriteret naturtype jf. habitatdirektivet. Ved fuglearterne er det angivet, om der er tale om ynglefugle (Y) eller trækfugle (T).

Udpegningsgrundlag for Habitatområde nr. 206	
Naturtyper:	Sandbanke (1110) Bugt (1160)
	Rev (1170)
Arter:	Marsvin (1351)

Tabellen viser naturtyper og/eller arter på udpegningsgrundlag for Natura 2000-området. Tal i parentes henviser til de talkoder, som benyttes for naturtyper og arter fra habitatdirektivets bilag 1 og 2. \* angiver, at der er tale om en prioriteret naturtype jf. habitatdirektivet. Ved fuglearterne er det angivet, om der er tale om ynglefugle (Y) eller trækfugle (T).

I notatet har bygherre endvidere belyst forekomsten af yderligere områder, N148, N159, N161, N167 og N182. Set i lyset af projektets påvirkninger som vurderes lokalt forekommende, samt disse områders afstand til projektet, kan en påvirkning af disse områder udelukkes. Områderne behandles derfor ikke yderligere.

Påvirkningen af Natura 2000 område nr. N149 (H132) vurderes at være uvæsentlig, idet der udelukkende vil være tale om sporrenovering på den eksisterende bane, som medfører anlægsarbejder på den eksisterende banedæmning. Der inddrages ikke yderligere arealer i forbindelse med renoveringen, og banen forløber ikke igennem naturtyper på udpegningsgrundlaget.

Habitatarterne kildevælds vindelsnegl og skæv vindelsnegl er registreret mellem 3 og 4 km fra banen. Af ansøgningsbilaget om Natura 2000 fremgår:

*"Kildevældsvindelsnegl lever især i kalkrige kildeområder, hvor indholdet af calcium er højt, og hvor der konstant er høj fugtighed. Det er også vigtigt, at levestederne er lysåbne, så vegetationen domineres af lavtvoksende star-arter, da tuerne kan yde sneglene beskyttelse mod græsning, og da de samtidig kan være vigtige overvintringssteder for arten. Kildevældsvindelsnegl overvåges ét sted i området. Ved overvågningen i 2018 blev et eksemplar af arten fundet. Kildevældsvindelsneglen er fundet mere end 4 km fra Østbanen.*

*Skæv vindelsnegl forekommer både på fugtige og tørre lokaliteter. For de fugtige levesteders vedkommende er der ofte tale om fugtige enge og krat eller frodige enge med rigkær med højt voksende star-arter. Hvad angår tørre lokaliteter, findes sneglen ofte nær havet på græsbevoksede åbne arealer, men den kan også forekomme i det åbne landbrugsland i markhegn. Skæv vindelsnegl overvåges ét sted i området. Ved overvågningen i 2009 blev der registreret over 10 dyr i rigkærsvvegetationen. Skæv vindelsnegl er fundet to steder i området, henholdsvis 3 km og 4 km fra Østbanen."*

Baseret på ovenstående beskrivelser er terrænet i umiddelbar nærhed til banen ikke vurderet at være potentielt egnede levesteder for arterne, og disse vurderes således ikke at blive påvirket af arbejdet.

Hvad angår den bredørede flagermus angives der i ovenfor citerede dokument ligeledes, at *"bredøret flagermus er tilknyttet gamle løvskove med gamle, hule træer og mindre åbne områder. Her jager den langs skovkanter, levende hegn og veje. Den kan også ses ved og i bebyggelse. Ynglekvarteret er typisk et hult træ, men det kan også være i en større bygning. Vinterkvarteret er som regel kældre og gruber."*



Bygherre oplyser, at der ikke sker fældning af træer (eller nedrivning af bygninger) i Natura 2000 området eller på strækningen langs banedæmningen i nærområdet. På den baggrund vurderes det, at den bredørede flagermus på Natura 2000 områdets udpegningsgrundlag ikke vil blive påvirket af projektet.

Der vurderes at være ingen påvirkning af Natura 2000 område nr. N152, idet der ingen ændringer sker i afvandingen fra banen på strækningen langs Vallø Dyrehave, og der anlægges ingen midlertidige arbejdspladser, arbejdsveje eller sker fældning af træer inden for Natura 2000 området.

Stor vandsalamander er registreret i to vandhuller hhv. 300 meter nord for, samt 1000 m syd for Natura 2000 området. Selvom arten er til stede i nærområdet, vurderes det ikke, at banestrækningen er et egnet yngle eller rasteområde for stor vandsalamander der nærmere forventes tilhørende søer, moser og skovområderne i nærheden. Stor vandsalamander vandrer desuden i de mørke timer af døgnet, hvor anlægsarbejdet hovedsageligt forventes udført i dagtimerne. Set i lyset af ovenstående, samt at der trods alt er tale om midlertidigt anlægsarbejde uden for Natura 2000 området, vurderes det ikke at der er risiko for væsentlig påvirkning af arter eller naturtyper på udpegningsgrundlaget.

Den eneste mulige påvirkning projektet kan have på Natura 2000 område nr. N206 er via udledning af regnvand. I dag afvander sporarealet direkte/diffust til Lejdebæk. Fra Vemmetoftevej og frem til den nuværende Rødvig Stations placering formodes det, at banen via banedrænsystem afvander ureduceret til den rørlagte del af Lejdebæk, hvilket er en strækning på ca. 500 meter. Lejdebæk har udløb i Faxe Bugt. Efter banerenoveringen vil det befæstede areal blive forøget med den nye Rødvig Station samt et ekstra spor på ca. 150 meter. På strækningen mellem Vemmetoftevej og Vinkelvej fjernes dog samtidig ca. 120 meter spor.

Ved sporrenoveringen af Østbanen og etableringen af Ny Rødvig Station vil udledningen til Lejdebæk forøges gennem overfladevand fra den nye Rødvig Station. Det vil alene være overfladevand fra belægnings-, tag- og parkeringsareal, der samlet set udgør 0,4 ha. I forbindelse med stationen bliver der etableret sandfang ved de enkelte brønde. Udledningen vurderes ikke at kunne påvirke Natura 2000-området væsentligt. Dette begrundes med, at årsnedbøren i Rødvig på 708 mm svarer til, at der maksimalt vil blive tilført Lejdebækken og derigennem Faxe Bugt yderligere 2.550 m<sup>3</sup>/år overfladevand fra diverse arealer/bygninger tilknyttet den nye station.

På baggrund af projektets karakter med udelukkende vedligeholdelse af eksisterende forhold, hvor man er inde i et naturområde, at udpegningsgrundlag ikke påvirkes og etablering/reetablering af stationer sker uden for, men i nærheden af Natura 2000, vurderes det, at projektet ikke i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter vil påvirke Natura 2000-områderne og deres udpegningsgrundlag væsentligt. Der skal derfor ikke foretages en konsekvensvurdering af projektets virkninger på nævnte Natura 2000-område jf. habitatbekendtgørelsen<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> BEK nr. 1595 af 06/12/2018 Gældende om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter.

Projektet vil ikke være i strid med eller til hinder for etableringen af reservater, naturparker eller lignende områder til beskyttelse af natur og biodiversitet, idet der ikke er faktiske planer herom inden for projektområdet, samt at der hovedsageligt er tale om vedligeholdelse af eksisterende forhold.

### **Beskyttede arter**

Bygherre har udarbejdet et bilag om den mulige forekomst af bilag IV arter langs Østbanen, og har fået foretaget besigtigelse ved konsulent af eventuelt egnede områder.

Der kan i projektområdet være forekomst af markfirben, stor vandsalamander springfrø, spidssnudet frø, grønbroget tudse og samtlige arter af flagermus.

