

Ansøgning om statslige projekter på jernbane og VVM

Ansøgning

Oplysninger om ansøger

Hvem indsender ansøgningen?

- Ansøger
 Rådgiver på vegne af ansøger

Ansøger - virksomhedsoplysninger

Virksomhedens navn

Banedanmark

CVR-Nummer

18632276

Adresse

Carsten Niebuhrs Gade 43

Postnummer

1577

By

København V

Virksomhedens telefonnummer

82340000

Virksomhedens email

banedanmark@bane.dk

Kontaktperson

Navn

Dana Marilena ?stergaard

Telefonnummer

51739188

E-mail

dmot@bane.dk

Placering og anlægsperiode

Angiv venligst titel på projekt

Opgradering af Ny Ellebjerg Station – Nye perroner ved Øresundsbanen

Hvor skal projektet ligge?

Ved Ny Ellebjerg Station, København

Beskrivelse af strækning ink. berørte matrikelnumre

Øresundsbanens spor 21 og spor 22 ved Ny Ellebjerg Station beliggende mellem Køge Bugt-banen og Gl. Køge Landevejs krydsning af sporene. Se vedlagte oversigtskort i bilag I. De nye perroner er vist med lyserødt. 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 i delområde III ”til brug i overensstemmelse med den fastlagte anvendelse til baneformål, herunder nye perroner til Øresundsbanen og 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.”

Planforholdene er beskrevet nærmere i vedlagte fagnotat Projektbeskrivelse og miljøforhold (bilag 1).

Hvilken kommune(r) er projektet beliggende i?

Københavns Kommune

Anlægsperiode

Forventes påbegyndt den:

01-10-2023

Forventes afsluttet den:

01-10-2024

Projektbeskrivelse

Beskriv baggrund for og formål med projektet

Projektet ”Opgradering af Ny Ellebjerg station” undersøger muligheden for at etablere perroner langs Øresundssporene (spor 21 og 22) mellem Gl. 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 Gl. Køge Landevej. Der er undersøgt flere løsninger på forbindelsen på tværs af perronerne, dels en broløsning, dels en tunnelloøsning, som Metroselskabet skulle stå for. Da planlægningen og koordineringen i forhold til tunnelloøsningen endnu ikke er på plads, ansøges hermed alene for perronprojektet med en broløsning. I denne løsning planlægges forbindelsen via en gangbro, enten en lille gangbro med elevatorer, eller en større og bredere gangbro, der også udstyres med rulletrapper. I begge tilfælde er det tale om en gangbro uden overdækning.

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 bl.a. 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. Samtidigt vil projektet give bedre, og mere direkte forbindelse til store dele af Amager, bl.a. i Ørestad og til lufthavnen.

Fagnotat med projektbeskrivelse og gennemgang af miljøforhold er vedlagt ansøgningen, jf. bilag 2. Der er ligeledes vedlagt oversigtsplan for projektområdet i målestok 1:5.000 (jf. bilag 1), samt udførelsesplan for projektet (jf. bilag 5).

Beskriv projektets arbejdsmetoder

Se vedhæftede notat Projektbeskrivelse og miljøforhold (bilag 1), afsnit 2.2.

Overholder projektet lokalplanen for området?

- Ja
 Nej

Er projektet vedtaget ved lov? (anlægslov)

- Ja
 Nej

Er der tale om anlæg af ny jernbane?

- Ja
 Nej

Berørte parter

Er der berørte parter til projektet?

- Ja
 Nej

Beskriv venligst

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, de nordligste trappeopgange i etageejendommen på Poppelstykket samt boligerne på Følager vil i perioder kunne 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 bilag 3.

Påtænker I at lave nabofora, naboportaler eller lignende til høring af naboer?

- Ja
 Nej

Miljømæssige konsekvenser

Hvad bliver projektområdet brugt til idag?

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. Arealet, hvor gangbro skal placeres, berører et område umiddelbart vest for broen over Øresundssporene. Arealet består i dag af grøfter/skrånninger med spredt bevoksning. Ved anlæg af den fremtidssikret bro vil rulletrapper til broen placeres delvist på et areal, hvor der i dag er en offentlig sti under jernbanebroen. Der etableres endvidere en adgangsvej for gående op til stien ved Følager. Arealer, der skal anvendes som arbejdsarealer, er i dag ubebyggede.

