

Ansøgningsskema

Nedenstående skema angiver de oplysninger, som skal indgives til myndighederne ved ansøgning af projekter, der er omfattet af lovens bilag 2, jf. lovens § 21. Bygherren skal, hvor det er relevant for ansøgningen om det konkrete projekt, tage hensyn til kriterierne i lovens bilag 6, når skemaet udfyldes. Såfremt der allerede foreligger oplysninger om de indvirkninger, projektet kan forventes at få på miljøet, medsendes disse oplysninger. Skemaet finder ikke anvendelse for sager, der behandles af Naturstyrelsen og Energistyrelsen. Skemaets oplysningskrav er vejledende og fastsat under hensyntagen til kriterierne i lovens bilag 5.

Basisoplysninger	Tekst
Projektbeskrivelse (kan vedlægges)	<u>Indledning</u> Der skal ske en sporrenovering af Østbanen, som er en lokalbane i Køge Kommune, Stevns Kommune og Faxe Kommune. Østbanen går fra Køge til Hårlev. I Hårlev splitter banen op, og fortsætter henholdsvis til Rødvig og til Faxe Ladeplads. Nærværende ansøgning erstatter tidligere fremsendte ansøgninger, hvor der var søgt separat for sporrenoveringen, separat for flytningen af Rødvig Station og separat for retableringen af Faxe Syd Station som krydsningsstation. Den 20. august 2021 blev der afholdt møde med Miljøstyrelsen, hvor de fremsendte ansøgninger blev drøftet. På baggrund af drøftelserne er de tre ansøgninger samlet til én og forhold omkring Natura2000 og Bilag 4 arter er yderligere uddybet. Hele sporrenoveringen og flytningen af Rødvig Station og retablering af Faxe Syd Station som krydsningsstation anses nu for at være ét samlet projekt. Der udfærdiges derfor kun én ansøgning med relevante projektspecifikke bilag. <u>Projektbeskrivelse</u> <u>Sporrenovering</u> 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 hastighed og passagerkapacitet. 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 banedæmninger for at opfylde nye banekrav. • Baneafvandingen skal renoveres / retableres / fornyes i form af: - Nye banegrøfter (normkrav). - Oprensning af eksisterende grøfter. - Grøftebassiner. - Dræn og rørlægning i bynære områder og stationer.

	- Forsinkelsesbassiner omkring stationer (St. Heddinge, Karise, Hårlev og Klippinge). Østbanens beliggenhed fremgår af Bilag 1: 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 ladestander til elbiler, og der forberedes med trækrør til samtlige pladser for fremtidig etablering af ladestander. • 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 2: Indretning af Ny Rødvig Station, 23-03-2021. I forbindelse med etableringen af den nye station skal der ske følgende tiltag omkring Lejdebækken: • Lejdebækken vil blive omlagt/sideflyttet på en strækning på ca. 230 meter nord for Vemmetoftevej og eksisterende rørlægning fjernes. Lejdebækkens underføring under udtrækssporet 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 vil blive omlagt på grund af omlægningen/sideflytningen af Lejdebæk. For at kompensere for, at der skal ske en omlægning / sideflytning af Lejdebækken 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 3: Helhedsplan - Lejdebæk ved Ny Rødvig Station. Faxe Syd Station Faxe Syd Station på Østbanen ønskes reableret 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 4: Faxe Syd Stations reablering som krydsningsstation.
--	---

I forbindelse med retableringen 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, men kun i en kortere periode mens der arbejdes i det aktuelle område. Der arbejdes fra Køge og sydpå i takt med at renoveringen skrider fremad.

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 5: Midlertidige arbejdsarealer.

Der er udfærdiget et opfølgende notat til Bilag 5, 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 8: Bygge- og beskyttelseslinjer, fredskov, fredninger og §3 beskyttet natur.

	De midlertidige påvirkninger sker som nævnt i forbindelse med etableringen af de midlertidige arbejdspladser og arbejdsveje og de permanente påvirkninger sker i forbindelse med udførelsen af en række mindre, men nødvendige dæmningsudvidelser og i forbindelse med etableringen af en række grøftebassiner og overløbsbassiner. I notatet oplystes de steder, hvor der vil blive etableret midlertidige arbejdspladser og arbejdsveje samt de steder, hvor der vil ske dæmningsudvidelser inden for: • En skovbyggelinje • En kirkebyggelinje • En sø- og å-beskyttelseslinje • En beskyttelseslinje for et fredet fortidsminde • Fredskov • Fredninger • §3 beskyttede vandløb • §3 beskyttede naturtyper For skovbyggelinjernes vedkommende er der foretaget en vurdering af om etableringen af de midlertidige arbejdspladser og arbejdsveje og dæmningsudvidelser m.v. vil påvirke det frie udsyn til skov og skovbryn. Vurderingen er foretaget for samtlige arbejdspladser, arbejdsveje og dæmningsudvidelser, og vurderingen er, at det frie udsyn til skov og skovbryn ikke vil blive påvirket. For kirkebyggelinjernes vedkommende er det vurderet, at der ikke kræves dispensationer, da der ikke opføres bygninger (med en højde over 8,5 meter) inden for nogen af kirkebyggelinjerne. For sø- og å-beskyttelseslinjernes vedkommende er der foretaget en vurdering af om etableringen af de midlertidige arbejdspladser og arbejdsveje, dæmningsudvidelser m.v. vil kunne påvirke de respektive vandløb som er omgivet af sø- og å-beskyttelseslinjer. Vurderingen er foretaget for samtlige arbejdspladser, arbejdsveje og dæmningsudvidelser, og vurderingen er at de respektive vandløb, som er omfattet af beskyttelseslinjerne, ikke vil blive påvirket. For beskyttelseslinjerne for fredede fortidsminders vedkommende er vurderingen den samme. Etableringen af to arbejdsveje, et enkelt arbejdsareal og to dæmningsudvidelser vurderes at kunne finde sted uden at påvirke nogen af fortidsminderne inden for beskyttelseslinjerne. For fredskovens vedkommende er der foretaget en vurdering af hvorvidt der skal fældes skov i forbindelse med etableringen af et enkelt arbejdsareal og en midlertidig arbejdsvej og i forbindelse med at der skal etableres i alt fire dæmningsudvidelser. Det viser sig, at der kun vil blive behov for at fælde få enkeltstående træer i forbindelse med dæmningsudvidelserne. For de fredede arealers vedkommende er vurderingen også at etableringen af de midlertidige arbejdspladser og arbejdsveje, dæmningsudvidelser m.v. ikke vil påvirke disse arealer i negativ retning. For det første så er etableringen af både arbejdsarealer og arbejdsveje af midlertidig varighed og for det andet så anvendes de fleste af de fredede arealer som landbrugsjord, ligger som græsareal eller omfatter et stationsområde. Med hensyn til §3 beskyttede vandløb, så er vurderingen at der i forbindelse med gennemførelsen af projektet ikke vil ske ændringer, som vil påvirke de §3 beskyttede vandløb i negativ retning. Med hensyn til §3 beskyttede naturtyper, så er vurderingen at etableringen af to midlertidige arbejdspladser og to arbejdsveje samt én dæmningsudvidelse ikke vil påvirke disse arealer i negativ retning. Arealerne vil blive retableret efter endte anlægsarbejder.
--	--

	Der er ansøgt om samtlige tilladelser, der er nødvendige for at kunne etablere de midlertidige arbejdspladser og midlertidige arbejdsveje m.v. ved de respektive kommuner og Fredningsnævnet, herunder landzoneansøgninger, §19 ansøgninger og ansøgninger vedrørende de ovenfor nævnte natur- og kulturaspekter. 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.
Navn, adresse, telefonnr. og e-mail på bygherre	Lokaltog A/S Jættevej 50 4100 Ringsted Tlf.: 70200054 E-mail: post@lokaltoget Kontaktperson for Lokaltog: Henrik M. Jørgensen (projektejer) Tlf.: 23992106 E-mail: hejo@lokaltoget.dk
Navn, adresse, telefonnr. og e-mail på kontaktperson	Rådgiver for Bygherren Atkins Arne Jacobsens Allé 17 2300 København S Kontaktperson for Rådgiver: Max Nordquist (miljørådgiver) Tlf.: 52519644 E-mail: max.nordquist@atkinsglobal.com
Projektets adresse, matr.nr. og ejerlav. For havbrug angives anlæggets geografiske placering angivet ved koordinater for havbrugets 4 hjørneafmærkninger i bredde/længde (WGS-84 datum).	Sporrenovering Spørrenoveringsprojektet omfatter hele Østbanen og strækker sig over Køge Kommune, Stevn Kommune og Faxe Kommune. Østbanen går fra Køge til Hårlev. I Hårlev splitter banen op og fortsætter henholdsvis til Rødvig og til Faxe Ladeplads. Sporrenoveringen sker i det eksisterende sportracé, som ejes af LOKALTOG. Fra Køge og sydpå til Hårlev ligger banen på: Matr.nr. 6 Billesborg Hgd, Herfølge Matr.nr. 25 Egøje By, Herfølge Matr.nr. 35 Vedskølle By, Herfølge Matr.nr. 4 Vallø Hgd, Valløby Matr.nr. 3 Grubberholm Mark, Himlingøje Matr.nr. 37 Himlingøje By, Himlingøje Matr.nr. 44a Hårlev By, Hårlev Fra Hårlev og ned til Faxe Ladeplads ligger banen på: Matr.nr. 22 Ll. Linde By, Hårlev Matr.nr. 5 Tryggevej Hgd., Karise Matr.nr. 35a Karise By, Karise Matr.nr. 22 Jørslev By, Karise Matr.nr. 3 Alslevgård Hgd, Alslev Matr.nr. 19 Tokkerup By, Faxe Matr.nr. 33 Værløse By, Faxe Matr.nr. 186 Faxe By, Faxe Matr.nr. 6 Rejnstrup By, Faxe