Der er kun registreret fund af grønbroget tudse få steder på Stevns og med stor afstand til projektområdet. Det vurderes ikke at arten har bestande i vandhuller der ligger inden for projektområdet og som evt. vil kunne blive påvirket af projektet.

Banestrækningens egnethed for markfirben vil være uændret, som følge af projektet. Selve anlægsarbejdet på de baneskråninger som ikke udvides, sker ved, at der kan være tale om en planumsudvidelse, som vil påvirke et stykke ned af skråningen. Derudover vil der blive foretaget en oprensning eller uddybning af banegrøfterne. Der er foretaget vurderinger af områdernes egnethed for markfirben. Områder som er vurderet potentielt egnede efter en skrivebordskortlægning er ved feltbesigtigelser eftersøgt for egnethed, og hvis egnede, efter forekomst af markfirben. Baseret på bygherres beskrivelser, er det Miljøstyrelsens vurdering, at undersøgelserne opfylder kravene for den tekniske anvisning for overvågning af markfirben<sup>4</sup>. Idet undersøgelserne er udført efter den tekniske anvisning, samt at der i denne forbindelse ikke er gjort fund af markfirben, vurderes det ikke, at der er forekomst af markfirben på de påvirkede strækninger, eller at projektet medfører risiko for, at områdets økologiske funktionalitet for markfirben vil blive påvirket. Der er desuden tale om midlertidige anlægsarbejder hvorefter banestrækningens fortsat vil eksistere og vil kunne udgøre levested/spredningskorridor for arten.

For padderne stor vandsalamander, springfrø, spidssnudet frø og grønbroget tudse er der i ansøgningsbilaget om bilag IV arter angivet en undersøgelseskorridor på 200 meter på hver side af jernbanen.

Der er registreret springfrø i et enkelt §3-beskyttet vandhul, der kommer til at ligge meget tæt op ad en projekteret arbejdsvej og materialeplads nord for Vallø St. Observationen er foretaget i 2003 og det er uvist om arten fortsat yngler på lokaliteten. Uanset forekomst etableres der paddehegn for at undgå drab af enkeltindivider.

Der er ikke registreret spidssnudet frø i vandhullerne inden for undersøgelseskorridoren. Der er generelt få vandhuller i korridoren og meget få

---

<sup>4</sup> Teknisk anvisning for overvågning af markfirben:

[https://ecos.au.dk/fileadmin/bioscience/Fagdatacentre/Biodiversitet/TAA16\\_Markfirben\\_v2.pdf](https://ecos.au.dk/fileadmin/bioscience/Fagdatacentre/Biodiversitet/TAA16_Markfirben_v2.pdf)

vandhuller som ud fra en screening på kort og luftfoto virker egnede som levesteder for spidssnudet frø.

Der er registreret stor vandsalamander i et vandhul syd for Hårlev i 2020. Der er planlagt anlæggelse af arbejdsvej og materialeplads vest og syd rundt om søen, uden dog at komme i direkte kontakt med selve vandhullet. Der etableres her paddehegn for at undgå drab af enkeltindivider.

Inden for undersøgelseskorrideren på 200 meter fra baneskråningen er der yderligere 4 potentielle paddelokaliteter som byherre har markeret på kort i bilagsmaterialet. Byherre angiver at disse undersøges for forekomster af ynglende padder i foråret inden anlægsarbejdet påbegyndes. Er en eller flere af vandhullerne levested for en eller flere bilag IV-arter bliver der opsat midlertidigt paddehegn for at mindske sandsynligheden for drab af enkelte individer i projektperioden.

Byherre vurderer at der kan ske drab af enkeltindivider som følge af det midlertidige arbejde, men at områdets økologiske funktionalitet kan opretholdes. Der er for midlertidige arbejdsarealer i projektet desuden indarbejdet paddehegn i anlægsperioden, for de områder hvor en påvirkning af enkeltindivider ikke kan afvises. Se ansøgningsbilaget "vurdering af bilag IV arter" for placeringen af paddehegn.

Efter disse projekttiltag som byherre har indarbejdet og agter at udføre, er det Miljøstyrelsens vurdering, at der er ingen eller lille risiko for individdrab og at områdernes økologiske funktionalitet for arterne kan opretholdes.

Hvad angår forekomster af flagermus udgøres yngle- vinter- og rastekvarterer af træer med hulheder samt tage på bygninger. Der nedrives ikke bygninger i forbindelse med vedligeholdelsen af spor eller reetableringen af Faxe Syd Station. Selve banestrækningen er hovedsageligt beliggende i det åbne landskab og fremstår med sparsom beplantning. Der er dog på nogle strækninger behov for fældning af træer til arbejdsarealer eller udvidelse af dæmninger.

Byherre har af supplerende oplysninger vedlagt kort som angiver hvor langs banestrækningen der er undersøgt for flagermus-egnede træer, samt hvem der har gjort dette. Der er ikke fundet egnede flagermus-træer, tæt på banen, i forbindelse med de foretagne besigtigelser langs banen.

Ved Knapmagervej, som ligger umiddelbart syd for Køge og som oprindeligt var planlagt anvendt som arbejdsareal, har byherre revurderet lokationen, som så også kan etableres uden at berøre nogle større træer.

Af supplerende oplysninger er det angivet, at de bæltter af fredskov som er nødvendige at fælde i forbindelse med dæmningsudvidelsen, afgrænser sig til smalle områder på 1-4 meter langs med banen, hvilket ved en optælling resulterer i 37-38 træer i alt. Her er der som nævnt ikke registreret flagermus egnede træer ved besigtigelserne.

På baggrund af ovenstående, er det Miljøstyrelsens vurdering, at udførelsen af projektet ikke udgør en væsentlig risiko for påvirkning af bestandene af flagermus i

baneomgivelserne, ved fældning af flagermusegnede træer. Områdets økologiske funktionalitet for flagermus vurderes derfor at kunne opretholdes.

Projektet ændrer ikke på karakteren af jernbanens tracé set som naturelement. Det vil stadig fremstå som en smal stribe af udyrket areal med græs, krat, buske, enkelttræer og trægrupper i landskabet og set fra flagermusenes side give fødemuligheder som et smalt, insektproducerende indslag.

Miljøstyrelsen har hverken kendskab til eller forventning om tilstedeværelse af yderligere bilag IV arter og/eller rødlistearter som vil kunne blive påvirket væsentligt. Projektet indebærer ikke ændring af sten- og jorddiger, nedrivning af ældre bygninger, eller andre lokaliteter som ville kunne fungere som yngle- eller rasteområde for flagermus, markfirben, padde eller øvrige bilag IV-arter. Ligeledes medfører projektet ikke andre væsentlige påvirkninger uden for projektområdet.

Projektet vurderes ikke i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter at forurene, beskadige eller ødelægge yngle- eller rasteområder i det naturlige udbredelsesområde for dyrearter, eller ødelægge de plantearter, der er optaget på habitatdirektivets bilag IV.

### **Gener**

Eventuelle støvgener i anlægsperioden bliver forebygget eksempelvis ved at vande arbejdsveje i tørre perioder og ved at vande skærver, før de håndteres / lægges ud i de kommende spor.