Kryds af hvordan arbejdet i projektet vil påvirke miljøet:

- Støj
 Støv
 Affaldsproduktion
 Andet

Støj

Beskriv hvilket område udenfor projektet der vil blive påvirket i henholdvis anlægs- og driftsfase

Primært beboere i etageejendommene mellem Gammel Køge Landevej, jernbanen og Følager, beboerne i de nordligste trappeopgange i etageejendommen på Poppelstykket samt boligerne på Følager vil i perioder kunne opleve generende støj og vibrationer fra anlægsarbejderne.

Anlægsstøjen er primært knyttet til etableringen af perroner og af gangbroen, hvilket gælder såvel den lille bro som den større broløsning. De støjende aktiviteter forventes primært at være fundering af perronelementer og gangbro, spunsning eller sekantpælevægge, etablering af støttemure samt anvendelse af boremaskine, gravemaskine, lastbilkørsel m.m. Etablering af sekantpælevægge støjer markant mindre end ramning af spuns, og medfører væsentlig færre vibrationsgener. Det kan på nuværende tidspunkt ikke afvises, at spunsning bliver nødvendig, hvorfor spunsning indgår i vurderingerne.

Området omkring Ny Ellebjerg er under omdannelse fra industri til boliger og erhverv, herunder butikker. De nærmeste ejendomme ligger 30-50 meter fra arbejdsområderne. For bebyggelsen på Følager, er det fastsat i lokalplanen for området, at udendørs opholdsarealer på plinten skal være afskærmet mod banen for at forebygge støjgener samtidig med, at plinten i sig selv skærmer for de bagvedliggende friarealer. Naboejendommene er således følsomme for støjgener, idet der findes boliger, men bebyggelsen er i forvejen placeret i et centerområde med meget støj fra både vej og jernbane, hvor der i placering og øvrige tiltag er taget højde for at skærme boligerne mest muligt mod støj fra jernbanearealet.

Der er ikke gennemført projektspecifikke støjberegninger af anlægsarbejdet for etablering af de to perroner og gangbroer. Det vurderes, at der vil være en overskridelse af de vejledende grænseværdier for støj i anlægsfasen for de nærmeste bygninger for de arbejder, der gennemføres om natten.

De aktiviteter, som typisk kan generere støj, som overskrider de vejledende grænseværdier, er boring og ramning/hammer. For begge brotyper, vil disse aktiviteter primært blive gennemført i løbet af dagtimerne, hvor der ikke forventes en overskridelse af grænseværdierne. Støjen vil dog være horbar 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.

For begge broløsninger gælder endvidere, at støjende aktiviteter om natten kun vil forekomme i forbindelse med de ganske få planlagte lange weekendspæringer. For lille broløsning drejer

det sig forventeligt om ca. to weekendspæringer med bl.a. støjende arbejder om natten samt ca. en weekendspærring med lastbilkørsel hele døgnet. For den større broløsning forventes der ca. tre weekendspæringer med støjende arbejder om natten samt ca. to weekendspæringer med lastbilkørsel hele døgnet.

For begge løsninger gælder, at weekendspæringerne med støjende aktiviteter er fordelt ud over en anlægsperiode på ca. 4-6 måneder.

Spunsning gennemføres som rammet spuns med forboring og arbejderne vil blive gennemført i dagtimerne på hverdage, forventeligt i sammenlagt 10 dage. Spunsning kan kun være aktuel i forbindelse med den lille broløsning.

Konklusion

For begge broløsninger vurderes det, at der vil være en overskridelse af de vejledende grænseværdier for støj om natten i de perioder, hvor der udføres arbejde om natten. Det er imidlertid tale om ganske få weekender spredt over et halvt år. Der vil heller ikke være konstant støjende arbejde, men periodisk støjende anlægsarbejde i løbet af en nat.

Banedanmark vil i forbindelse med anlægsarbejdet informere og varsle beboere lokalt i nærområdet omkring projektet, vedr. udførselstidspunkter og varighed for støjende arbejder m.m. Herved vil det være muligt for beboere i god tid at planlægge evt. forholdsregler.