	Matr.nr. 15b Hylleholt By, Hylleholt Matr.nr. 8 Præstevænget, Hylleholt Matr.nr 15a Hylleholt By, Hylleholt <i>Fra Hårlev og ned til Rødvig ligger banen på:</i> Matr.nr. 44a Hårlev By, Hårlev Matr.nr. 10 Ammerup By, Hårlev Matr.nr. 41 Varpelev By, Varpelev Matr.nr. 31a Klippinge by, Magleby-Stevns Matr.nr. 38 Bjælkerup By, St. Heddinge Matr.nr. 2 Erikstrup Hgd., St. Heddinge Matr.nr. 179b St. Heddinge Markjorder Matr.nr. 66b Ll. Heddinge By, Ll. Heddinge Matr.nr. 66a Ll. Heddinge By, Ll. Heddinge Ny Rødvig Station Ny Rødvig Station etableres i et område, hvor der ikke har været togdrift før, og derfor inddrages der også arealer som ikke ejes af LOKALTOG. Følgende arealer vil blive inddraget i forbindelse med anlægget af Ny Rødvig Station: <u>Følgende areal ejes af Lokaltog:</u> Matr.nr. 66a Ll. Heddinge By, Ll. Heddinge (Infrastrukturselskabet LJ A/S). <u>Følgende arealer ejes af andre interessenter:</u> Matr.nr. 21dn Ll. Heddinge By, Ll. Heddinge, (Stevns Kommune) Matr.nr. 9h, Skørpinge By, Havnelev, (Grundejerforeningen Lejdebæk, Rødvig). Matr.nr. 9p Skørpinge By, Havnelev (Peter Korsholm Madsen). Matr.nr. 7000m Ll. Heddinge By, Ll. Heddinge (Stevns Kommune, Vemmetoftevej). Matr.nr. 7000o Ll. Heddinge By, Ll. Heddinge, (Stevns Kommune, Vemmetoftevej). Matr.nr. 21dd Ll. Heddinge By, Ll. Heddinge (Stevns Kommune). Faxe Syd Station Retablering af Faxe Syd Station som krydsningsstation kan stort set udføres inden for Lokaltogs egen ejendom og vurderes kun at medføre ganske små arealindgreb. Stationsprojektet udføres fortrinsvist på matr.nr. 185 Faxe By, Faxe, som ejes af Lokaltog. Stationsprojektet forventes kun at påvirke et andet areal (matr.nr.7000p, Faxe By) perifert, hvilket omtales senere i denne ansøgning.
Projektet berører følgende kommune eller kommuner (omfatter såvel den eller de kommuner, som projektet er placeret i, som den eller de kommuner, hvis miljø kan tænkes påvirket af projektet).	Sporrenoveringsprojektet omfatter hele Østbanen, som ligger inden for Køge, Stevns og Faxe kommuner.

Oversigtskort i målestok eks. 1:50.000 – Målestok angives. For havbrug angives anlæggets placering på et søkort.	Et oversigtskort, som viser den overordnede beliggenhed af Østbanen, er vedlagt som Bilag 1: Overordnet beliggenhed af Østbanen.	
Kortbilag i målestok 1:10.000 eller 1:5.000 med indtegning af anlægget og projektet (vedlægges dog ikke for strækningsanlæg).	Målestok angives: Østbanen er et strækningsanlæg, og derfor er der ikke vedlagt detailplaner over banen. Et oversigtskort, som viser den overordnede beliggenhed af Østbanen, er som nævnt vedlagt som Bilag 1: Overordnet beliggenhed af Østbanen.	
Forholdet til VVM-reglerne	Ja	Nej
Er projektet opført på bilag 1 til lov om, miljøvurdering af planer og programmer og konkrete projekter (VVM). Gældende lovbekendelse er LBK nr. 973 af 25/06/2020 (Miljøvurderingsloven).	X	Hvis ja, er der obligatorisk VVM-pligtigt. Angiv punktet på bilag 1:
Er projektet opført på bilag 2 til lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM). Gældende lovbekendelse er LBK nr. 973 af 25/06/2020 (Miljøvurderingsloven)	X	Hvis ja, angiv punktet på bilag 2: Projektet er for stationer omfattet af Bilag 2, punkt 10c og for banestrækningen omfattet af Bilag 2, punkt 13a.
Projektets karakteristika	Tekst	
1. Hvis bygherren ikke er ejer af de arealer, som projektet omfatter angives navn og adresse på de eller den pågældende ejer, matr. nr. og ejerlav	Permanente arealerhvervelser Der skal ske dæmningsudvidelser enkelte steder, hvor banedæmningen er for stejl i forhold til gældende banenorm. Dette betyder at der enkelte steder vil blive inddraget arealer som ikke ejes af Lokaltog. En grundig gennemgang af det eksisterende afvandingssystem langs banen har påvist, at det ikke er muligt at renovere eller genskabe afvandingen 1:1 alle steder. De gamle grøfter langs banen er fyldt op med jord over tid og kan de fleste steder ikke genfindes. Disse grøfter skal reprofileres. Nogen steder skal etableres nye grøftebassiner eller egentlige regnvandsbassiner. Dette betyder at der enkelte steder vil blive inddraget arealer som ikke ejes af Lokaltog. Herudover skal der i forbindelse med Ny Rødvig station og Faxe Syd station erhverves arealer for at få plads til anlæggene. En liste over arealer, der erhverves til projektet, er vedlagt som Bilag 6: Permanent arealerhvervelse. Midlertidige arbejdsarealer og arbejdsveje Der vil blive etableret en lang række midlertidige arbejdsarealer langs banen. Disse midlertidige arbejdspladser etableres for, at man kan servicere sporarbejderne langs banen. Nogle af arbejdsarealerne vil blive placeret på markarealer langs banen og andre vil blive placeret på eksisterende stationsområder. Der vil samtidigt blive etableret ca. 50 km midlertidige arbejdsveje langs banen. Arbejdsvejene skal dels fungere som forbindelsesveje mellem de forskellige midlertidige arbejdsarealer og dels som adgangsvej til de steder hvor der skal ske dæmningsudvidelser, afvandingsarbejder, grøftereprofileringer m.v.	

	Arbejdsarealer og arealer til arbejdsveje, erhverves midlertidigt ved gennemførelse af en ekspropriationsforretning. Arbejdsarealerne, herunder de matrikulære forhold, er beskrevet i Bilag 5: Midlertidige arbejdsarealer. Efter at sporrenoveringsarbejderne er gennemført, vil områderne, hvor der er blevet anlagt midlertidige arbejdsarealer og midlertidige arbejdsveje / adgangsveje, blive retableret og tilbageleveret til de pågældende lodsejere efter alle gældende regler.
2. Arealanvendelse efter projektets realisering. Det fremtidige samlede bebyggede areal i m² Det fremtidige samlede befæstede areal i m² Nye arealer, som befæstes ved projektet i m²	Arealanvendelse efter projektets realisering Sporrenovering Der er tale om en sporrenovering, hvor der som udgangspunkt skal ske en udskiftning af skinner og sveller og foretages en renovering af drænsystemet i det eksisterende sportracé. På visse delstrækninger skal der også ske en udskiftning af sporkassen (de gamle skærver og underballasten af grus) og på andre delstrækninger skal der ske en ballastrensning (maskinel sigtning af skærverne). Arealanvendelsen er således uændret ved udskiftningen af skinner og sveller. Der skal ske dæmningsudvidelser enkelte steder, hvor banedæmningen er for stejl i forhold til gældende banenorm. Herudover skal der visse steder etableres nye grøftebassiner eller egentlige regnvandsbassiner. Samlet set vil der blive inddraget 9 ha som ikke i forvejen ejes af Lokaltog. Liste over arealer, der erhverves til projektet, er vedlagt som Bilag 6: Permanent arealerhvervelse. Ny Rødvig Station Når stationsprojektet er gennemført, vil der være bygget en ny perron og der vil være etableret et nyt spor og et nyt omløbsspor. Der vil endvidere være etableret en kombineret velfærdsbygning og offentligt toilet, en parkeringsplads, en cykelparkering og ramper op til den nye perron. Det nye spor vil blive ca. 260 m langt og ca. 6 m bredt, hvilket svarer til 1560 m². Omløbssporet vil blive ca. 160 m langt og ca. 6 m bredt, hvilket svarer til 800 m². Perronarealet er på 90 m x 5 m = 450 m². Rampe op til perron er på ca. 30 m x 4 m = 120 m². Parkeringsarealet er på ca. 50 m x 28 m = 1400 m². Overdækket cykelparkering er på ca. 20 m x 5 m = 100 m². Toiletbygningen/velfærdsbygningen er på ca. 12 m x 5 m = 60 m². Det fremtidige samlede bebyggede areal i m² Ud fra ovenstående delberegninger vil det fremtidige samlede bebyggede areal være på ca. 4490 m². Det fremtidige samlede befæstede areal i m² Ud fra ovenstående delberegninger vil det samlede befæstede areal være på 2130 m². Regnes sporarealet med som en del af det samlede befæstede