Anlægsarbejdet er underlagt kommunernes lokalt fastsatte støjgrænser, som anlægsarbejdet skal overholde. Kommunerne opererer med begrebet "Stærkt støjende arbejder" som må foregå på hverdage mellem kl. 8 og 16. I Køge Kommune må støjende arbejder om lørdagen foretages mellem kl. 08 og 16, i modsætning til Stevns og Faxe kommuner, hvor støjende arbejder om lørdagen kun må udføres mellem kl. 07 og kl. 14. Anlægsarbejdet er midlertidigt og, vil ske periodevis langs med strækningen. Bygherre oplyser, at det kan være nødvendigt at arbejde om natten hvorfor støjgrænserne (dvs. tidspunkterne) i denne forbindelse kan blive overskredet og vil kræve dispensation. Det er oplyst, at støjgrænser/tider ikke overskrides i bynære områder men at det alene kan forekomme i korte perioder på banestrækningen i det åbne land. Desuden er det oplyst, at såfremt dispensation til nattearbejde ikke kan gives af myndigheden, må arbejdet ske i dagtimerne, med den konsekvens at anlægsperioden og dermed driftstop af jernbanen bliver tilsvarende forlænget.

I udbudsmaterialet vil der fremgå standardsætninger om, at entreprenøren skal anvende arbejdsgange og arbejdsmetoder, der giver mindst anledning til støj- og vibrationsgener. Vibrationer vurderes ikke at udgøre et problem i anlægsfasen. Når anlægsarbejdet er udført, vil kunne overholde de vejledende grænseværdier for støj og vibrationer. Det forventes, at støjbelastningen fra togdriften vil blive mindre, fordi der nu køres på nye skinner, hvor bl.a. gamle laskesamlinger er udskiftet med svejsninger.

Atkins har for Ny Rødvig Station udført en støjundersøgelse for Stevns Kommune.

Formålet med denne støjundersøgelse var at dokumentere niveauet for togstøj på Rødvig Station i den nuværende situation samt støjniveauet, når stationen flyttes mod nord på "Ny Rødvig St."

Støjberegningerne viser, at der i dag er støjbelastning over grænseværdien for togstøj på 64 dB på 40 ejendomme gennem Rødvig. Dertil kommer, at jernbanen har et kurvet/snoet forløb gennem Rødvig. Dette giver anledning til, at støjniveauet kan medføre større gener i et omfang, ud over det beregnede, i form af "skrig", når toget kører gennem kurverne.

Ved at etablere en ny station nord for Rødvig (Ny Rødvig St.) er dette ikke gældende for ejendommene gennem Rødvig. Ved den nye station er toghastigheden lav, og støjniveauet er generelt ikke over grænseværdien på 64 dB for boligbebyggelse nær denne. Kun 8 boliger har et støjniveau over grænseværdien på 64 dB, hvilket er væsentligt mindre end de 40 ejendomme som er støjbelastede i dag. Samtidigt fjernes de yderligere gener med det kurvede forløb og "skriget" gennem Rødvig. En enkelt bolig med meget tæt beliggenhed til jernbanen vil stadigvæk have et støjniveau over grænseværdien for det maksimale lydtryksniveau  $L_{Amax}$  på 85 dB, men alene ved at flytte stationen til den nye placering reduceres støjniveauet på facaden af denne bolig med 5 dB for det maksimale lydtryksniveau.

Efter flytning af stationen viser beregninger således, at de langt fleste boliger får et støjniveau under grænseværdien for  $L_{Amax}$  på 85 dB og  $L_{den}$  på 64 dB. Alligevel vil nogen, der bor tæt på stationen, fortsat kunne føle sig generet, selvom støjgrænserne ved deres ejendomme er overholdt.

Dele af anlægsarbejdet (sporrenoveringsarbejderne) kommer til at foregå om natten ude på det frie stræk, hvor der i sagens natur ikke opsat belysning. På det frie stræk vil der forekomme belysning fra entreprenørmaskinerne og pandelamper. På stationsområderne, hvor der også skal ske sporrenovering, er der eksisterende belysning i aften- og nattetimerne. Det kan ikke udelukkes, at der vil blive etableret supplerende belysning på Faxe Syd Station i forbindelse med de kommende anlægsarbejder som skal ske her. Belysning fra entreprenørmaskiner kan ligeledes forekomme.

Anlægsarbejdet med at etablere Ny Rødvig Station vil komme til at foregå i dagtimerne. Dele af udenomsarealet, hvor den nye station skal placeres, vil blive indrettet som midlertidig arbejdsplads. Entreprenøren skal sikre, at der er arbejds- og orienteringsbelysning på arealet, hvor den nye station skal placeres, og på det areal samme sted, som bliver indrettet som midlertidig arbejdsplads.

Der vil blive etableret en række midlertidige arbejdsarealer langs banen og på diverse stationsområder. Entreprenøren skal sikre, at der er arbejds- og orienteringsbelysning på arbejdsarealerne i anlægsperioden, hvor pladserne er i brug. Arbejdsbelysningen skal overholde de af arbejdstilsynet gældende regler for arbejdspladsbelysning også for arbejde i og ved sporarbejder. Belysningen på arbejdsarealerne vil blive tilpasset, så eventuelle naboer ikke generes af lysindfald om natten. Dele af anlægsarbejdet (sporrenoveringsarbejderne) kommer til at foregå om natten. Arbejdspladser og arealer vil ikke være oplyst i de perioder hvor disse ikke benyttes.

I driftsfasen vil der ikke være behov for belysning i aften- og nattetimerne, udover på stationsområderne.

Faxe Syd Station vil, som i dag, være belyst i aften og nattetimerne. Der etableres et lysanlæg som kommer til at opfylde de krav som er oplyst i EN 12464-2, som er en international norm for lys ved udendørs arbejdspladser. Bygherre har af supplerende oplysninger vedlagt tabel der beskriver disse normer. Selve lysanlægget kommer til at bestå af belysningsarmaturer, som matcher de eksisterende armaturer på den eksisterende perron. Armaturerne på den nye perron kommer til at tænde samtidigt med det eksisterende anlæg. Ud over belysningen på perronen skal der etableres lys på stien og sporovergangen således, at det er muligt at komme over på perronen om natten. Lyset på stien og overgangen styres sammen med perronbelysningen.

Samlet for lysgenerne gælder, at de vil forekomme midlertidigt i anlægsfasen eller vil være etableret efter gældende krav til oplysning af stationsarealer og at det indrettes til mindst mulig gene for beboere i nærområdet. Lysgenen vurderes på denne baggrund ikke væsentlig.

Ved ny placering af Rødvig Station vil der være belysning på stationen/perronen, ved parkeringsarealerne og langs adgangsvejen til den nye perron i både aften og nattetimer. Det vil være en ny situation for de omkringliggende naboer. Der vil blive placeret en indbliksskærm på perronen, som skal være så høj, at lys fra de holdende tog ikke kommer til at genere de nærmeste naboer, ligesom beboere ikke skal kunne føle sig overvåget af passagererne, der kan kigge ind i deres haver. Indbliksskærmen vil samtidigt fungere som en absorberende støjskærm af træ, som vil blive beplantet med klatrende planter. Bygherre har af supplerende oplysninger vedlagt billeder af denne og har samtidigt oplyst, at en del af borgerne i Rødvig, bl.a. dem som bor umiddelbart øst for banen ved Marmorvej, har deltaget i borgermøder med Stevn Kommune og har haft indflydelse.

på indretningen af den nye station, parkeringsplads og afskærmning på perronen, hvor deres ønsker er blevet tilgodeset. Den visuelle gene/indbliksgene vurderes derfor at være afstemt med borgerne i lokalområdet og er ikke væsentlig.

Der vil være en lokal lugtgener fra entreprenørmaskiner i anlægsfasen, som dog ikke vil være ualmindelig set i forhold til andre anlægsarbejder. Selve banen medfører ikke luftgener, men de toge der kører på den, er dieseldrevne. Det er dog ikke anderledes end i dag, og der er således ingen ændring i driftsfasen, i forhold til eksisterende forhold. Som bygherre oplyser, vil etableringen af en krydsningsstation medføres at to tog kan holde ved perroner samtidigt, men den samlede emission vil være uændret.

