



11-11-2015

Sagsnr.  
2015-0119194

Dokumentnr.  
2015-0119194-21

## **Hvidbog 2 – Anden offentlige høring**

### **VVM-redegørelse for metro til Sydhavnen**



**November 2015**

## Indhold

1 Indledning.....	3
2 Sammenfattende vurdering.....	6
3 Indkomne høringssvar .....	8
4 Vurdering af de indkomne bemærkninger.....	27
v/Fisketorvet .....	27
v/Enghave Brygge.....	27
v/Sluseholmen.....	28
v/Mozarts Plads.....	32
Ny Ellebjerg.....	34
Støj .....	38
Diverse.....	46
5 Oversigt over høringssvar .....	53
6 Bilag .....	56
Bilag 1 Referat fra borgermøde den 21. september 2015 .....	57
Referencer .....	66

## 1 Indledning

Københavns Kommunes Borgerrepræsentation vedtog den 20. august 2015 at sende en VVM-redegørelse for metro til Sydhavnen i offentlig høring fra den 24. august til den 18. oktober 2015, og de modtagne høringssvar er behandlet i denne hvidbog.

Metro til Sydhavn er samtidig indarbejdet i Kommuneplan 2015, der skal muliggøre, at der kan etableres en metro til Sydhavnen. Metro-linjen begynder i et underjordisk afgreningskammer på Cityringen, umiddelbart nord for Vasbygade ved Fisketorvet, og fortsætter til Ny Ellebjerg. Der anlægges fire undergrundsstationer v/Fisketorvet, v/Enghave Brygge, v/Sluseholmen, v/Mozarts Plads, mens Ny Ellebjerg anlægges på terræn eller som undergrundsstation. Kommuneplan 2015 fastlægger stationsplaceringerne på metro til Sydhavnen og indeholder rammer og retningslinjer for metroatlet samt en miljøvurdering ifølge lov om miljøvurdering af planer og programmer.

Baggrunden samt processen for metro til Sydhavnen er beskrevet i det følgende.

### **Aftale om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen**

Staten og Københavns Kommune indgik i juni 2014 en principaftale om at anlægge og finansiere en metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen. Grundlaget for aftalen var "Udredning af metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen", udarbejdet af Metroselskabet for Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og Transportministeriet.

Efterfølgende vedtog Folketinget i februar 2015 "Lov om ændring af lov om en Cityring og lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S". Loven bemyndiger Metroselskabet til at projektere, anlægge og drive den nye metrolinje til Ny Ellebjerg.

### **Forhøring – indkaldelse af idéer og forslag**

Metroen etableres som en afgrening på Cityringen. Københavns Kommune afholdt fra den 1. november til den 12. december 2014 en forudgående høring for at indkalde idéer og forslag til, hvad der skulle behandles i VVM-redegørelsen. Høringen blev annonceret via kommunens høringsportal, annoncering i lokalaviser, opstilling af plakater i lokalområdet, udsendelse af en debatfolder samt afholdelse af et borgermøde, for at indkalde idéer, bemærkninger og forslag fra borgere, organisationer, foreninger mv. inden forslaget til VVM-redegørelse blev udarbejdet.

Forvaltningen udarbejdede på baggrund af den afholdte høring en hvidbog med en vurdering af høringssvarene. Hvidbogen blev tiltrådt

af Københavns Kommunes Borgerrepræsentation den 26. marts 2015, hvor det samtidig blev besluttet, hvilke stationsplaceringer, der skulle belyses i VVM-redegørelsen. Metroselskabet er bygherre på metrolinjen og har bidraget med tekniske oplysninger til VVM-redegørelsen, mens Københavns Kommune har vurderet projektets virkninger på miljøet.

### **Denne hvidbog**

Denne hvidbog indeholder en oversigt over samtlige modtagne høringssvar, et resumé og en vurdering af de skriftlige bemærkninger, der er modtaget i høringsperioden. Der er kommet bemærkninger fra 96 myndigheder, organisationer, foreninger og virksomheder samt privatpersoner. Alle høringssvar kan læses i deres fulde ordlyd på hjemmesiden [www.blivhoert.kk.dk](http://www.blivhoert.kk.dk). Bemærkningerne drejer sig overvejende om valg af stationsplacering v/Sluseholmen og Ny Ellebjerg, bekymring for byggepladstrafik og utilfredshed med, at der ikke gives kompensation for arbejde i dagtimerne ved Mozarts Plads. Høringsmaterialet er sendt til embedslægen, men der er ikke modtaget høringssvar.