	areal vil det samlede befæstede areal være det samme som det fremtidige bebyggede areal, nemlig ca. 4490 m². Nye arealer, som befæstes ved projektet i m² Den nye station placeres på arealer, som ikke har været bebyggede før og dækker et samlet areal, inklusiv de nye spor, på ca. 4490 m². Faxe Syd Station Efter projektets realisering vil der være bygget / etableret: • 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. Det eksisterende Spor 2 forlænges med ca. 60 meter og forbindes med det nye sporskifte. Forlængelsen af det eksisterende Spor 2 omfatter et areal på ca. 300 m². Perronarealet er på 270 m² (90 m lang og minimum 2,85 meter bred). Stiareal og rampe: 200 m². Der skal ikke etableres nogen former for egentlige bygninger, men der vil blive etableret ventefaciliteter i form af en læskærm med en bæk på den nye perron. Det fremtidige samlede bebyggede areal i m² Ud fra ovenstående delberegninger vil det fremtidige samlede bebyggede areal være på ca. 770 m². Det fremtidige samlede befæstede areal i m² Ud fra ovenstående delberegninger vil det fremtidige befæstede areal være på ca. 470 m². Regnes sporarealet med som en del af det samlede befæstede areal vil det befæstede areal være det samme som det fremtidige bebyggede areal, nemlig ca. 770 m². Nye arealer, som befæstes ved projektet i m² Nye arealer, som ikke har været befæstet før, dækker således et areal, inklusiv sporforlængelsen, på ca. 770 m².
3. Projektets areal og volumenmæssige udformning Er der behov for grundvandssænkning i forbindelse med projektet og i givet fald hvor meget i m³ Projektets samlede grundareal angivet i ha eller m² Projektets bebyggede areal i m² Projektets nye befæstede areal i m² Projektets samlede bygningsmasse i m³ Projektets maksimale bygningshøjde i m	Grundvandssænkning: Der vil ikke være behov for grundvandssænkning, hverken i forbindelse med sporrenoveringsdelen af projektet eller de to stationsprojekter. Diverse arealopgørelser Sporrenovering Arealanvendelsen er som udgangspunkt uændret ved udskiftningen af skinner og sveller.

Beskrivelse af omfanget af eventuelle nedrivningsarbejder i forbindelse med projektet	Der skal ske dæmningsudvidelser enkelte steder, hvor banedæmningen er for stejl i forhold til gældende banenorm Herudover skal der visse steder skal etableres nye grøftebassiner eller egentlige regnvandsbassiner. Samlet set vil der blive inddraget 9 ha som ikke i forvejen ejes af Lokaltog. Liste over arealer, der erhverves til projektet, er vedlagt som Bilag 6: Permanent arealerhvervelse. Ny Rødvig Station <i>Projektets samlede grundareal angivet i ha eller m²</i> Ud fra ovenstående delberegninger vil det samlede grundareal, hvor der etableres ny station være på ca. 4490 m². <i>Projektets bebyggede areal i m²</i> Ud fra ovenstående delberegninger vil det samlede grundareal, hvor der etableres ny station være på ca. 4490 m². <i>Projektets nye befæstede areal i m²</i> Den nye station placeres på arealer, som ikke har været bebyggede før og dækker et samlet areal på ca. 4490 m³. Faxe Syd Station <i>Projektets samlede grundareal angivet i ha eller m²</i> Stationsprojektets samlede nye grundareal er på ca. 770 m². <i>Projektets bebyggede areal i m²</i> Stationsprojektets bebyggede nye grundareal er på ca. 770 m². <i>Projektets nye befæstede areal i m²</i> Stationsprojektets samlede nye grundareal er på ca. 770 m². <i>Projektets samlede bygningsmasse i m³</i> I forbindelse med sporrenoveringsdelen af projektet skal der i sagens natur ikke etableres nogen former for bygninger. I forbindelse med Stationsprojekt Ny Rødvig Station skal der etableres en velfærdsbygning / toiletbygning på ca. 60 m² med en højde på 2,5 meter. Det svarer til en bygningsmasse på 140 m³. I forbindelse med Stationsprojekt Faxe Syd Station skal ikke etableres nogen former for egentlige bygninger, men der vil blive etableret ventefaciliteter i form af en læskærm med en bæk på den nye perron. <i>Projektets maksimale bygningshøjde i m</i> Projektets maksimale bygningshøjde er velfærdsbygningen / toiletbygningen på Ny Rødvig Station, som vil blive 2,5 meter høj. <i>Beskrivelse af omfanget af eventuelle nedrivningsarbejder i forbindelse med projektet</i> På Hårlev Station findes der et vaskepladsanlæg for busser. Dette vaskeanlæg skal nedlægges. Konstruktioner/teknikhytte, ledninger og tilslutninger skal fjernes. Det tilhørende underjordiske udskilleranlæg skal også fjernes. I forbindelse med Stationsprojekt Ny Rødvig Station skal ca. 250 meter af sportracéet fra Vemmetoftevej og ned til spordelingen umiddelbart nord for Rødvig Hovedgade fjernes, og to bomanlæg syd for Vemmetoftevej skal fjernes.
--	---

	I forbindelse med Stationsprojekt Faxe Syd Station skal en mindre del af den eksisterende perron afkortes og fjernes.
4. Projektets behov for råstoffer i anlægsperioden Råstofforbrug i anlægsperioden på type og mængde: Vandmængde i anlægsperioden Affaldstype og mængder i anlægsperioden Spildevand til renseanlæg i anlægsperioden Spildevand med direkte udledning til vandløb, søer, hav i anlægsperioden Håndtering af regnvand i anlægsperioden Anlægsperioden angivet som mm/åå – mm/åå	Anlægsperioden 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. Råstofforbrug i anlægsperioden (type og mængde): Sporrenovering De eksisterede skinner og sveller er udtjente, og de eksisterende ballastskærver lever heller ikke op til dagens krav alle steder. Det vil sige, at der skal indkøbes nye skinner og sveller for alle 50 km der skal sporrenoveres og nye ballastskærver for store dele af de 50 km. Sporkassen på strækningen mellem Hårlev og Faxe Ladeplads er i meget bedre stand end sporkassen er på de øvrige delstrækninger. Det har vist sig, at man kan nøjes med foretage en ballastrensning af ca. 17 km af delstrækningen mellem Hårlev og Faxe Ladeplads, frem for at lave en helt ny sporkasse her. Ballastrensning er en mekanisk sigtning / soldning af ballastskærverne, hvor skærvesmuld og skærver mindre end 22,4 mm frasorteres. Der anvendes ikke vand i processen. Restproduktet fra ballastrensning benævnes bagharp. I forbindelse med ballastrensningen skal der skærvesuppleres med nye skærver. Nye skinner: 2 x 50 km skinner á 60 kg pr. meter = 6000 tons jern Nye skærver (ballastsupplering af topskærver): 46.000 m³ Nye skærver (bundskærver): 31.000 m³ Nye sveller (beton / monoblok): 80.000 stk. Stabilgrus (til indbygning på stationer og strækningen): 64.000 m³. Ny Rødvig Station Skiner (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 m³ Underballast/grus (nye spor): 250 m³ Skærver (nye spor): 1000 m³ Beton (ny perron/perronforkanter): 10 m³ Fliser (ny perron): 450 m² Asfalt (parkeringspladser): 40 m³ (overslagsmæssigt beregnet, idet der er lagt op til at etablere belægning på kørearealerne, men at der skal ske nedsivning på selve pladserne til bilerne).