Lugtgenerne fra projektet vurderes derfor ikke væsentlige.

Hvad angår trafik vil arbejdet medføre en gene for de mennesker som normalt bruger Østbanen, i de perioder hvor del strækninger bliver renoveret. Det vurderes dog i sidste ende gavnligt, da arbejdet foretages for netop at mindske genen i form af mindre støj og genindførelse af normal toghastighed og antal sæder i togene. Etableringen af den nye station og reetablering af den eksisterende vil medføre en

lokalt øget trafik al belastning som følge af lastbiltransport af materialer og affald. Lokale beboere kan føle sig generet af arbejdet, men der vil være tale om midlertidige forhold, som ikke vurderes væsentlige.

Hvad angår trafik i driftsfasen forventes denne ændret, men i ubetydeligt omfang, idet trafikken til eksisterende station nu blot flyttes få hundrede meter mod nord til den nye station og parkeringsplads. Bygherre har i støjberegninger estimeret en trafik al forøgelse på 3-7% svarende til 0-0,5 dB, hvilket i praksis ikke er en mærkbar forøgelse.

På baggrund af ovenstående vurderes projektet samlet set ikke at være til væsentlig gene for befolkningen i området, da det ikke vil medføre væsentlige påvirkninger fra støv, støj lys, lugt eller vibrationer i hverken anlægs- eller driftsfasen, samt at projektet efter anlægsarbejdet medføre forbedret drift af toge på strækningen.

### **Ressourcer og affald inklusivt spildevand**

Der anvendes ikke affaldsfraktioner til at etablere parkeringspladsen ved Ny Rødvig Station, kun nye materialer som er indkøbt til formålet. Til sikring mod forurening ved lækager m.v. vil tanke med brændstof med tilhørende slanger og brændstofstudser, olietromler m.v. samt oplag af spildolie og lignende olieprodukter, placeres i aflåselige, lukkede containere med en indbygget spildbakke, som skal kunne rumme største beholders volumen. Tankene vil desuden være typegodkendt efter oliebekendtgørelsen eller i henhold til ADR-konventionen.

Eventuelle spild håndteres med "kattegrus" som forefindes på arbejdspladsen eller ved hurtig afgravning af forurenede jord i spildområdet. Er der tale om et større spild, bliver det forurenede grus bortgravet og bortskaftet til godkendt modtager. Dette indgår som krav til entreprenøren i udbudsmaterialet. I projektet stilles endvidere krav til entreprenørerne om at udarbejde en beredskabsplan som skal indeholde en plan for håndtering af spild og kemikalier.

Der vil være et stort råstofforbrug i anlægsfasen og et stort behov for transport via vej- eller banenettet. Ved sporrenovering vil der blive indkøbt nye skinner og sveller for alle 50 km der skal sporrenoveres og nye ballastskærver for store dele af de 50 km. Man nøjes med at foretage en ballastrensning i stedet for udskiftning af ca. 17 km af delstrækningen. Der anvendes ikke vand i processen.

### **Sporrenovering**

- Nye skinner: 2 x 50 km skinner á 60 kg pr. meter = 6000 tons jern.
- Nye skærver (ballastsupplering af topskærver): 46.000 m<sup>3</sup>.
- Nye skærver (bundskærver): 31.000 m<sup>3</sup>.
- Nye sveller (beton / monoblok): 80.000 stk.
- Stabilgrus (til indbygning på stationer og strækningen): 64.000 m<sup>3</sup>.

### **Ny Rødvig Station**

- Skinner (nye spor): 2 x 420 m á 60 kg pr. meter = 50.000 kg jern
- Sveller (nye spor): 1300 stk. á 240 kg pr. stk. = 75.000 kg.
- Stabilgrus (nye spor): 1000 m<sup>3</sup> Underballast/grus (nye spor): 250 m<sup>3</sup>
- Skærver (nye spor): 1000 m<sup>3</sup>.
- Beton (ny perron/perronforanker): 10 m<sup>3</sup>.

- Fliser Ny perron: 450 m<sup>2</sup>.
- Asfalt (parkeringspladser): 40 m<sup>3</sup>.

#### Faxe Syd Station

- Veldrænende friktionsmaterialer (grus) til banedæmning m.v.: 375 m<sup>3</sup>
- Underballast/grus i alt 245 meter svarende til 100 m<sup>3</sup>
- Skærver i alt 245 meter svarende til ca. 800 tons.
- Der vil medgå ca. 30 tons stål til nye skinner og 190 tons beton til nye sveller.
- Perronfor kanter til ny perron (beton): 90 meter.
- Opbygning af gruspude for at sikre stabil placering af nye perron: 330 tons.
- Opfyldning af "perronens krop" med egnede friktionsmaterialer: 370 tons.
- Betonfliser (ny perron): 270 m<sup>2</sup>.

#### Vandmængde i anlægsperioden:

Til forebyggelse af støvgener vil der blive brugt vand til vanding af nye skærver og til vanding af midlertidige arbejdsveje / adgangsveje og midlertidige arbejdsarealer i tørre perioder.

Det forudsættes, at der forbruges 100 liter vand pr. person pr. døgn pr. arbejdsplads svarende til et forbrug på 90.000 liter (90 m<sup>3</sup>) vand i perioden. Hvis der for de 47 arbejdspladser sker det samme vandforbrug pr. person i den samme periode, så vil der blive forbrugt 4.230 m<sup>3</sup>. Der skal ikke anvendes vand ved selve sporrenoveringsarbejderne.

#### Affaldstyper sporrenovering

- Overskudsjord / underballast: 84.000 m<sup>3</sup>.
- Blødbundsmaterialer: 2400 m<sup>3</sup>.
- Gamle skærver og bagharp: 103.000 tons.
- Metal (skinnerester 2 x 50 km á 50 kg pr. meter): 5000 tons jern.
- Gamle sveller (beton og metal / duoblok): 80.000 stk.
- Affald (svejserester/thermitsvejsning): 500 kg.
- Kabelrester: 500 kg.
- Plasticrester (fra nye dræn): 500 kg.
- Træ (emballage): 1000 kg.
- Spildolie (fra entreprenørmaskiner): 500 liter.
- Dagrenovation fra de midlertidige arbejdspladser (47 stk.): 18 tons.

#### Affaldstyper Ny Rødvig Station

- Overskudsjord: 6.850 m<sup>3</sup> (jord og underballast),
- Blødbund: 1200 m<sup>3</sup>.
- Metal (skinnerester fra rydning af eksisterende spor mellem Vemmetoftevej og den eksisterende Rødvig Station): 2 x 1000 meter á 40 kg pr. meter = 80.000 kg.
- Affald (svejserester/thermitsvejsning): 10 kg.
- Kabelrester: 50 kg.
- Plasticrester (fra nye dræn): 30 kg.
- Træ (emballage): 50 kg.
- Spildolie (fra entreprenørmaskiner): 50 liter.
- Grønt affald fra rydninger: 2000 kg.



- Dagrenovation fra midlertidig arbejdsplads: 400 kg.
- Faxe Syd Station
- Overskudsjord: 700 tons.
- Afrømmet muld i forbindelse med etablering af ny perron: 120 tons.
- Metal (skinnerester): 30 tons.
- Gamle sveller: 190 tons.
- Affald (svejserester/thermitsvejsning): 50 kg.
- Kabelrester: 100 kg.
- Plasticrester (fra nye dræn): 100 kg.
- Træ (emballage): 200 kg.
- Spildolie (fra entreprenørmaskiner): 100 liter.
- Dagrenovation fra midlertidig arbejdsplads: 400 kg.