Der har været afholdt borgermøde den 21. september 2015, hvor VVM-redegørelsens resultater blev fremlagt og diskuteret. Referat fra dette møde er vedlagt som bilag 1.

Københavns Kommunes sammenfattende vurdering ses i kapitel 2. Et resumé af de indkomne bemærkninger findes i kapitel 3 og kommunens vurdering af bemærkningerne findes i kapitel 4. I kapitel 6 bagerst i hvidbogen findes en oversigt over bemærkningerne fordelt på emner.

Det er en forudsætning for den kommende VVM-tilladelse og for inddragelsen af kompensations- og genhusningsmuligheder i VVM-redegørelsens vurdering, at Transportministeriet udsteder Nabopakkebekendtgørelsen og Byggepladsbekendtgørelsen for metro til Sydhavnen, på baggrund af den lovændring vedrørende Cityringen som blev vedtaget af Folketinget i juni 2014 samt lov om ”Lov om ændring af lov om en Cityring og lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S” vedtaget af Folketinget i februar 2015.

VVM-redegørelsen for metro til Sydhavnen danner som udgangspunkt grundlaget for de støjgrænser, der vil indgå i de kommende bekendtgørelser. Der kan dog forekomme ændringer af støjgrænserne fra VVM-redegørelsen, hvis forudsætningerne ændrer sig i forbindelse med det kommende udbud.

Bekendtgørelserne skal sikre, at anlægsarbejdet kan blive omfattet af de samme regler, som gælder for Cityringen og for metro til Nordhavn, hvorved projektet sikres faste rammer for anlægsperioden, og naboerne gives mulighed for at tage højde for de forventede påvirkninger, og for at kende grundlaget for de erstatninger mv., der kan forventes udbetalt til berørte naboer.

### **Den videre proces**

Denne hvidbog forventes at blive forelagt Borgerrepræsentationen ultimo 2015 sammen med VVM-redegørelsen for metro til Sydhavnen. Borgerrepræsentationen skal tiltræde hvidbogen samt godkende VVM-redegørelsen. Borgerrepræsentationen skal samtidig vedtage Kommuneplan 2015, hvori stationsplaceringerne fastlægges.

Når VVM-redegørelsen er endelig godkendt meddeler Københavns Kommune bygherren en VVM-tilladelse. Transportministeriet har tilkendegivet, at de vil udstede bekendtgørelser til regulering af anlægsarbejdet inden anlægsarbejdet på byggepladserne igangsættes.

Efter bekendtgørelse af VVM-redegørelsen og VVM-tilladelsen er der en klagefrist til Natur- og Miljøklagenævnet på fire uger.

Det er en forudsætning for realiseringen af projektet, at der træffes de nødvendige myndighedsmæssige afgørelser, således at anlægsarbejdet kan gennemføres med effektive anlægsmetoder, der begrænser varigheden af de perioder, hvor der vil være væsentlige gener. VVM-redegørelsen og den politiske godkendelse heraf træder ikke i stedet for konkret myndighedsbehandling efter anden lovgivning.

Miljømyndigheden vil behandle de miljømæssige forhold efter de til enhver tid gældende regler på området.

## 2 Sammenfattende vurdering

Det er ikke muligt at bygge metro i en storby uden at genere naboerne i et vist omfang. Københavns Kommune har vurderet, at der med de afværgeforanstaltninger, der er beskrevet i VVM-redegørelsen for metro til Sydhavnen, samlet set ikke er virkninger på miljøet, der er så væsentlige, at projektet ikke bør gennemføres.

Det vurderes samlet set, at eventuelle sundhedsmæssige konsekvenser ved en gennemførelse af projektet er tålelige som følge af en afvejning mellem sundhedsmæssige og samfundsmæssige hensyn og at metroen til Sydhavnen kan etableres uden, at der vil være uacceptable virkninger på det omgivende miljø.

Bemærkninger til VVM-redegørelsen har ikke givet anledning til ændringer af projektet. Der er ingen myndigheder, der har haft bemærkninger til forslaget som gør, at det ikke kan gennemføres.

### *V/Mozarts Plads*

Lokalt omkring Mozarts Plads vil naboer, institutioner og andre brugere af området opleve midlertidige, men væsentlige miljøpåvirkninger bl.a. i form af støj-, vibrations- og trafikgener, da pladsen inddrages til arbejdsplads i hele anlægsperioden. På baggrund heraf, stiller Københavns Kommune krav om afværgeforanstaltninger i form af bl.a. mindre ombygning af de lokale veje så trafikken til og fra arbejdspladsen kan afvikles med lav hastighed uden væsentlige gener for de nærmeste naboer.