	<i>Faxe Syd Station</i> Veldrænende friktionsmaterialer (grus) til banedæmning m.v.: 375 m³ Underballast/grus (forlængelse af spor 2, ny sporkasse i forbindelse med sideflytning af Spor 2 samt ny sporkasse under sporskifte 01 og 02) i alt 245 meter svarende til 100 m³. Skærver (forlængelse af spor 2, ny sporkasse i forbindelse med sideflytning af Spor 2 samt ny sporkasse under sporskifte 01 og 02) i alt 245 meter svarende til ca. 800 tons. Der etableres ny overbygning i det sideflyttede spor (245 meter), det vil sige nye sveller og nye skinner. Der vil medgå ca. 30 tons stål til nye skinner og 190 tons beton til nye sveller. Perronforkanter 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 m². Vandmængde i anlægsperioden: <u>Vand forbrugt til vanding af arbejdsveje og nye skærver:</u> 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. <u>Vand forbrugt på de midlertidige arbejdspladser som etableres langs strækningerne og på de større stationsområder:</u> Der kan etableres op til 47 midlertidige arbejdspladser langs banestrækningen. Det må forventes, at der bliver opstillet skurvogne på alle disse arbejdspladser med velfærdsfaciliteter til medarbejderne. Det forudsættes, at der forbruges 100 liter vand pr. person pr. døgn pr. arbejdsplads. Hvis der er 15 medarbejdere tilknyttet arbejdspladsen / skurbyen i 2 måneder svarer det til et forbrug på 90.000 liter (90 m³) 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 m³ Der skal ikke anvendes vand ved selve sporrenoveringsarbejderne, heller ikke i forbindelse med ballastrensningen af ca. 17 km af banestrækningen. I forbindelse med ballastrensning sker der en maskinel sigtning / soldning af de gamle ballastskærver. Skærvesmuld og skærver mindre end 22,4 mm bliver frasorteret, men der anvendes ikke vand i forbindelse med en ballastrensning. Affaldstyper: <i>Sporrenovering</i> I forbindelse med et sporrenoveringen vil der blive genereret følgende mængder affald / overskudsmaterialer. • Overskudsjord / underballast: 84.000 m³. • Blødbundsmaterialer: 2400 m³. • 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 (svejerester/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. Ny Rødvig Station • Overskudsjord: 6850 m³ (jord og underballast), • Blødbund: 1200 m³. • 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 (svejerester/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 (svejerester/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). Tidligere overslagsberegninger har vist, at der vil blive forbrugt 4230 m³ vand i de 47 skurbyer i en to måneders periode. Hvis man regner med, at der at kun er 20 % af vandet som bruges til konsum, så afledes der ca.3.380 m³ vand til renseanlæg i perioden. I driftsperioden vil sanitært spildevand fra velfærdsbygningen / toiletet på Ny Rødvig Station blive afledt til den offentlige kloak. Spildevand med direkte udledning til vandløb, søer, hav i anlægsperioden: Der vil ikke blive udledt sanitært spildevand til vandløb, søer eller hav. Håndtering af regnvand i anlægsperioden: Nedbør / regnvand vil blive håndteret på normal vis. Almindeligt regnvejr er normalt ikke et problem i forbindelse med gennemførelse af et sporrenoveringsprojekt som det der skal gennemføres for Østbanen og vil ikke kræve særlige foranstaltninger for håndtering. Almindeligt regnvejr er
--	---

	heller ikke et problem i forbindelse med gennemførelse af stationsprojekterne. Det eksisterende afvandingssystem vil blive reableret / renoveret og nogen steder vil der ske en egentlig fornyelse af afvandingssystemet netop for at kunne aflede regnvand både i anlægsperioden og i driftsperioden. Ved Ny Rødvig Station vil der blive etableret et helt nyt afvandingssystem. Afvandingsproblematikken og konsekvensen af, at det ikke alle steder er muligt at lave en 1:1 løsning beskrives udførligt i Spørgsmål 35.
Projektets karakteristika	Tekst
5. Projektets kapacitet for så vidt angår flow ind og ud samt angivelse af placering og opbevaring på kortbilag af råstoffet/produktet i driftsfasen: Råstoffer – type og mængde i driftsfasen Mellemprodukter – type og mængde i driftsfasen Færdigvarer – type og mængde i driftsfasen Vandmængde i driftsfasen	Dette punkt, som fokuserer på placering og opbevaring af råstoffer, produkter, mellemprodukter og færdigvarer i driftsfasen, er ikke relevant for nærværende sporrenoveringsprojekt af Østbanen eller de to stationsprojekter.
6. Affaldstype og årlige mængder, som følge af projektet i driftsfasen: Farligt affald: Andet affald: Spildevand til renseanlæg: Spildevand med direkte udledning til vandløb, sø, hav: Håndtering af regnvand:	Affaldstype og årlige mængder, som følge af projektet i driftsfasen: Der er tale om almindelig togdrift på en jernbane, som har gennemgået en fuldstændig sporrenovering og hvor der er blevet etableret ny sporkasse, de steder, hvor den ikke levede op til nutidens krav. Den eksisterende Rødvig Station er samtidigt blevet flyttet og der er sket mindre ombygninger på Faxe Syd Station. Farligt affald i driftsfasen: Der vil ikke blive produceret farligt affald i driftsfasen af Østbanen. Andet affald i driftsfasen: I driftsfasen af Østbanen vil der ikke blive produceret affald udover dagrenovationslignende affald fra passagerer som benytter toget og færdes på perronerne. Spildevand til renseanlæg i driftsfasen: På Ny Rødvig station vil der blive udledt sanitært spildevand til den offentlige kloak fra velfærdsbygningen og det offentlige toilet som bliver en del af den velfærdsbygning, som etableres tæt ved den nye perron på Ny Rødvig Station. Spildevand med direkte udledning til vandløb, sø eller hav i driftsfasen: Der vil ikke blive udledt spildevand til vandløb, søer eller havet i driftsfasen af Østbanen. Håndtering af regnvand i driftsfasen: I forbindelse med sporrenoveringen af Østbanen er der sket 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 blevet flyttet til en nordligere placering i byen og der er sket ombygninger på Faxe Syd Station i forbindelse med denne stations reablering 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. Så håndtering af regnvand i driftsfasen af Østbanen sker ved hjælp af de tiltag der er gjort i anlægsfasen med renoveringen af det eksisterende

			afvandingssystem, fornyelsen af det eksisterende afvandingssystem eller etableringen af helt nyt afvandingssystem. En detaljeret beskrivelse af afvandingen på hele Østbanen inklusiv de to stationsprojekter er behandlet under spørgsmål 35.
Projektets karakteristika	Ja	Nej	Tekst
7. Forudsætter projektet etablering af selvstændig vandforsyning?		X	Nej, der vil ikke blive etableret selvstændig vandforsyning i form af egen indvindingsboring i forbindelse med sporrenoveringsarbejdet. Toilettet /velfærdsbygningen, som etableres på Ny Rødvig Station, vil få drikkevand til toiletter og håndvaske fra den offentlige vandforsyning i Rødvig.
8. Er projektet eller dele af projektet omfattet af standardvilkår eller en branchebekendtgørelse?		X	Hvis »ja« angiv hvilke. Hvis »nej« gå til punkt 10. Nej, et sporrenoveringsprojekt af en lokaljernbane er ikke omfattet af nogen former for standardvilkår og er heller ikke omfattet en branchebekendtgørelse. Flytning af en togstation fra ét sted til ét andet sted er ikke omfattet af standardvilkår eller krav i en branchebekendtgørelse. Retablering af en togstation som krydsningsstation er heller ikke omfattet af nogen former for standardvilkår og er heller ikke omfattet en branchebekendtgørelse.
9. Vil projektet kunne overholde alle de angivne standardvilkår eller krav i branchebekendtgørelsen?			Hvis »nej« angives og begrundes hvilke vilkår, der ikke vil kunne overholdes. Skal ikke besvares, da der er svaret "Nej" til spørgsmål 8.
10. Er projektet eller dele af projektet omfattet af BREF-dokumenter?		X	Hvis »ja« angiv hvilke. Hvis »nej« gå til pkt. 12. Nej, projektet eller dele af projektet er ikke omfattet af BREF-dokumenter.
11. Vil projektet kunne overholde de angivne BREF-dokumenter?			Hvis »nej« angives og begrundes hvilke BREF-dokumenter, der ikke vil kunne overholdes. Spørgsmålet er ikke aktuelt, da der blev svaret "Nej" til spørgsmål 10.
12. Er projektet eller dele af projektet omfattet af BAT-konklusioner?		X	Hvis »ja« angiv hvilke. Hvis »nej« gå til punkt 14.
Projektets karakteristika	Ja	Nej	Tekst
13. Vil projektet kunne overholde de angivne BAT-konklusioner?			Hvis »nej« angives og begrundes hvilke BAT-konklusioner, der ikke vil kunne overholdes. Spørgsmålet er ikke aktuelt, da der blev svaret "Nej" til spørgsmål 12.
14. Er projektet omfattet af en eller flere af Miljøstyrelsens vejledninger eller bekendtgørelser om støj eller eventuelt lokalt fastsatte støjgrænser?	X		Hvis »ja« angives navn og nr. på den eller de pågældende vejledninger eller bekendtgørelser. Hvis »nej« gå til pkt. 17. Miljøstyrelsens vejledninger: Vejledning fra Miljøstyrelsen nr. 1 1997. Støj og vibrationer fra jernbaner, 2. udgave, 1997. Tillæg til Vejledning fra Miljøstyrelsen nr. 1 1997. Støj og vibrationer fra jernbaner, juli 2007. Lokalt fastsatte støjgrænser:

		Stevns Kommune, Teknik & Miljø har udarbejdet: "Forskrift for bygge- og anlægsaktiviteter", 10. september 2018. I denne forskrift opererer man også med begrebet "stærkt støjende arbejder". Her må der arbejdes mellem kl. 08 og 16 på hverdage, mandag – fredag. Faxe Kommune, Center for Plan & Miljø har udarbejdet: "Forskrift for nedrivnings-, bygge- og anlægsaktiviteter i Faxe Kommune". I denne forskrift opererer man også med begrebet "stærkt støjende arbejder". Her må der arbejdes mellem kl. 08 og kl. 16 på hverdage, mandag – fredag. Køge Kommune har udarbejdet: "Forskrift for udførelse af nedrivnings-, bygge- og anlægsaktiviteter i Køge Kommune 2020". I denne forskrift opererer man også med begrebet "stærkt støjende arbejder". Her må der arbejdes mellem kl. 08 og kl. 16 på hverdage, mandag - fredag 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.
15. Vil anlægsarbejdet kunne overholde de eventuelt lokalt fastsatte vejledende grænseværdier for støj og vibrationer?	X	Hvis »nej« angives overskridelsens omfang og begrundelse for overskridelsen Det kan ikke udelukkes, at anlægsarbejdet med at foretage en sporrenovering af hele Østbanen kan medføre at de gældende støjgrænser i Faxe, Stevns og Køge kommuner vil blive overskredet på visse tidspunkter under anlægsarbejdet. Såfremt at det vurderes, at støjgrænserne ikke vil kunne overholdes i forbindelse med gennemførelsen af sporrenoveringsarbejderne, vil der blive taget kontakt til de respektive kommuner med henblik på at få en dispensation til at overskride støjgrænserne. I udbudsmaterialet vil det blive fremhævet, at entreprenøren så vidt muligt skal anvende arbejdsgange og arbejdsmetoder, der giver mindst anledning til støj- og vibrationsgener. Vibrationer vurderes ikke at udgøre noget problem i anlægsfasen.
16. Vil det samlede projekt, når anlægsarbejdet er udført, kunne overholde de vejledende grænseværdier for støj og vibrationer?	X	Hvis »nej« angives overskridelsens omfang og begrundelse for overskridelsen. Ja, det er vurderingen, at det samlede projekt, 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. Ny Rødvig Station Atkins har udført en støjundersøgelse for Stevns Kommune i november 2020: Togstøj. Støjberegninger Rødvig St. ("Miljømåling – Togstøj" Rødvig St., 09-11-2020 med Bilag 1-6.

		Støjundersøgelsen er vedlagt som Bilag 7: Notat vedrørende Togstøj - Rødvig St. med Bilag 1-6. 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.". Beregningerne er foretaget på opholdsområder i 1,5 m og 4,0 m over terræn samt facadestøj på udsatte boliger. Undersøgelsen er baseret på støjberegninger af en situation med de nuværende køreplaner. Støjniveau i dag 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, udover det beregnede, i form af "skrig", når toget kører gennem kurverne. Dette er ikke indeholdt i beregningerne, men grænseværdien vurderes at kunne medføre, at beboere i 2. og 3. række også har gener ved jernbanen, selvom beregningerne for disse boliger er under grænseværdien for togstøj. Støjniveau i fremtidig situation 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. Omtalte bolig udgør punkt 11 på Figur 3 i Støjnotatet og ligger på Skørpingevej 15. 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. Afskærmning og begrænsning af udsyn til jernbanen vil kunne reducere genepåvirkningen.
17. Er projektet omfattet Miljøstyrelsens vejledninger, regler og bekendtgørelser om luftforurening?	X	Hvis »ja« angives navn og nr. på den eller de pågældende vejledninger, regler eller bekendtgørelser. Hvis »nej« gå til pkt. 20. I forbindelse med anlægsarbejdet gælder BEK nr. 844 af 23/06/2017 Bekendtgørelse om miljøregulering af visse aktiviteter (Miljøaktivitetsbekendtgørelsen).
18. Vil anlægsarbejdet kunne overholde de vejledende grænseværdier for luftforurening?	X	Hvis »Nej« angives overskridelsens omfang og begrundelse for overskridelsen. Der stilles krav til udledning af emissioner fra entreprenørkøretøjerne i udbudsmaterialet. Der stilles bl.a. krav om, at entreprenørkøretøjer skal være udstyret med partikelfiltre, og at tomgangskørsel skal begrænses mest muligt.

19. Vil det samlede projekt, når anlægsarbejdet er udført, kunne overholde de vejledende grænseværdier for luftforurening?	X		Hvis »Nej« angives overskridelsens omfang og begrundelse for overskridelsen. Der svares Ja, fordi der som udgangspunkt ikke sker de store ændringer i driftsforholdene. Den eksisterende Rødvig Station bliver flyttet til en nordligere placering i byen, men det er de samme tog, der skal køre fra den nye placering af Rødvig Station, som tilfældet er med den nuværende placering af Rødvig station. Så luftforureningen fra togene vil være uændret. Med hensyn til Faxe Syd Station holder der, som situationen er i dag, kun ét tog ad gangen ved perronen. Når stationen er retableret som krydsningsstation vil der kortvarigt komme til at holde to tog ad gangen ved den nye perron. Luftforureningen vil være uændret sammenlagt, da der er tale om det samme antal tog der standser ved stationen. Når stationen er retableret som krydsningsstation vil der kortvarigt komme til at holde to tog ad gangen ved den nye perron. Men når der holder to toge samtidigt ved perronen, så vil luftforureningen og eventuelle lugtgener fra togene kortvarigt være fordoblet (i den aktuelle situation) i forhold til tidligere. Lokaltog anvender svovlfri diesel til deres tog. Miljømæssigt opfylder Lokaltogs nyere Lint 41 tog EU's skrappe krav til miljøvenlighed. Togene er udstyret med to miljøvenlige dieselmotorer, der opfylder Euro IIIA- standarden for røggasemission.
20. Vil projektet give anledning til støvgener eller øgede støvgener I anlægsperioden? I driftsfasen?	X		Hvis »ja« angives omfang og forventet udbredelse. I anlægsperioden Eventuelle støvgener i anlægsperioden skal forebygges eksempelvis ved at vande arbejdsveje i tørre perioder og ved at vande skærver, før de håndteres / lægges ud i de kommende spor. I driftsfasen Der vil ikke forekomme støvgener i driftsfasen.
Projektets karakteristika	Ja	Nej	Tekst
21. Vil projektet give anledning til lugtgener eller øgede lugtgener I anlægsperioden? I driftsfasen?	XX		Hvis »ja« angives omfang og forventet udbredelse. I anlægsperioden Projektet vil som udgangspunkt ikke give anledning til lugtgener eller øgede lugtgener i anlægsperioden. De eneste mulige lugtgener vil være fra entreprenørkøretøjer og entreprenørmaskiner i anlægsperioden (i stille vejr). I udbudsmaterialet stilles der krav om, at entreprenørkøretøjer skal være udstyret med partikelfiltre, og at tomgangskørsel skal begrænses mest muligt. I driftsfasen Der sker ikke ændringer i driftsforholdene Når sporrenoveringen er tilendebragt, vil driften af banen ske under normale forhold, og man vil kunne køre med normal hastighed, også de steder, hvor der har været en midlertidig hastighedsnedsættelse af sikkerhedsmæssige årsager. Togdriften vil ikke give anledning til øgede lugtgener. Det kan ikke udelukkes, at nogen synes, at togene lugter, når de holder på en given station og man står lige i vindretningen. Sådan har det været i alle årene, og dette ændrer sig ikke så længe man kører med dieseldrevne tog.

		Med hensyn til Ny Rødvig Station, så er det de samme tog, der skal køre til og fra den nye placering af Rødvig Station, som tilfældet er med den nuværende placering af Rødvig Station. Så luftforureningen og dermed eventuelle lugtgener fra togene vil være uændret. Med hensyn til Faxe Syd Station holder der, som situationen er i dag, kun ét tog ad gangen ved perronen. Når stationen er retableret som krydsningsstation vil der kortvarigt komme til at holde to tog ad gangen ved den nye perron. Luftforureningen vil være uændret sammenlagt, da der er tale om det samme antal tog, som holder ved stationen. Men når der holder to tog samtidigt ved perronen, så vil luftforureningen og eventuelle lugtgener fra togene kortvarigt være fordoblet (i den aktuelle situation) i forhold til tidligere. Lokaltog anvender svovlfri diesel til deres tog. Miljømæssigt opfylder Lokaltogs nyere Lint 41 tog EU's skrappe krav til miljøvenlighed. Togene er udstyret med to miljøvenlige dieselmotorer, der opfylder Euromot IIIA- standarden for røggasemission.
22. Vil anlægget som følge af projektet have behov for belysning som i aften og nattetimer vil kunne oplyse naboarealer og omgivelserne I anlægsperioden? I driftsfasen?	X X	Hvis »ja« angives og begrundes omfanget. Anlægsperioden Sporrenovering 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. Faxe Syd Station og øvrige stationsområder langs banen På stationsområderne, hvor der også skal ske sporrenovering, vil der jo være en eller anden form for belysning i forvejen 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. Ny Rødvig Station 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. Arbejdsarealer Der vil blive etableret en række midlertidige arbejdsarealer langs banen og på diverse stationsområder. Disse midlertidige arbejdspladser etableres for, at man kan servicere sporarbejderne langs banen og på stationerne. 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. Dele af anlægsarbejdet (sporrenoveringsarbejderne) kommer til at foregå om natten. Selvom der ikke skal arbejdes om natten, må man forvente, at der opretholdes en eller anden form for belysning af arbejdsarealerne også om natten. Belysningen på arbejdsarealerne vil under alle omstændigheder blive tilpasset så eventuelle naboer ikke generes af lysindfald om natten. I driftsfasen