Spildevand til renseanlæg i anlægsperioden:

Spildevand fra de midlertidige arbejdspladser vil blive afledt til den offentlige kloak i anlægsperioden, hvor det er muligt. Hvor det ikke er muligt at tilslutte offentlig kloak, vil spildevandet blive opsamlet i tanke og vil løbende blive kørt til nærmeste rensningsanlæg). Det vil være i størrelsesordenen 3.380 m<sup>3</sup> vand. I driftsperioden vil sanitært spildevand fra velfærdsbygningen/toilettet på Ny Rødvig Station blive afledt til den offentlige kloak.

Der vil ikke blive udledt sanitært spildevand til vandløb, søer eller hav.

Forbruget af råstoffer, bortskaffelse af affald og evt. spildevand og dermed også behovet for transport heraf er stort. Set i lyset af, arbejdet vil ske over næsten et år, samt at størstedelen af materialerne vil gå til banestrækningen der forløber over 50 km, må det også forventes, at den trafikale belastning og genen forbundet hermed, fordeles langs anlæggets udbredelse. Som oplyst i ansøgningsmaterialet er forbruget af råstoffer mindsket hvor muligt, f.eks. i form af genanvendelse af skærver på en 17 km strækning.

Hvad angår det store ressourceforbrug i sig selv er dette godtgjort ved, at der er tale om et anlæg, Østbanen, som er af væsentlig betydning for befolkningen og muligheden for brug af offentlig transport i området ved Faxe, Rødvig og Køge.

### **Bygge- og beskyttelseslinjer samt fredninger**

Dele af Østbanen ligger inden for kystnærhedszonen Den nye station i Rødvig vil blive etableret inden for kystnærhedszonens afgrænsning på 3 km. Placeringen sker inden for byzone, hvor der gælder særlige bestemmelser. Planloven rummer en række bestemmelser om planlægning i den kystnære del af byzonen, herunder at kommunen i redegørelsen til lokalplansforslag for bebyggelse og anlæg, der vil påvirke kysten visuelt, skal gøre rede for påvirkningen. Stationsprojektet vurderes ikke at påvirke kysten visuelt på grund af afstanden. Stationen flyttes længere væk fra kysten, end dens nuværende placering. Faxe Syd Station ligger 3,6 km fra kysten og ligger derfor uden for kystnærhedszonens afgrænsning på 3 km.

Bygherre oplyser, at projektet forudsætter dispensation fra følgende typer af bygge- og beskyttelseslinjer:

- Skovbyggelinje: 15 stk.
- Beskyttelseslinjer fra fortidsminder: 2 stk.

- Sø-beskyttelseslinjer: 2 stk.
- Å-beskyttelseslinjer: 7 stk.

Hvad angår skovbyggelinjerne er der udelukkende tale om et overlap med de midlertidige arbejdspladser eller adgangsveje hvorfor en dispensation ikke vurderes nødvendig, medmindre der opsættes skurvogne eller andre "bygninger", eller at der sker en varig påvirkning af skovbrynet. Der fældes ikke træer inden for disse linjer.

Der er to steder langs med banestrækningen et overlap med kirkebyggelinjer (Himlingøje St. og Varpelev St). Da der ikke etableres nye bygninger i disse områder som kan mindske udsynet over landskabet til/fra kirkerne, kræver arbejdet ikke dispensation.

Den eksisterende jernbane forløber igennem flere sø- og åbeskyttelseslinjer. Arbejdspladserne vurderes ikke at kræve dispensation, idet bygherre oplyser, at der ikke sker terrænregulering eller etableres ny bebyggelse. Gravearbejde i forbindelse med reetablering af afvandingsgrøfter vil kræve dispensation.

Den eksisterende jernbane ligger, efter Miljøstyrelsens optælling, inden for beskyttelseslinjerne fra 7 beskyttede fortidsminder. Fire beskyttelseslinjer tilhører rundhøje ved Himlingøje, som er beliggende på den modsatte side af jernbanen, fra de midlertidige arbejdsarealer og dæmningsudvidelse.

En beskyttelseslinje er for en rundhøj ved Hårlev hvor der vil være overlap med arbejdsarealer og en permanent dæmningsudvidelse. Arbejdet vil være på den modsatte side af banen fra rundhøjen så denne kan ikke forventes påvirket, om end det alligevel nødvendiggør dispensation.

På de resterende to steder er der blot tale om sporrenovering, som ikke medfører gravearbejde uden for den eksisterende jernbaneskråning.

Den nordlige del af Østbanen forløber igennem et større fredet område: Vallø Gods. Fredningens formål er at sikre de landskabelige værdier. I forbindelse med projektet, vil enkelte af de midlertidige arbejdsarealer og arbejdsveje, blive etableret inden for det fredede område. Der er i den forbindelse ansøgt om dispensation ved fredningsnævnet. Da der er tale om midlertidige arbejdsarealer til vedligeholdelse af banen vurderes det ikke at stride imod fredningsbestemmelserne.

### **Overfladevand og grundvand**

Østbanen krydser flere beskyttede vandløb, herunder:

- Tryggevalde Å ved Lille Linde og mellem Hårlev og Varpelev.
- Et sideløb Stevns Å som forløber gennem Karise.
- Vivede Mølleå, ca. 300 meter sydøst for Tokkerup.
- Vedskølle Å ca. 200 meter vest for Egøje Station.
- Tangmosebækken, som er et sideløb til Køge Å syd for Køge.
- Storkebækken ved Bjælkerup.
- Lejdebæk ved Rødvig.

I forbindelse med sporrenoveringen af Østbanen skal der ske en gennemgribende renovering og / eller fornyelse af afvandingssystemet. Afvandingssystemet håndterer det regnvand, der falder på banen, og som skal drænes/ afledes væk fra den nyrenoverede sporkasse. Samtidigt med sporrenoveringen er den eksisterende Rødvig Station flyttet til en nordligere placering i byen og der er sket ombygninger på Faxe Syd Station i forbindelse med denne stations retablering som krydsningsstation. I forbindelse med begge stationsprojekter er der etableret den nødvendige afvanding af de nye spor, de nye perroner, parkeringsarealer m.v. for at kunne håndtere regnvandet.

Banen skal som udgangspunkt fortsat afvande via overfladisk afstrømning og nedsivning gennem skærverne til eksisterende dræn eller kloaksystem. På en del af strækningen har det været muligt at genfinde udledningpunkterne således at man blot, ved at renovere/vedligeholde eksisterende grøfter og dræn, kan fastholde at vandet udledes til de samme recipienter som hidtil.

Visse steder på strækningen har man ikke kunnet genfinde de gamle udledningpunkter, og der er derfor udarbejdet nye løsninger for afvandingsanlægget, hvorfor vandet ikke nødvendigvis bliver ledt til den samme recipient som hidtil. I disse tilfælde er der projekteret forsinkelsesbassiner inden udløb til recipient. På strækningen etableres der i alt 10 bassiner samt 11 grøftebassiner. For hver enkelt lokation, hvor et oprindeligt udledningpunkt ikke har kunnet genfindes, er nye løsninger drøftet og udarbejdet i tæt dialog med den respektive vandløbsmyndighed.

Hvor der etableres bassiner, er overløbshyppigheder, sikkerhedsfaktorer, udledningmængder og dermed også bassinstørrelser fastlagt sammen med både vandløbsmyndighed og Lokaltogs sikkerhedsansvarlige for afvandingsanlægget. Dette for både at kunne passe bedst muligt på recipienten og sikre at der ikke udledes mere end dets kapacitet og for samtidig at sikre, at jernbanesikkerheden ikke kompromitteres, eksempelvis i forhold til minimering af tilbagestuvning af overfladevand i sporkassen. Hver enkelt lokation er håndteret individuelt, og krav til bassiner og udledningmængder/nedsivning er fastlagt på baggrund af analyse af de omkringliggende lokale forhold og recipientens kapacitet. Alle bassiner er åbne forsinkelsesbassiner (tørbassiner) og alle bassiner er dimensioneret efter at kunne klare en 5 års hændelse. Bassinerne er ikke udstyret med olieudskillere, da der ikke er påvist forurening som disse vil kunne tilbageholde (se senere vurdering om forurening). Der er etableret sandfang i brøndene før og efter bassinerne. Dimension og placering af bassinerne fremgår af bygherres bilag "afvandingsprojekt".