Muligheden for at etablere en supplerende gennemkørselsmulighed ude på selve Borgmester Christiansens Gade undersøges. Den supplerende løsning vurderes at kunne begrænse den tunge trafik på Stubmøllevej/Mozartsvej med op til 75 %.

Løsningen har konsekvenser for den lokale trafikafvikling, herunder den kollektive trafik. Hvis denne byggepladsadgang er trafiksikkershedsmæssig forsvarlig og acceptabel i forhold til den kollektive trafikbetjening, og ikke er uhensigtsmæssig i forhold til anlægsarbejdet, vil forvaltningen i samarbejde med Metroselskabet og politiet arbejde for, at der etableres denne supplerende adgang til byggepladsen, således at der bliver 2 adgange for den tunge trafik.

Kommunen og Metroselskabet er opmærksom på de sårbare beboere i Mozarts Plads 2. På baggrund af Metroselskabets drøftelser med beboerne/kommunen vil det blive overvejet, om der på forkant skal findes løsninger for beboerne i de botilbud samt øvrige visiterede borgere i ældreboligerne i Engholmen Syd, der bliver berørt af gener fra byggepladsen på Mozarts Plads.

Reglerne for kompensation er ens for alle metrobyggeriets byggepladser, hvor der ikke tilbydes kompensation for arbejde udført i dagperioden uanset hvilken plads der er tale om. Der vil i anlægsperioden være aflastningsmuligheder i dagtimerne for naboer, der har lejligheder med facade direkte ud til en byggeplads. Dette er en ordning der i dag findes på Cityringen og Metro til Nordhavn.

#### *V/Sluseholmen*

Københavns Kommune anbefalede ved behandlingen af VVM-redegørelsen den 20. august 2015 den sydlige løsning af v/Sluseholmen og finder ikke, at der i høringen er fremkommet argumenter, der ændrer på denne anbefaling.

#### *Ny Ellebjerg og Haydnsvej*

Der er i forlængelse af den offentlige høring gennemført et forhandlingsforløb blandt Metroselskabets ejere vedr. evt. finansiering af en underjordisk station ved Ny Ellebjerg. Da der ikke er fundet finansiering af denne løsning vil Ny Ellebjerg metrostation blive etableret i terræn jv. den aftalte og finansierede løsning.

Naboerne til afgreningskammeret ved Haydnsvej vil opleve betydelige gener af anlægsarbejdet og vil være omfattet af Nabopakkebekendtgørelsen.

#### *V/Fisketorvet og V/Enghave Brygge*

Omgivelserne til arbejdspladserne v/Fisketorvet og v/Enghave Brygge er mindre følsomme og anlægsarbejdet vurderes ikke at medføre væsentlige miljøpåvirkninger for områdernes ansatte, brugere samt de nærmeste boligområder. Der vurderes derfor ikke at være behov for særlige afværgeforanstaltninger. Kommende boliger på Enghave Brygge vil dog blive belastede af støj fra byggepladsen.

### 3 Indkomne høringsvar

Der er indkommet i alt 96 høringsvar. Høringsvarene fordeler sig på tre grupper: 8 fra "myndigheder", 15 fra "organisationer, foreninger og virksomheder" og 73 fra "privatpersoner".

#### **Myndigheder**

*Kulturstyrelsen - Fortidsminder* har ingen bemærkninger.

*Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse* har ingen bemærkninger.

*Erhvervsstyrelsen* har ingen bemærkninger.

*Herlev Kommune* har ingen bemærkninger.

*Frederiksberg Kommune* mener, at en linje til Sydhavnen vil udgøre et værdifuldt "tilskud" til det eksisterende metrosystem og medføre en væsentlig styrkelse af den kollektive trafik i Hovedstadsområdet. Kommunen er enig i VVM-redegørelsens konklusioner om, at metroen med de forventede forebyggende afværgeforanstaltninger, kan anlægges og drives uden væsentlige miljøbelastninger til følge. Frederiksberg har positivt noteret sig, at hovedforslaget med Ny Ellebjerg station i terræn etableres med afgreningskammer, hvilket muliggør en fremtidig videreførelse af metroen som boret tunnel fx i retning mod Frederiksberg.

Hvis alternativet med ny Ellebjerg under terræn vælges, vil alle 5 stationer blive anlagt som undergrundsstationer, og i denne løsning udgår afgreningskammer, cut and cover tunnel, rampe, dæmning og spor i terræn frem til Ny Ellebjerg. Til gengæld skal der etableres et sporskifte-kammer i forbindelse med den underjordiske station ved Ny Ellebjerg.