		Sporrenovering Efter endte sporrenoveringsarbejder vil der ikke være behov for belysning i aften- og nattetimerne. De mange arbejdsarealer, som blev etableret for at kunne servicere anlægsarbejderne, vil også være retablerede. Faxe Syd Station 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 beskriver, hvor meget lys der skal være på stationer. 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. Udover 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. Ny Rødvig Station 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 indsigtskærm på perronen, som skal være så høj, at lys fra de holdende tog ikke kommer til at genere de nærmeste naboer. Belysningen på perronen og adgangsvejen til perronen vil være nedadrettet for, at der ikke skal ske utilsigtet lysindfald til naboerne.
23. Er anlægget omfattet af risikobekendtgørelsen, jf. bekendtgørelse om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer nr. 372 af 25. april 2016?	X	Nej, der er tale om, at der skal ske en sporrenovering af Østbanen, og én station skal ombygges og én station skal flyttes i forbindelse med den generelle sporrenovering. En traditionel sporrenovering inklusiv de to stationsprojekter er ikke omfattet af Risikobekendtgørelsen nr. 372 af 25. april 2016.
Projektets placering	Ja	Nej Tekst
24. Kan projektet rummes inden for lokalplanens generelle formål?	X	Hvis »nej«, angiv hvorfor: Sporrenovering Ifølge databasen "Lokalplaner Plandata.dk" forløber Østbanen gennem en række byområder, hvor der er udarbejdet lokalplaner. Det drejer sig om byområder ved: Hårlev, Karise, Stubberup, Faxe Ladeplads, Varpelev, Klippinge, Store Heddinge og Rødvig. Østbanen begyndte den første drift den 1. juli 1879, og der er i lokalplanerne taget hensyn til, at der ligger en jernbane i området. Etablering af arbejdsarealer og arbejdsveje er ikke i strid med de gældende lokalplaner. Ny Rødvig Station Den centrale del af Rødvig er omfattet af Lokalplan nr. 12 Stevn's Kommune (Lokalplan for den centrale del af Rødvig, maj 1980). Her åbnes mulighed for at Rødvig Station kan flyttes til en placering nord for Vemmetoftevej. Herudover er området omfattet af Lokalplan nr. 62 Boligområde nord for Vemmetoftevej, Rødvig med lokalplantillæg 2007.

		Faxe Syd Station Der er ikke udarbejdet en lokalplan for projektområdet og de øvrige arealer ved Faxe Syd Station.
25. Forudsætter projektet dispensation fra gældende bygge- og beskyttelseslinjer?	X	Hvis »ja« angiv hvilke: 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. De fleste dispensationer vedrører de i alt 47 midlertidige arbejdspladser som skal etableres i det åbne land langs banen og på nogle af de større stationer, og de ca. 50 km midlertidige arbejdsveje som skal etableres langs banen. Et notat, som bl.a. gennemgår bygge- og beskyttelseslinjer langs banen, er vedlagt som Bilag 8: Bygge- og beskyttelseslinjer, fredskov, fredninger og §3 beskyttet natur.
26. Indebærer projektet behov for at begrænse anvendelsen af naboarealer?	X	Sporrenovering Der er tale om et sporrenoveringsprojekt, hvor der som udgangspunkt bare skal ske en udskiftning af skinner, sveller og på visse delstrækninger skal der også ske en udskiftning af sporkassen (de gamle skærver og underballasten af grus). I forbindelse med selve sporrenoveringen skal der nogen steder ske en dæmningsudvidelse for, at banenormen kan overholdes, og det kan heller ikke udelukkes, at 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. De permanente arealindgreb vurderes til at begrænse sig til 80 m² fra matr.nr. 7000p Faxe By, Faxe som er et vejrabatarealet tilhørende Gl. Strandvej. Arealet er beliggende nord for overkørsel 71 og mellem selve vejen og jernbanen og henligger som et græsareal. Arbejdsarealer og arbejdsveje Der skal som nævnt også etableres en lang række midlertidige arbejdsarealer og ca. 50 km midlertidige arbejdsveje langs banen. Arealerne 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.
27. Vil projektet kunne udgøre en hindring for anvendelsen af udlagte råstofområder?	X	Nej	Nej, projektet berører ikke udlagte råstofområder.
28. Er projektet tænkt placeret indenfor kystnærhedszonen?	X		Dele af Østbanen ligger indenfor 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. Kravene til planlægning i de kystnære dele af byzonerne handler især om den måde, som byudviklingen finder sted på. Det er vigtigt, at der kan skabes rum for, at der kan ske den nødvendige byudvikling i byområderne, og at de åbne kyster kan friholdes og fortsat have stor natur- og landskabelig værdi. 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 jo længere væk fra kysten. Faxe Syd Station ligger 3,6 km fra kysten og ligger derfor uden for kystnærhedszonens afgrænsning på 3 km.
Projektets placering	Ja	Nej	Tekst
29. Forudsætter projektet rydning af skov? (skov er et bevokset areal med træer, som danner eller indenfor et rimeligt tidsrum ville danne sluttet skov af højstammede træer, og arealet er større end ½ ha og mere end 20 m bredt.)	X		Der skal ryddes et areal med fredskov, på 170 m² i forbindelse med en dæmningsudvidelse ved Billesborg Indelukke. Ansøgning om tilladelse til dette sendes til MST. Der skal ryddes et areal med fredskov på 1350 m² i forbindelse med en permanent dæmningsudvidelse ved Nyhave. Ansøgning om tilladelse til dette sendes til MST. Der skal etableres et midlertidigt arbejdsareal inden for et område ved Nyhave som er registreret som fredskov, i alt 5400 m². Skoven er imidlertid allerede blevet fældet i anden anledning. Der vil blive fremsendt en ansøgning om tilladelse til at etablere det midlertidige arbejdsareal inden for det registrerede fredskovsareal med bemærkninger om, at skoven allerede er fældet. Der skal ryddes et mindre areal med fredskov på 140 m² i forbindelse med en dæmningsudvidelse ved Ganneskov. Ansøgning om tilladelse til dette er sendt til MST. Endelig skal der ryddes et mindre areal med fredskov på 30 m² i forbindelse med en dæmningsudvidelse ved Hylleholt Skov. Ansøgning om tilladelse til dette er sendt til MST. I forbindelse med etableringen af den nye station i Rødvig bliver der etableret parkeringspladser på arealet vest for den kommende station. Her skal ryddes enkeltstående større træer, læhegn og en tæt kratbevoksning som består af 5-7 år gammel opvækst. Arealet kan dog ikke betegnes som skov, eller noget der indenfor et rimeligt tidsrum ville danne sluttet skov. I bilag 8: "Bygge- og beskyttelseslinjer, fredskov, fredninger og §3 beskyttet natur" beskrives de berørte fredskovsarealer langs banen.

30. Vil projektet være i strid med eller til hinder for realiseringen af en rejst fredningssag?	X	Der er ikke rejst nogen fredningssag i forbindelse med lanceringen af projektet.
31. Afstanden fra projektet i luftlinje til nærmeste beskyttede naturtype i henhold til naturbeskyttelseslovens § 3.		Banen forløber parallelt med et beskyttet overdrev SØ for Ebbeskov. Overdrevet grænser op til banen her. Banen 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 Eggøje Station. • Et sideløb til Køge Å syd for Køge ved Billesborg Indelukke. • Tryggevælde Å mellem Hårlev og Varpelev. • Størkebækken ved Bjælkerup. • Leidebæk ved Rødvig. I bilag 8: "Bygge- og beskyttelseslinjer, fredskov, fredninger og §3 beskyttet natur" beskrives berørte arealer med §3 beskyttede naturtyper, langs banen. Notatet, som også gennemgår de beskyttede vandløb som banen krydser. Banen har krydset disse vandløb i alle årene. Der vil blive taget udstrakt hensyn til at sporrenoveringsarbejderne ikke kommer til at påvirke disse vandløb. Arbejderne med at retablere eller genskabe afvandingssystemet omkring disse vandløb vil blive foretaget i tæt dialog med de respektive kommuner.
32. Er der forekomst af beskyttede arter og i givet fald hvilke?	X	Forekomst af beskyttede arter er behandlet i to selvstændige bilag, bilag 9 og bilag 10. Bilag 9, er et tilsynsnotat udarbejdet af Stevns Kommune og behandler særskilt forekomst af flagermus i området omkring Rødvig Station. Bilag 10, er et notat som behandler beskyttede arter bredt for hele projektområdet og er udarbejdet af Natur 360. Bilag 9: Stevns kommune finder det sandsynligt, at der kan forekomme flere forskellige arter af flagermus i området omkring Junglestien (vest for den nye placering af Rødvig Station). Disse arter er i 2012-2014 registreret 1,3 km fra den nye placering af Rødvig Station. Stevns Kommune har besøgt projektområdet i november 2020. Formålet med tilsynet var at se, om der var noget §3-natur på strækningen, og om der er gamle hule træer med huller eller andre træer, som kunne være potentielle overvintringssteder for flagermus. Der er i den forbindelse udarbejdet et tilsynsnotat over de iagttagelser som blev gjort i forbindelse med besøget. Dette tilsynsnotat er vedlagt som Bilag 9: <i>Natur og potentielle flagermustræer-Tilsynsnotat 12. november 2020, Stevns kommune.</i> Det er Stevns Kommunes vurdering, at der ikke er træer af denne type inden for projektområdet.