Banen afvander blandt andet til en række målsatte vandløb. De væsentligste vandforvaltningsmæssige opgaver på vandløbsområdet i perioden 2021-2027 i Vandområdedistrikt II – Sjælland, er den fysiske påvirkning og spildevandsudledning, og enkelte steder i landet også vandindvinding. Ud over Lejdebækken påvirker Østbaneprojektet ikke de konkrete vandløb fysisk og afvandingen er projekteret således, at der ikke udledes vand som overstiger modtagers kapacitet (formålet med bassinerne) og kvaliteten af vandet vil være uændret. Projektet vurderes således ikke at forringe/ændre den økologiske eller kemiske tilstand i recipienterne.

I forbindelse med etableringen af den nye station i Rødvig bliver et ca. 230 meter langt stræk af Lejdebækken nord for Vemmetoftevej omlagt. Heraf bliver ca. 20 m rørlagt. Lokaltog har været i dialog med Stevns Kommune angående, hvordan denne rørlægning udføres på den mindst skadelige måde. Resultatet bliver et Ø 1800 mm rør som lægges delvist nedgravet. Dette gør, at bunden igennem røret bliver flad og naturlig. Derudover gør den store rør-diameter, at der kommer lys ind i røret, og at hydraulikken i vandløbet ikke forringes.

Det omlagte vandløbsstræk vil blive etableret med samme type bund, som findes på det eksisterende vandløbsstræk, som nedlægges. Det vil sige en bund der generelt er domineret af grus og sten. Der tages udgangspunkt i et fysisk indeks, på et 100 meter stræk, som er udarbejdet af Miljøstyrelsen lige omkring Vemmetoftevej. Dette gør, at forskellen mellem det eksisterende og kommende stræk, mindskes.

På en ca. 100 meter lang strækning syd for Vemmetoftevej og ned til Vinkelvej fjernes skinner og skærver og Lejdebækken fritlægges. Dette betyder at, at den totale åbne strækning af Lejdebækken forlænges, og at den økologiske funktionalitet i vandløbet ikke forringes. Det vurderes, at det vil tage noget tid for vandløbet at komme sig efter gravearbejdet i forbindelse med flytningen, men overordnet set vurderes det, at projektet vil forbedre forholdene i vandløbet.

Syd for Vemmetoftevej er Lejdebækken i dag rørlagt helt ned til kysten og 100-200 meter ud i havet. Stevns Kommune og Lokaltog har visioner om at sporarealerne syd for Vemmetoftevej, som bliver overflødige, når den nye station tages i brug, skal indgå som et rekreativt areal i området. Det giver muligheden for, at Lejdebækken på sigt helt eller delvist kan åbnes, hvilket er i god tråd med at Lejdebækkens målsætning om god økologisk tilstand i 2027.

Afvandingen fra de nye spor og perronarealet sker via dræn til Lejdebækken. Bygherre oplyser, at Stevns Kommunes vurderer, at der kan gives tilladelse til uforsinket udledning, da arealet er relativt lille, og den hydrauliske kapacitet af Lejdebækken er stor, på grund af det store faldforhold og dimensionen af den rørlagte strækning.

Arbejdsarealer og håndtering af spild indrettes og sker som tidligere beskrevet og der udarbejdes beredskabsplaner.

Minimumafstanden fra den østligste del af arbejdsarealet til Vedskølle Å er ca. 10-12 meter. Der vil blive opsat trådhegn omkring arbejdspladsen, og det vil derfor ikke være muligt for entreprenørens køretøjer at komme tættere på åen end de ca. 10-12 meter. Der er søgt om tilladelse til at etablere arbejdspladsen inden for å-beskyttelseslinjen til Vedskølle Å. Det er en midlertidig arbejdsplads, og der vil ikke være varige ændringer inden for linjen.

Østbanen går gennem to af hovedvandoplandene i Vandområdedistrikt Sjælland 2.4 Køge Bugt og 2.6 Smålandsfarvandet. Østbaneprojektet vil ikke belaste vandområderne med næringsstoffer, og som beskrevet nedenfor, vurderes projektet ikke at kunne påvirke de omkringliggende vandområder med miljøfremmede stoffer.

I forhold til en fysisk påvirkning af vandløb, så sker der i forbindelse med projektet en regulering af Lejdebæk. En mindre del rørlægges, men ca. 330 meter åbnes, hvorfor potentialet for opnåelse af god økologisk tilstand øges. Den store diameter på den rørlagte del (Ø1000 mm) gør at hydraulikken i vandløbet ikke forringes, og der kommer lys ind i røret.

Det vurderes, at fritlægningen af Lejdebækken vil have en positiv effekt på Lejdebækkens tilstand og derfor er med til at understøtte implementeringen af vandområdeplan 2015-2021.

På det foreliggende grundlag er det således Miljøstyrelsens vurdering, at projektet ikke medfører risiko for at forringe den eksisterende tilstand eller forhindre målopfyldelse for målsatte overfladevandområder og grundvandsforekomster, jf. lov om vandplanlægning.

### **Jordforurening og drikkevandsinteresser**

Følgende delstrækninger ligger inden for OSD-områder:

- Fra Varpelev til lige nord for Rødvig.
- Fra Karise (syd) til lige nord for Faxe Ladeplads, inklusiv Faxe Syd Station.
- Fra Vedskølle (øst) til Hårlev

Store dele af OSD-områderne er også registreret som nitratfølsomme indvindingsområder og indsatsområder inden for nitratfølsomme områder. Resten af Østbanen, herunder Ny Rødvig Station ligger inden for områder med drikkevandsinteresser (OD-områder).

Entreprenøren udarbejder handleplaner/beredskabsplaner for miljø- og spildhændelser mm. som sikrer, at der ikke sker utilsigtet forurening som følge af projektet, f.eks. i form af opsamling af spild og bortgravning af forurenede jord. I udbudsmaterialet vil det blive beskrevet, hvorledes oplag af brændstof til entreprenørkøretøjer, kemikalier mv. skal indrettes med spildbakker som kan indeholde den samlede volumen fra eventuelle spildhændelser. Se desuden vurdering af forurening nedenfor. I øvrigt vil projektet blive tilpasset de vilkår, som fremgår af de endelige kommunale §19 tilladelser.

Der er ikke registreret jordforurening på vidensniveau 1 eller vidensniveau 2 inden for selve sportracéet mellem Køge og Hårlev, Hårlev og Rødvig eller Hårlev og Faxe Ladeplads.

Inden for de lidt større byer er der flere steder sket en områdeklassificering af de bynære arealer, herunder også sportracéet de pågældende steder. Områdeklassificeringen betyder blandt andet, at jord der bortskaffes kan være lettere forurenede og skal gå til godkendt modtager.

På strækningen mellem Hårlev og Køge drejer det sig om dele af Hårlev samt dele af Køge. På strækningen mellem Rødvig og Hårlev drejer det sig om dele af Rødvig, dele af Store Heddinge, dele af Klippinge samt dele af Hårlev. På strækningen mellem Hårlev og Faxe Ladeplads drejer det sig om store dele af Faxe Ladeplads, dele af Stubberup, dele af Karise samt dele Hårlev.