Såfremt hovedforslaget vedtages, og der senere vil blive boret en tunnel mod Frederiksberg med udgangspunkt fra afgreningskammeret ved Haydnsvej, vil anlægget med cut and cover tunnelen, rampe, dæmning og sporanlæg på terræn frem mod Ny Ellebjerg være spildt.

Sammenlagt finder Frederiksberg Kommune, at der er mange tekniske elementer i VVM-redegørelsen, der peger på etablering af Ny Ellebjerg Station som en underjordisk station. Derudover vil en underjordisk station gøre det muligt at foretage en mere hensigtsmæssig forlængelse af metroen mod nord – f. eks. Med forbindelse til Bispebjerg (Hospital) via Valby Station, ZOO, og Nørrebro Station.

Frederiksberg Kommune er enig i VVM-redegørelsens grundvandsvurderinger.



Frederiksberg deltager gerne i drøftelse med Københavns Kommune om stationsløsningen ved Ny Ellebjerg.

*Erhvervs- og Vækstministeriet* har ingen bemærkninger.

*Miljøstyrelsen* påpeger, at det bør præciseres i VVM-redegørelsen, at Miljøstyrelsen ikke har lavet en vejledning for grænseværdier for støj fra anlægsarbejde. Miljøstyrelsen vurderer desuden, at der ikke er noget problem med de i VVM-redegørelsen givne koncentrationer af kemikalier, som kan blive udledt til havnen.

Miljøstyrelsen har forholdt sig til anvendelse af kemikalier i borearbejdet, men kan ikke vurdere konsekvenserne yderligere, da der ikke foreligger en beslutning om materiale og metodevalg.

Det påpeges, at der indledningsvist i kapitel 16 bør gives en beskrivelse af projektets strategi for jorden i henhold til forureningsgrad, håndtering og lovgivning. Til afsnit 16.2 bemærkes det, at der er flere forhold, som endnu ikke er afklarede, herunder By & Havns specialdepot til deponering af forurenede havnesediment, som formentlig kan modtage eventuelt opgravet sediment, betydningen for etableringen af sporskiftekammer og station på Enghave Brygge af tilstedeværelsen af flyveaske ved Enghave Brygge samt anlægsaktiviteternes forurening af grundvand og indflydelse på tunnelarbejdet. Det bør fremgå hvilken betydning disse forhold har for den samlede VVM. I afsnit 16.3 bør det fremgå hvilke forudsætninger, der ligger til grund for skønnede jordmængder i tabel 16.7 samt en vurdering af forureningsgrad. I afsnit 16.3.1 bemærker Miljøstyrelsen, at det bør fremgå, hvad der ligger til grund for VVM'ens vurdering af, at det er muligt at bortskaffe den overskydende forurenede jord ifm. anlægsarbejdet og i afsnit 16.4 ønskes præciseret, hvordan driften tilrettelægges så jorden ikke forurenes på den nye metrolinje.

Miljøstyrelsen bemærker, at der i vilkår 9 i udkastet til miljøgodkendelsen til betonblande anlæg står, at der er krav om, at anlægget overholder den varslede B-værdi for inert støv på 0,02 mg/m<sup>3</sup>, men B-værdien blev efter en høring i 2010 fastholdt. Det påpeges desuden, at der i godkendelsen ikke er fastsat støjgrænser for virksomheden, men at støjgrænseværdier vil blive fastlagt ifm. en ændring af byggepladsbekendtgørelsen, hvorefter Sydhavnsmetroen vil være omfattet af denne. Miljøstyrelsen peger på lovbemærkningerne til cityringslovens §14a, stk. 1 og 2, hvoraf det fremgår, at reglerne efter bestemmelserne ikke angår miljøgodkendelsespligtige aktiviteter/ikke kan regulere emissioner fra miljøgodkendelsespligtige anlæg.

Støjvilkår for virksomheden kan fastsættes i miljøgodkendelsen, såfremt det vurderes, at anlæggets støjgener vil overskride vejledende støjgrænser samt vilkår til afhjælpende foranstaltninger.

Miljøstyrelsen peger på at støjberegningen viser, at anlægget overskrider 40 dB.