For igangsættelse af byggeriet ansøges om en dispensation fra støjgrænserne og arbejdstiderne i Bygge- og anlægsforskrift i København (Københavns Kommune, 2016). Arbejdet vil blive udført i overensstemmelse med kravene fra kommunen.

Støjende aktiviteter og støjpåvirkningen af omgivelserne i anlægsfasen er nærmere beskrevet i vedlagte fagnotat, Projektbeskrivelse og miljøforhold. Ejendommene, der påregnes at få tilsendt orientering om projektet og de støjende aktiviteter, er vist i bilag 3.

I driftsfasen, vil der være støj fra brug af perronerne, herunder et ændret kørselsmønster med standsende tog og højtalervedkald på perronen. Herudover kan anvendelse af en gangbro uden overdækning, drift af elevatorer, og eventuelle rulletrapper til gangbroen, 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 hhv. 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 fagnotat, Projektbeskrivelse og miljøforhold. Støjnotatet fra COWI er vedlagt, jf. bilag 4.

Hvor mange mennesker vil blive påvirket?

De ejendomme, der forventes berørt i vist omfang er vist på kortet i bilag 3. Det er alene tale om påvirkninger i afgrænsede perioder i anlægsfasen, med forholdsvis kort varighed. De enkelte beboere vil blive identificeret i forbindelse med indsendelse af oplysningsmateriale om projektet.

Angiv afstand til nærmeste boligområde eller anden støjfølsom anvendelse

30-50 m

Vil påvirkningerne gå ud over landets grænser?

- Ja
 Nej

Kan påvirkningerne mindskes?

- Ja
 Nej

Udføres anlægsarbejde uden for tidsrummet 07-18?

- Ja
 Nej

Hvilket anlægsarbejde forventes udført uden for tidsrummet 07-18 og i hvilket tidsrum?

De aktiviteter, som typisk kan generere støj, som overskrider de vejledende grænseværdier, er boring og ramning/hammer. For begge brotyper, vil disse aktiviteter 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.

For begge broløsninger gælder endvidere, at støjende aktiviteter om natten kun vil forekomme i forbindelse med de ganske få planlagte lange weekendspæringer. For lille broløsning drejer det sig forventeligt om ca. to weekendspæringer med bl.a. støjende arbejder om natten samt ca. en weekendspærring med lastbilkørsel hele døgnet. For den større broløsning forventes der ca. tre weekendspæringer med støjende arbejder om natten samt ca. to weekendspæringer med lastbilkørsel hele døgnet.

For begge løsninger gælder, at weekendspæringerne med støjende aktiviteter er fordelt ud over en anlægsperiode på ca. 4-6 måneder.

Er der givet tilladelse til andre projekter i samme område?

- Ja
 Nej

Skriv navnet på andre projekter, er der givet tilladelse til:

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. Disse projekter er endnu ikke godkendt/tilladt. En beskrivelse af disse projekter indgår i vedlagte fagnotat Projektbeskrivelse og miljøforhold, afsnit 4. Naboprojekter

Skal der i arbejdet bruges naturressourcer, herunder sten, sand, granit eller lignede materialer?

- Ja
 Nej

Hvilke naturressourcer vil der blive anvendt?

Grus: ca. 7.000 m³
Stål: ca. 700 ton
Vand: Ca. 2.000 m³

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

Er der risici for ulykker i forbindelse med arbejdet (ex. anvendte materiale, teknologi eller arbejdsmetoder) ?

- Ja
 Nej

Støv

Beskriv hvilket område udenfor projektet der vil blive påvirket

I anlægsfasen kan der være gener fra støv i forbindelse med selve anlægsarbejdet, jordhåndtering, jordkørsel og kørsel på arbejdspladser og -veje. Der vil ikke forekomme håndtering af skærver/ballast. Der vil blive anvendt vanding ved særligt tørre perioder i anlægsfasen for at forhindre væsentlige støvgener i overensstemmelse med reglerne i Bygge- og anlægfsforskrift i København (Københavns Kommune, 2016).
Der vil ikke blive genereret støv i driftsfasen.

Hvor mange mennesker vil blive påvirket?

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

Vil påvirkningerne gå ud over landets grænser?

- Ja
 Nej

Kan påvirkningerne forhindres?