Der skal etableres en lang række midlertidige arbejdsarealer langs banen i forbindelse med gennemførelsen af sporrenoveringsarbejderne. Disse arbejdsarealer er i de fleste tilfælde blevet placeret på arealer der ligger tæt på banen og det vil i de fleste tilfælde være på nærliggende landbrugsarealer. Miljøscreeningen har vist, at der med en enkelt undtagelse, hverken vil blive placeret arbejdsarealer eller arbejdsveje på forureningskortlagte arealer. Undtagelsen er et areal nord for Ny Rødvig Station som er delvis kortlagt på vidensniveau 2. Der vil ikke blive foretaget gravearbejder inden for det kortlagte område, men der vil blive udlagt køreplader på mindre dele af arealet med henblik på at skabe adgang til banen.

Regnvandet ledes i dag væk fra sporet via afvandingsgrøfter til vandløb og dræn. Men, idet stort set alle grønne langs banen over tid er blevet fyldt op ved nedskred fra dæmninger og ved færdsel med maskiner på de omkringliggende marker, så er en del af vandet forsvundet ved nedsivning. Det vand, der nedsiver langs banen i dag, når på et tidspunkt det overfladenære, sekundære grundvandsspejl i området, og dele heraf afvander af denne vej til de overfladenære recipienter i området.

Ved sporrenovering og reovering af afvandingsystemet vil grønne langs banen blive reprofileret, og der bliver etableret egentlige grønnebassiner og forsinkelsesbassiner, således at vandet i visse tilfælde kan blive forsinket inden det udledes til recipienten. Efter reoveringen af afvandingsystemet ledes vandet således til recipienter i form af vandløb, eller kloak. Det forventes at en langt mindre del af vandet vil nedsive og at nedenfor nævnte påvirkninger af eksisterende forhold mindskes.

Generel kørsel med tog (Olie, PAH'er og tungmetaller):

Som beskrevet i ansøgningsmaterialet er der ved de seneste års spormoderniseringsopgaver på Banedanmarks banestrækninger udtaget og analyseret et meget stort antal analyser forud for bortskaffelse af restprodukter.

Den forurening, der påtræffes i forbindelse med jernbanedrift, er langt overvejende forurening med ikke-flygtige stoffer, som tungmetaller og PAH'er og i sjældnere tilfælde også tungere oliekomponenter. Kraftige forureninger fra jernbanen er primært knyttet til punktkildeforureninger fra f.eks. tidligere tankningsanlæg på stationsområder. Ligeledes vil gamle opstillingsspor, som gennem tiderne har været anvendt til opstilling af lokomotiver, i nogle tilfælde bære tydelige tegn på forurening.

Der er foretaget en vurdering af forureningsgraden af jorden på Østbanen. Der er hovedsageligt tale om ren jord i ca. 90% af tilfældene og lettere eller kraftigt forurenede jord (punktkilder) på den sidste andel.

De forurenende parametre i de 4 prøver, som var forurenede, var cadmium, bly, benzo(a)pyren og summen af PAH. Alle ikke-flygtige stoffer, som ikke nedsiver nævneværdigt eller slet ikke nedsiver til grundvandet. Der er efterfølgende foretaget en afgrænsende undersøgelse af de forurenede områder, og forureningen blev med en enkelt undtagelse afgrænset.

I forbindelse med ballastrensning på 17 km af strækningen sker der en mekanisk sigtning/soldning af de gamle ballastskærver hvor affaldsmaterialer bortkøres til godkendt modtager. Ballastrensningen sker mekanisk og der anvendes ikke vand. Sammenfattende vurderes det på baggrund af ovenstående, at der ikke er væsentlig risiko for spredning af forureningen af olie, PAH'er eller tungmetaller, på de strækninger hvor disse er konstateret.

#### Pesticider:

På Østbanen har Lokaltog anvendt pesticider mod ukrudt i deres drift og pleje af banen. Sprøjterapporter fra 2017, 2018, 2019 og 2020 viser at der har været anvendt glyphosat, MCPA/U46M9 og Diflufenican/DFF. Det vejledende grundvandskvalitetskriterium for glyphosat er 0,1 µg/l og pesticider som helhed 0,5 µg/l.

Glyphosats evne til at binde sig i sporkonstruktionen er belyst i tyske og svenske undersøgelser, hvor der har været anvendt større doseringer end Banedanmark har anvendt i de senere år. I de tyske undersøgelser er der ikke påvist glyphosat i jordprøver, der er udtaget enten direkte ved siden af sporet eller i de grundvandsførende lag beliggende 0,5 til 2 m under overfladen.

Svenske undersøgelser viser nedbrydningen af glyphosat ved varierende doseringer, med maksimale måleværdier på 0,207 mg glyphosat/kg TS ved en dosering på 3 l/ha og 2,7 mg glyphosat/kg TS ved en dosering på 18 l/ha. Ved dosering med 3 l/ha kunne der i dybden på 40-50 cm konstateres spor af glyphosat, svarende til detektionsgrænsen 0,003 mg glyphosat/kg TS.

Sammenfattende vurderes det på baggrund af ovenstående, at Banedanmarks strategi for sprøjtning med glyphosat indebærer, at der ikke forventes pesticider i jorden i væsentligt omfang, dvs. mindre end 1 mg aktiv stof/kg TS.

Det vurderes, at projektet ikke vil medføre mobilisering af jordforurening, der kan påvirke grundvandsforekomster negativt.

#### **Arealer, landskab og oversvømmelsesrisici**

Der er tale om et sporrenoveringsprojekt, hvor der som udgangspunkt blot skal ske en udskiftning af skinner, sveller og på visse delstrækninger skal der også ske en udskiftning af sporkassen. I forbindelse med selve sporrenoveringen skal der nogen steder ske en dæmningsudvidelse for, at banenormen kan overholdes, og der skal visse steder etableres grøftebassiner som led i fornyelsen af afvandingssystemet, efter aftale med de respektive kommuner.

Nogle af dæmningsudvidelserne og grøftebassinerne kan foretages / etableres inden for Lokaltogs egne arealer, men andre steder er det nødvendigt at inddrage mindre dele af naboarealerne langs banen. Denne inddragelse vil være af permanent karakter og således vil der være sket en begrænsning for anvendelsen af mindre dele af en række naboarealer.

Arealerne erhverves ved at gennemføre en ekspropriationsforretning. Ny Rødvig Station Etableringen af stationen medfører, at nogle arealer eksproprieres, og det rekreative område ved den lille lund / det lille område med kratbevoksning, Junglestien og Lejdebæk vil blive mindre. Desuden vil et grønt areal umiddelbart vest for den kommende station blive inddraget til parkeringsareal.

Faxe Syd Station Omlægning af Faxe Syd Station til en krydsningsstation kan stort set udføres inden for Lokaltogs egen ejendom og vurderes kun at medføre ganske små arealindgreb.

Arealer erhverves ved en midlertidig ekspropriation og leveres tilbage til de respektive lodsejere efter endt anlægsarbejde. Her vil der altså ske en begrænsning af anvendelse af naboarealer i en begrænset periode som vil være en gene, men som vurderes ikke væsentlig.

I "Kommuneplan 2021-2033 for Stevns kommune refereres der til et kort som angiver flere steder langs banestrækningen, hvor der risiko for oversvømmelse i forbindelse med ekstremregn. Der er også enkelte steder, hvor arealer kan rammes af oversvømmelse ved stormflod på 2,8 meter.

Formålet med afvandingen af banen er at sikre, at overfladevand og regnvand afledes fra banen således at den kan fungere optimalt, også ved ekstrem regn.