	Bilag 10: Natur360 har for Atkins og Lokaltog udarbejdet en samlet vurdering af bilag IV-arter. Notatet er baseret dels på nye besigtigelser langs banestrækningen foretaget i sensommer/efterår 2021, dels på opsummering af tidligere registreringer. Dette notat er vedlagt som Bilag 10: <i>Østbanen på Stevns, Vurdering af bilag IV-arter i forbindelse med renovering af lokalbanen på Stevns, oktober 2021.</i> Det fremgår af notatets konklusioner, at der ikke kan forventes væsentlige påvirkninger af bestanden for nogen af de muligt forekommende bilag IV-arter; markfirben, stor vandsalamander, spidssnudet frø, springfrø samt forskellige flagermusarter. I notatet er endvidere på enkelte specifikke lokationer beskrevet midlertidige tiltag til beskyttelse af enkeltindivider. Disse tiltag vil blive iværksat.
33. Afstanden fra projektet i luftlinje til nærmeste fredede område.	På delstrækningen mellem Køge og Himlingøje forløber banen tværs gennem et større fredet område (Vallø Gods, fredningstype 1). I Bilag 8: "Bygge- og beskyttelseslinjer, fredskov, fredninger og §3 beskyttet natur" gennemgås de fredede områder langs banen. Som udgangspunkt har man forsøgt at undgå at placere både midlertidige arbejdspladser og midlertidige arbejdsveje inden for områder som er omfattet af en arealfredning. Det har man dog ikke helt kunnet undgå. Følgende arbejdspladser og arbejdsveje vil blive placeret inden for områder omfattet af en arealfredning: • Arbejdsareal og arbejdsvej "Ved Knapagervej" (Vallø Gods) • Arbejdsareal og arbejdsvej "Ved Højskolevej" (Vallø Gods) • Arbejdsareal "Vallø Station" • Arbejdsareal og arbejdsvej "Ved Vallø Station" (Vallø Gods) • Arbejdsareal "Nyhave" (Vallø Gods) • Arbejdsareal "Grubberholm Station" • Arbejdsareal "Nord for Grubberholm Station" (Vallø Gods) Der har været dialog med Vallø Stift om at finde de mest egnede placeringer af midlertidige arbejdspladser og midlertidige arbejdsveje. Arbejdspladserne, som placeres på Vallø Station og Grubberholm Station, ligger på arealer ejet af Lokaltog, men hører ind under arealfredningen i området. Alle arbejdsarealer og arbejdsveje er midlertidige og arealerne vil blive retableret, når arbejdet er færdigt. Der er søgt om tilladelse til at etablere de nævnte midlertidige arbejdspladser og midlertidige arbejdsveje ved Fredningsnævnet for Østsjælland.
34. Afstanden fra projektet i luftlinje til nærmeste internationale naturbeskyttelsesområde (Natura 2000-områder, habitatområder, fuglebeskyttelsesområder og Ramsarområder).	I Bilag 11: "Natura 2000" beskrives de Natura 2000-område, som Østbanen går igennem eller ligger i nærheden af. Der foretages en vurdering af den potentielle påvirkning projektet kan have på de enkelte områder. De Natura 2000-områder der behandles er: Natura 2000-område nr. 149 Tryggevejle Ådal

		Østbanen krydser et Natura 2000-område mellem Hårlev og Varpelev på en ca. 250 meter lang strækning (Tryggevejle Ådal). Der skal ske anlægsarbejder denne strækning, men alt arbejde vil ske på og fra den eksisterende banedæmning, som der ikke ændres ved. Samlet set vurderes projektet ikke at påvirke Natura 2000-område nr. 149 Tryggevejle Ådal væsentligt. Natura 2000-område nr. 152 Vallø Dyrehave Natura 2000-området ligger ca. 100 meter fra Østbanen. Der sker ingen ændringer i afvandingen fra banen på strækningen langs Vallø Dyrehave, og der anlægges ingen midlertidige arbejdspladser eller arbejdsveje ind i området. Samlet set vurderes projektet derfor ikke at påvirke Natura 2000-område Vallø Dyrehave. Natura-2000 område nr. 206 Stevns Rev Ved sporrenoveringen af Østbanen og etableringen af Ny Rødvig Station vil udledningen til Lejdebæk forøges ubetydeligt af overfladevand fra den nye Rødvig Station. Lejdebæk har udløb i Faxe Bugt, der er en del af Natura-2000 område nr. 206. Samlet set vurderes stationsprojekt Ny Rødvig Station ikke at påvirke Natura 2000-område nr. 206 Stevns Rev væsentligt. Natura-2000-område nr. 148 Køge Å Køge Å Natura-2000 område nr. 148 ligger ca. 1 km NV fra Østbanen i fugleflugtslinje. Natura 2000-området bliver ikke berørt af selve arbejdet på banen. Der sker ingen arealudlæg indenfor området, og afvandingen sker til den del af Køge Å, der ikke er udpeget som Natura-2000 område og som ligger nedstrøms for dette Natura 2000-område. Øvrige Natura 2000-områder nr.: 159, 161, 167 og 182 De øvrige Natura 2000-områder er: • Bagholt Mose Natura-2000 område nr. 159 • Søer ved Bregentved og Gissselfeld Natura-2000 område nr. 161 • Skove ved Vemmetofte Natura-2000 område nr. 167 • Holtug Kridtbrud Natura-2000 område nr. 182 Det vurderes at ingen af disse Natura 2000- områder vil blive påvirket af sporrenoveringen af Østbanen. Primært grundet den store afstand til Østbanen (mellem 3 og 11 km).
35. Vil projektet medføre påvirkninger af overfladevand eller grundvand, f.eks. i form af udledninger til eller fysiske ændringer af vandområder eller grundvandsforekomster?	X	Hvis »ja« angives hvilken påvirkning, der er tale om. En skematisk oversigt over afvandingsprojektet er vedlagt som Bilag 12C: Afvandingsprojekt.

	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 udledningspunkterne 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 udledningspunkter, 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 udledningspunkt ikke har kunnet genfindes, er nye løsninger drøftet og udarbejdet i tæt dialog med den respektive vandløbsmyndighed. Bilag 12A er en oversigtsplan over beliggenheden af bassiner, grøftebassiner og nedsivningsbassiner og Bilag 12B er en opstilling af en række detaljer for disse bassiner, grøftebassiner og nedsivningsbassiner, herunder bassin ID, recipientnavn, bassintype, volumen m.v. Hvor der etableres bassiner, er overløbshyppigheder, sikkerhedsfaktorer, udledningsmængder 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 udledningsmængder er fastlagt på baggrund af analyse af de omkringliggende lokale forhold og recipientens kapacitet. Banen afvander blandt andet til en række målsatte vandløb. Ifølge Miljøstyrelsen vil de væsentligste vandforvaltningsmæssige opgaver på vandløbsområdet i perioden 2021-2027 i Vandområdedistrikt II – Sjælland, være den fysiske påvirkning og spildevandsudledning, og enkelte steder i landet også på vandindvinding. Ud over Lejdebækken påvirker Østbaneprojektet ikke de konkrete vandløb fysisk og der vurderes ikke at være ændringer i kvaliteten eller mængden af det vand der ledes der til. 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 drænen til Lejdebækken. Det er Stevns Kommunes vurdering, 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. Der er udarbejdet en oversigtsplan (Helhedsplan 1:10.000) for omlægningen af Lejdebækken som er vedlagt som Bilag 3: Helhedsplan - Lejdebæk ved Ny Rødving Station rev. 1
36. Er projektet placeret i et område med særlige drikkevandsinteresser?	X	Store dele af Østbanen ligger inden for områder med drikkevandsinteresser (OSD-områder) ifølge www.arealinfo.dk. Følgende delstrækninger ligger inden for OSD-områder: • Fra Varpelev til lige nord for Rødving. • 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 nitrattfølsomme indvindingsområder og indsatsområder inden for nitrattfølsomme områder. Resten af Østbanen, herunder Ny Rødving Station ligger inden for områder med drikkevandsinteresser (OD-områder). Der skal som nævnt etableres i alt 47 midlertidige arbejdspladser og ca. 50 km arbejdsveje. Der er udfærdiget et notat om disse arbejdspladser og arbejdsveje, hvor det også er registreret om de ligger inden for område med drikkevandsinteresser. Der vil blive taget videst mulige hensyn til, at der ikke sker utilsigtet forurening af områder med drikkevandsinteresser (og for den sags skyld også alle andre områder) hvor der etableres arbejdspladser og arbejdsveje og i det hele taget sker anlægsarbejder. I udbudsmaterialet vil det eksempelvis blive beskrevet, hvorledes oplag af brændstof til entreprenørkøretøjer, kemikalier mv. skal indrettes med spildebakker, der kan opsamle eventuelt spild.
37. Er projektet placeret i et område med registreret jordforurening?	X	Sporrenovering Der er ikke registreret jordforurening på vidensniveau 1 eller vidensniveau 2 inden for selve sportracéet mellem Køge og Hårlev, Hårlev og Rødving eller Hårlev og Faxe Ladeplads ifølge www.arealinfo.dk. Inden for de lidt større byer er der flere steder sket en områdeklassificering af de bynære arealer, herunder også sportracéet de pågældende steder.