- Ja
 Nej

Er der givet tilladelse til andre projekter i samme område?

- Ja
 Nej

Skriv navnet på andre projekter, er der givet tilladelse til:

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. Disse projekter er endnu ikke godkendt/tilladt. En beskrivelse af disse projekter indgår i vedlagte fagnotat Projektbeskrivelse og miljøforhold, afsnit 4. Naboprojekter

Skal der i arbejdet bruges naturressourcer, herunder sten, sand, granit eller lignede materialer?

- Ja
 Nej

Hvilke naturressourcer vil der blive anvendt?

Grus: ca. 7.000 m³
Stål: ca. 700 ton
Vand: Ca. 2.000 m³

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

Er der risici for ulykker i forbindelse med arbejdet (ex. anvendte materiale, teknologi eller arbejdsmetoder) ?

- Ja
 Nej

Affaldsproduktion

Beskriv hvilket område udenfor projektet der vil blive påvirket

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, spuns m.m.

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

Plast og papir: 1-10 m³

Træ og krydsfiner: 1-10 m³

Nedbrudt beton og spuns: 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 jernbanemål 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 skal udgraves relativt store jordmængder fra tunnel under spor 23 (København-Ringsted) og ind til concourse arealet. Disse jordmængder skal transporteres væk til en af kommunen anvist jordmodtager jf. den jordhåndteringsplan, der er udført/udføres for projektet.

Der skal forventeligt bortskaffes ca. 11.000 m³ 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 kraftigt forurenede jord ligger erfaringsmæssigt på kun ca. 5%. Se i øvrigt herom

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.

Hvor mange mennesker vil blive påvirket?

Ingen påvirkning af mennesker.

Vil påvirkningerne gå ud over landets grænser?

- Ja
 Nej

Kan påvirkningerne forhindres?

- Ja
 Nej

Er der givet tilladelse til andre projekter i samme område?

- Ja
 Nej

Skriv navnet på andre projekter, er der givet tilladelse til:

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. Disse projekter er endnu ikke godkendt/tilladt. En beskrivelse af disse projekter indgår i vedlagte fagnotat Projektbeskrivelse og miljøforhold, afsnit 4. Naboprojekter

Skal der i arbejdet bruges naturressourcer, herunder sten, sand, granit eller lignede materialer?

- Ja
 Nej

Hvilke naturressourcer vil der blive anvendt?

Grus: ca. 7.000 m³
Stål: ca. 700 ton
Vand: Ca. 2.000 m³

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

Er der risici for ulykker i forbindelse med arbejdet (ex. anvendte materiale, teknologi eller arbejdsmetoder) ?

- Ja
 Nej

Andet

Beskriv venligst

A. Spildevandsproduktion inkl. regnvand

I anlægsfasen forventes det oppumpede vand fra grundvandssænkning at blive reinfileret.

I driftsfase afvandes de nye perroner med et linjedræn sammen med tagvand. Nedløsrørene fra gangbroen tilsluttes den øvrige perronafvanding. Vandet ledes til eksisterende afvandingssystem og videre til Gåsebækrenden, som leder vandet ud via Enghave Kanal til Kalveboderne på Nordsiden af Valbyparken.

B. Påvirkning af vandløb, sø eller havet

De nye befæstede arealer for perronerne og bro er ca. 3.300 m². Omfanget af en eventuel forøgelse i den mængde, der udledes til Gåsebækrenden, er meget begrænset og ligger på ca. 1.500 m² pr. år.

C. Påvirkning af grundvandet, herunder behov for grundvandssænkning

Der er behov for midlertidig grundvandssænkning i forbindelse med etablering af fundamenter til gangbro. Grundvandssænkningen gennemføres i forbindelse med etablering af elevatorer og forventes at have en varighed af ca. 1 måned. Projektområdet ligger uden for områder med drikkevandsinteresser (OD) og uden for områder med særlige drikkevandsinteresser (OSD). Størstedelen af arealerne er ikke kortlagt forurenet (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.

For at sikre, at den midlertidige grundvandssænkning ikke medfører en mobilisering af forurening i området, vil oppumpet grundvand inden for byggegruben blive reinfileret tilbage til samme grundvandsmagasin uden for byggegruben. Herved kan sænkningerne i det primære magasin kontrolleres, så grundvandsstanden holdes inden for de naturligt forekommende variationer og det sikres, at eksisterende forureninger ikke flyttes.