Ifølge retningslinjekortet ligger stationsprojekt Ny Rødvig Station ikke inden for et område med risiko for oversvømmelse. Lejdebækken er dog markeret på kortet i forbindelse med skybrudshændelser. Under afsnit 6.1.7 Afværgeforanstaltninger for skybrud og vedvarende regn står der følgende: Ved planlægning af byudvikling, særlige tekniske anlæg, ændret arealanvendelse m.v. skal der indarbejdes plads til regnvandet. Desuden skal det sikres, at byggeri og anlæg ikke forøger risikoen for oversvømmelse af egne arealer og/eller naboarealer. Dette gælder også for de tiltag der skal ske i forbindelse med omlægning og fritlægning af Lejdebækken.

Projektet er primært beliggende i det åbne land og er et eksisterende baneanlæg. Banen forløber igennem mange lokalplanlagte områder på den 50 km lange strækning. Det vurderes ikke sandsynligt, at banens fortsatte placering i landskabet vil være i konflikt med lokalplanernes bestemmelser.

Projektet vurderes på baggrund af ovenstående ikke at medføre væsentlige påvirkninger af arealer, landskab eller at være sårbart over for oversvømmelser.

### **Kumulative påvirkninger**

Der er overvejelser om at udnytte den eksisterende Rødvig Station og de omkringliggende arealer til andre formål. Hvis dette realiseres, skal der etableres en sti i de spor der nødvendigvis skal fjernes, når den eksisterende Rødvig Station ikke skal fungere som station længere. Man arbejder på at omdanne området syd for Vemmetoftevej, hvor der ikke skal køre tog mere, til et rekreativt område. Man arbejder bl.a. med et projekt, hvor en større del af Lejdebækken fritlægges. Disse aktiviteter må nok snarere betegnes som «byudvikling» og vil kun påvirke miljøet i positiv retning.

### **Miljøpåvirkning på tværs af landegrænser (Espoo)**

Projektet vurderes ikke at have grænseoverskridende miljøpåvirkninger, idet eneste potentielle påvirkning af nabolande er den fortsat udledning af regnvand fra banestrækningen til Faxe Bugt, som vurderes af ubetydelig størrelsesorden.

### **Samlet vurdering**



Projektet vurderes ikke at påvirke Natura 2000-områdernes udpegningsgrundlag eller bilag IV arter. Projektet vil heller ikke påvirke rødlistede eller andre fredede arter negativt.

Det vurderes, at der kan ske tilstandsændringer i omkringliggende naturområder omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3 som følge af realisering af projektet, hvorfor der skal søges de nødvendige dispensationer. Andre steder vil der ske naturforbedrende tiltag. Der forventes gener af ikke-væsentlig karakter for befolkningen i området, som vil være tilknyttet anlægsfasen. I driftsfasen er genen (støj) mange steder mindsket i forhold til nuværende forhold. Projektet generer ikke emissioner (eksisterende togtrafik vil være uændret) eller udledning af stoffer til luften eller våde recipienter, i væsentligt omfang.

Det er derfor Miljøstyrelsens vurdering, at det anmeldte projekt ikke er omfattet af krav om miljøvurdering, da det ud fra det oplyste ikke vil kunne få en væsentlig indvirkning på miljøet.

### **Høring**

Miljøstyrelsen har foretaget en høring af Køge, Stevns og Faxe Kommune. Derudover er der foretaget høring af berørte parter.

Kommentarer fra ovenfor nævnte høringssvar er indarbejdet i afgørelsen.

#### Kommunens og andres kommentarer:

*[Hovedpunkter i høringssvar, herunder kommunens oplysninger om kendskab til bilag IV-arter og om der er naturtyper inden for området, der typisk anvendes som raste- eller yngleområde for bilag IV-arter]*

*[Kommunen havde ingen bemærkninger]*

*[Kommunen havde følgende bemærkninger, som er inddraget i sagsbehandlingen, i relevant omfang]*

*[Kommunens bemærkninger, fremgår af bilag XXX]*

### **Offentliggørelse**

Miljøstyrelsens afgørelse offentliggøres udelukkende digitalt. Materialet kan tilgås på Miljøstyrelsens hjemmeside [www.mst.dk](http://www.mst.dk). Offentliggørelsen finder sted den [Klik eller tryk for at angive en dato..](#)

Offentligheden har adgang til sagens øvrige oplysninger med de begrænsninger, der følger af lovgivningen.

### **Klagevejledning**

Afgørelsen kan påklages til Miljø- og Fødevarerklagenævnet for så vidt angår retlige spørgsmål af enhver med retlig interesse i sagens udfald samt af landsdækkende foreninger og organisationer, der som formål har beskyttelsen af natur og miljø eller varetagelsen af væsentlige brugerinteresser inden for arealanvendelsen og har vedtægter eller love, som dokumenterer deres formål, og som repræsenterer mindst 100 medlemmer, jf. miljøvurderingslovens § 50.

Du klager via Klageportalen, som du finder et link til på forsiden af [www.naevneneshus.dk/](http://www.naevneneshus.dk/). Klageportalen ligger også på [www.borger.dk](http://www.borger.dk) og [www.virk.dk](http://www.virk.dk). Du logger på [www.borger.dk](http://www.borger.dk) eller [www.virk.dk](http://www.virk.dk).

Klagen sendes gennem Klageportalen til den myndighed, der har truffet afgørelsen. En klage er indgivet, når den er tilgængelig for myndigheden i Klageportalen. Når du klager, skal du betale et gebyr, på 900 kr. for private og 1800 kr. for virksomheder og organisationer. Du betaler gebyret med betalingskort i Klageportalen.

Du kan læse mere om gebyrordningen og klage på Miljø- og Fødevareklagenævnets hjemmeside (<https://naevneneshus.dk/start-din-klage/miljoe-og-foedevareklagenaevnet/vejledning/>).

Miljø- og Fødevareklagenævnet skal som udgangspunkt afvise en klage, der ikke modtages gennem Klageportalen, hvis der ikke er særlige grunde til det. Hvis du ønsker at blive fritaget for at bruge Klageportalen, skal du sende en begrundet anmodning til Miljøstyrelsen, som videresender anmodningen til Miljø- og Fødevareklagenævnet, der træffer afgørelse om, hvorvidt din anmodning kan imødekommes.

Klagen skal være modtaget senest fire uger efter offentliggørelsen af afgørelsen dvs. den **Klik eller tryk for at angive en dato..** [Annoncedato+4 uger - Bemærk at en klagefrist ikke kan udløbe på en lørdag eller helligdag. Den skal i så fald forlænges til den førstkommande hverdag].

#### **Betingelser mens en klage behandles**

Klage over afgørelsen har ikke opsættende virkning, medmindre Miljø- og Fødevareklagenævnet bestemmer noget andet. Det betyder, at du kan handle efter Miljøstyrelsens afgørelse. Udnytter du afgørelsen, indebærer dette ingen begrænsning i klagenævnets mulighed for at ændre eller ophæve afgørelsen. Hvis nævnet tillægger en klage opsættende virkning, skal du afvente nævnets afgørelse før det anmeldte projekt kan gennemføres, og nævnet kan i den forbindelse påbyde påbegyndte bygge- og anlægsarbejder standset.”

Miljøstyrelsens afgørelse kan indbringes for domstolene inden 6 måneder fra afgørelsens offentlige bekendtgørelse.

#### **Kopi til:**

Faxe Kommune  
Stevns Kommune  
Køge Kommune  
Berørte parter

#### **Bilag:**

Bilag 1: Ansøgning  
Bilag 2-13: Øvrigt ansøgningsmateriale  
Bilag 14: Supplerende oplysninger

Med venlig hilsen

**Niels Bjørkbom**

Kontorchef | Landskab & Skov

+45 23460536 | [niebj@mst.dk](mailto:niebj@mst.dk)

Udkast