		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. Ny Rødvig Station Området, hvor Ny Rødvig Station skal etableres, er hverken kortlagt på vidensniveau 1 eller 2 ifølge www.arealinfo.dk. Området er heller ikke områdeklassificeret. Hele det eksisterende stationsområde syd for Rødvig Hovedgade er kortlagt på vidensniveau 1 og en enkelt matrikel er kortlagt på vidensniveau 2. Faxe Syd Station Der er ikke registeret jordforurening på vidensniveau 1 eller vidensniveau 2 inden for projektområdet ifølge www.arealinfo.dk. En nærliggende matrikel nordøst for projektområdet er registreret på vidensniveau 1. Projektområdet er områdeklassificeret. Midlertidige arbejdsarealer og arbejdsveje 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.
38. Er projektet placeret i et område, der i kommuneplanen er udpeget som område med risiko for oversvømmelse.	X	Stevns Kommune: I "Kommuneplan 2021-2033 – Forslag" refereres der til et "Retningslinjekort for klimatilpasning, oversvømmelse og erosion". Ifølge dette kort er der angivet flere steder langs banestrækningen, hvor der risiko for oversvømmelse i forbindelse med ekstremregn og der er også enkelte steder, hvor arealer kan rammes af oversvømmelse ved stormflod på 2,8 meter. Sidstnævnte gælder eksempelvis ved arealerne omkring Tryggevælde Å. Banen til Rødvig krydser Tryggevælde Å mellem Ammerup og Varpelev. Hele afvandingen af banen går jo ud på 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. Faxe Kommune: Nej, der findes bl.a. kort der viser, hvor der er lavtundsarealer inden for Faxe Kommune og den del af projektområdet der ligger inden for Faxe Kommune ligger ikke i nærheden af arealer, som er i fare for at blive oversvømmede. Faxe Kommune henviser også til BorgerGis i Faxe Kommune og her fremgår det også, at der er lavbundarealer, men der ikke umiddelbart risiko for oversvømmelse. Køge kommune: Det er kun et område langs Køge Bugt som umiddelbart kan blive udsat for oversvømmelser.
39. Er projektet placeret i et område, der, jf. oversvømmelsesloven, er udpeget som risikoområde for oversvømmelse?	X	Nej, ikke ifølge oversvømmelseskortet på www.klimatilpasning.dk, og ikke ifølge de analyser af oversvømmelser man kan lave på Scalgo Live. Det er kun det sted, hvor banen til Rødvig krydser Tryggevejle Å mellem Ammedrup og Varpelev, at der er risiko for oversvømmelse ved en stormflod startende på 1,6 meter. Ifølge rapport fra Miljøministeriet, Naturstyrelsen, Transportministeriet og Kystdirektoratet: "Endelig udpegnings af risikoområder for oversvømmelse fra vandløb, søer, havet og fjorde, december 2011" er hele området, hvor Østbanen forløber, uden for risiko for oversvømmelse (med undtagelse af området ved Tryggevejle Å).
Projektets placering	Ja	Nej
40. Er der andre lignende anlæg eller aktiviteter i området, der sammen med det ansøgte må forventes at kunne medføre en øget samlet påvirkning af miljøet (Kumulative forhold)?	X	Nej, der er ikke andre lignende anlæg eller aktiviteter i området der sammen med projektet vil kunne øge påvirkningen af miljøet. Det overvejes 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.
41. Vil den forventede miljøpåvirkning kunne berøre nabolande?	X	Nej, projektet berører ikke nabolande.
42. En beskrivelse af de tilpasninger, ansøger har foretaget af projektet inden ansøgningen blev indsendt og de påtænkte foranstaltninger med henblik på at undgå, forebygge, begrænse eller kompensere for væsentlige skadelige virkninger for miljøet?		Sporrenoveringsprojektet vedrørende Østbanen er i detailfasen. I forbindelse med detailprojekteringen indtænkes både aspekter inden for miljø og arbejdsmiljø, og man forsøger således om man kan undgå, forebygge, begrænse eller kompensere for væsentlige skadelige virkninger på miljøet og arbejdsmiljøet. Sporrenoveringen vil blive gennemført med gængse metoder og arbejdsgange og med de hensyn, som normalt tages i forbindelse med større anlægsarbejder. Sporrenoveringsprojektet vurderes ikke at ville kunne forårsage væsentlige skadelige virkninger på hverken miljøet eller

arbejdsmiljøet. De steder, hvor det ikke er muligt at retablere eksempelvis afvandingen 1:1, men hvor man skal nytænke afvandingen eksempelvis med etablering af grøftebassiner, vil dette ske i tæt dialog med de respektive kommuner, således at påvirkningen af miljøet vil være mindst mulig. Det kan ikke udelukkes, at nogen af tiltagene faktisk vil medføre, at der sker en forbedring af miljøet, og at vandlidende områder langs banen fremover vil blive reduceret i omfang eller ligefrem bliver fjernet i forbindelse med de forbedrede afvandingsforhold for banen. Der vil i vid udstrækning blive taget hensyn til følsomme naturområder som f.eks. Natura 2000 området, hvor banen fra Hårlev til Rødvig krydser Tryggevej Å i forbindelse med sporrenoveringsarbejderne.

Med hensyn til ny Rødvig Station, så har man her valgt at arbejde videre med alternativet, hvor der etableres en perron, der krummer en smule for at sikre, at Lejdebæk kun skal rørlægges over en meget kort strækning.

Der er gjort meget for at reducere den rørlagte del af Lejdebækken. Udgangspunktet har været, at så lidt som muligt af Lejdebækken skal rørlægges, og strækningen er reduceret fra ca. 50 meter til 9 meter.

Sideflytningen af Lejdebækken og rørlægningen under det nye banetracé kræver en dispensation fra naturbeskyttelseslovens §3 og en regulerings-/restaureringstilladelse i forhold til vandløbsloven.

I den kommende §3 dispensation, vil der fra Stevns Kommunes side blive stillet krav om, at et 100 meter langt stræk af Lejdebækken vil blive åbnet syd for Vemmetoftevej. Dette gøres som erstatningsnatur, for de omkring 9 meter der bliver rørlagt nord for Vemmetoftevej, og på grund af omlægningen af Lejdebækken.

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.

Idet området syd for Vemmetoftevej ikke længere skal bruges til togtrafik, åbner det op for muligheden, at Lejdebækken på sigt helt eller delvist kan åbnes. Det er i god tråd med Lejdebækkens målsætning om god økologisk tilstand i 2027.

Grundet problematikken med plads, så er det pt. planen at skinner, skærver og andet fjernes på de 100 meter syd for Vemmetoftevej og ned til Vinkelvej. De to eksisterende stier bibeholdes, men der etableres 100 meter erstatningsvandløb imellem disse, i stedet for det eksisterende sportrace.

Erstatningsnaturen og fjernelse af rørbroen gør, at den totale åbne strækning af Lejdebækken forlænges, og at den økologiske funktionalitet i vandløbet ikke forringes. Overordnet set vurderes det, at projektet vil forbedre forholdene i vandløbet.

Omlægningen af Lejdebækken og de tiltag der vil blive gjort for at den økologiske funktionalitet i vandløbet ikke forringes m.v., er beskrevet udførligt i punkt 35. *Vil projektet medføre påvirkninger af*

	overfladevand eller grundvand, f.eks. i form af udledninger til eller fysiske ændringer af vandområder eller grundvandsforekomster? Endelig skal det nævnes, at borgergrupper og grundejerforeninger har været taget med på råd bl.a. med hensyn til hvor det er bedst at etablere de nødvendige parkeringspladser. Det har medført, at parkeringspladserne flyttes fra det først foreslåede område ved Marmorvej øst for den kommende station til et område umiddelbart vest for den kommende station.
--	---

X43. Undertegnede erklærer herved på tro og love rigtigheden af ovenstående oplysninger.

Dato: 15-10-2021 Bygherre/anmelder: Max Nordquist, Atkins (Rådgiver for Lokaltog)

Vejledning

Skemaet udfyldes af bygherren eller dennes rådgiver baseret på bygherrens viden om eget projekt sammenholdt med de oplysninger og vejledninger, der henvises til i skemaet. Det forudsættes således, at bygherren eller dennes rådgiver er fortrolig med den miljølovgivning, som projektet omfattes af. Bygherren skal ikke gennem præcise beregninger angive projektets forventede påvirkninger men alene tage stilling til overholdelsen af vejledende grænseværdier og angive miljøforhold baseret på de oplysninger, der kan hentes på offentlige hjemmesider.

Farverne »rød/gul/grøn« angiver, hvorvidt det pågældende tema kan antages at kunne medføre, at projektet vurderes at kunne påvirke miljøet væsentligt og dermed være VVM-pligtigt. »Rød« angiver en stor sandsynlighed for VVM-pligt og »grøn« en minimal sandsynlighed for VVM-pligt. Hvis feltet er sort, kan spørgsmålet ikke besvares med ja eller nej. VVM-pligten afgøres dog af VVM-myndigheden. I de fleste tilfælde vil kommunen være VVM-myndighed.

Bygherres eller dennes rådgivers udfyldelse af skemaet er omfattet af straffelovens § 161 om strafansvar ved afgivelse af urigtige oplysninger til en offentlig myndighed.