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

D. 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.

E. §-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.

F. 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.

K. Påvirkning af skov, herunder fredskov

(Der redegøres herunder for evt. etablering af erstatningsskov)

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

L. Gældende bygge- og beskyttelseslinjer

(Der redegøres for, hvorvidt projektet forudsætter dispensation fra gældende bugge- og beskyttelseslinjer)

Der er ingen bygge- og beskyttelseslinjer inden for projektområdet.

M. Anvendelsen af naboarealer

(Der redegøres for hvorvidt projektet begrænser 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.

N. Visuelle og landskabsmæssige forhold

Etablering af perroner og gangbro, vil betyde en ændring af det visuelle indtryk af området. Hvis den fremtidssikrede broløsning vælges, vil der være en større visuel påvirkning, da den er bredere og indeholder rulletrapper. Der vil blive opsat belysning, lysmaster m.v. på perroner, trapper, elevatorårne og gangbro, 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 Øresundssporerne på Følager. Der vil ikke være direkte udsyn fra perronerne hen til de nederste etager af bygningen. og det vil derfor ikke medføre indbliksgener. For løsningerne simpel gangbro og fremtidssikret gangbro, etableres en gangbro med en maksimal højde på ca. 8,5 meter over sporene, som ligger 3-4 m under terrænniveauet ved bygningerne ved Følager. Ved anvendelse af gangbroen vil der være udsyn over en del af Ny Ellebjerg området, herunder de eksisterende bygninger. Broen vil dog i begge løsninger kun være ganske få meter højere end terrænet og ligge over 100 m syd for bygningen på Følager. Det vurderes derfor, at der ikke vil være tale om indbliksgener af væsentlig karakter.

Broens placering er vist på figurer i vedlagte fagnotat, Projektbeskrivelse og miljøforhold.

O. Trafikale forhold

(Redegør for adgangsveje og afvikling af tung trafik, herunder for de trafikale gener, projektet kan medføre for omboende og den lokale trafik i øvrigt.)

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. Dertil kommer transport af grusmaterialer, armerings-/konstruktionsstål og evt. spuns. Det vurderes, at transportbehovet vil ligge på ca. 900 transporter i alt.

Som udgangspunkt transporteres jord, grus mv. via Følager siden, men der kan være behov for at bortskaffe jord fra færdiggravning af tunnelen til concourse via Forplads A og videre ad Carl Jacobsensvej. I så fald vil disse transporter foregå om natten, da tunnelen bliver anvendt af passagerer i løbet af dagen.

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, skal trafikken afvikles som enkeltsporsdrift Kalvebod – Vigerslev/Hvidovre fjern. I de lange weekendspærringer, hvor spor 23 er spærret, må trafikken fra Ringstedbanen omlægges over Roskilde-Valby for køreretningen mod København H.

Natur og fredning

Ligger området i et natura2000 område?

[Se oversigt over natura2000 områder.](#) (Åbner i nyt vindue)

- Ja
 Nej

Hvor ligger de nærmeste natura2000 områder?

[Se oversigt over natura2000 områder.](#) (Åbner i nyt vindue)

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.

Beskriv hvilken type områder, der er tale om?

[Se oversigt over natura2000 områder.](#) (Åbner i nyt vindue)

Natura 2000-område er nr. 143 Vestamager og havet syd for

Gælder der specielle fredningsbestemmelser for området?

- Ja
 Nej

Har området en speciel arkæologisk, historisk eller kulturel betydning?

- Ja
 Nej

Dokumentation

Kort med indtegnede projekt i målestok 1:10.000 eller 1: 5.000

Bilag 1_Oversigtskort.docx 843 KB

Tidsplan

Bilag 5_Udførelsesplan.docx 28 KB

Projektbeskrivelse

Bilag 2_Nye perroner på Ny Ellebjerg_projektbeskrivelse.docx 6 MB

Yderligere bilag

Tryk på "+" for at tilføje flere bilag.

Bilag 3_ Naboinformationsområde.docx 195 KB

Bilag 4 _ JEJ0001220 _støj_i_driftsfasen.docx 56 KB