*Region Hovedstaden* finder, at man bør indtænke Ny Ellebjerg metrostation i stationens fremtidige rolle som regionalt trafikknudepunkt, og sikre at fremtidens kollektive trafikløsninger til trafikknudepunktet ikke blokeres eller besværliggøres, herunder eventuelle forlængelser af metrolinjen og overgang til andre kollektive transportformer. Region Hovedstaden vurderer, at en metrostation i terræn vil blokere for mulige forlængelser af metroen. Derudover bemærkes det, at et så væsentligt trafikknudepunkt bør etableres efter en samlet overordnet plan, som bl.a. tager højde for fremtidige højklasede kollektive trafikløsninger. Derfor anbefales det, at kommunen udarbejder en overordnet helhedsplan, og inddrager alle relevante parter og interessenter, inden den endelige placering af den nye metrostation beslattes.

#### **Privatpersoner**

*Stine Rasmussen* ønsker en placering ved Sluseholmen Syd pga. mindre opfyldning i Fordgraven og dermed større herlighedsværdi. Stationen vil være centralt placeret i forhold til kommende boliger i området og virksomheder ved Sjællandsbroen samt bedre adgang fra Aalborg Universitet. Sydløsningen vil udgøre et trafikknudepunkt ved Sjællandsbroen og vil lette transport til og fra byggepladsen.

*Claus Meyer* mener, at det er et problem med larm, når der skal køre lastbiler ad Mozartsvej. Mange af bygningerne har ingen hulrumisolering og han ønsker støtte til at isolere og indsætte lydtætte vinduer ud mod gaden.

*Monika Fekkes* ønsker en placering ved Sluseholmen Syd, hvorved Sluseholmen vil beholde sin ro og metroen vil få større nærhed til universitetet. Hun ønsker ikke en station med trafik foran sin hoveddør og frygter negative huspriser, men er dog meget glad for, at der kommer en metro.

*Ole Laursen* ønsker en placering ved Sluseholmen Syd.

*Gitte Kjær* støtter en placering ved Sluseholmen Syd pga. nærhed til universitetet. Samtidig vil det ikke ødelægge den lille kanal mod Frederikskaj.

*Julie Kolding Olsen* støtter en placering af stationen v/Sluseholmen ved Sluseholmen Syd, da den skaber størst herlighedsværdi for området, generer de nuværende beboere mindst samt skaber sammenhæng til erhverv/AAU campus Sydhavnen og det "gamle" Sydhavn.

*Peter Franklen* stemmer for en placering ved Sluseholmen Syd.

*Tommy Larsen* ønsker en dyb station på Ny Ellebjerg. Hvis stationen skal være et knudepunkt, skal den være til at finde rundt på og den skal kunne håndtere mange mennesker. Etableres metroen i terræn vil andelsboligforeningen Ellebo få yderligere lydgener og huspriserne vil blive påvirket negativt. Han mener, at merudgiften ved en dyb stationsløsning udgør en ubetydelig del af det samlede projekt for metro til Sydhavnen.

*Louise Vogel Georgi* støtter en placering ved Sluseholmen Syd, da den vil inddrage mindst muligt af vandspejlet i Fordgraven og bevarer de få fællesarealer der er, til glæde for den sociale sammenhængskraft i området.

*Anne Brøndum* mener, at den planlagte lastbilkørsel fra Mozarts Plads ad Mozartsvej og Stubmøllevej, hvor der ikke er cykelsti, er uigennemtænkt og uansvarlig. Området er præget af stikveje, dårlige oversigtsforhold og mange børn, der skal til og fra skole. Anne Brøndum mener ikke, at forholdene kan sammenlignes med Enghave Plads, hvor der også er en skole, men hvor vejen ned til skolen er blind. Hun forventer, at mange trafikanter i metroens anlægsperiode vil søge fra de store gennemkørselsveje i Sydhavnen og ind i komponistkvarteret. Krydset ved Mozartsvej/ Stubmøllevej/ Hammelstrupvej er uoverskueligt og hun frygter, at der vil ske højresvingsulykker når lastbiler skal svinge fra Mozartsvej til højre ad Stubmøllevej.

Der savnes en samlet og god løsning for Ny Ellebjerg station, der skal fungere som en ny Hovedbanegård og det foreslås, at der udskrives en arkitektkonkurrence for stationen, at metroen placeres under jorden og at interessenterne må betale det ekstra beløb. Ved en underjordisk løsning undgår man at bygge afgreningskammeret på Haydnsvej med deraf følgende nabogener og man undgår at skulle omlægge skolevejen for mange børn.

Der bør tilbydes kompensation til berørte beboere ved Mozarts Plads som minimum for lørdagsarbejde, der i øvrigt ikke bør regnes som en hverdag, da mange børnefamilier er hjemme. Der bør tages hensyn til de mange socialt udsatte, der bor omkring Mozarts Plads og opholder sig hjemme i dagtimerne.

*Oliver Chanrion* stemmer for v/Sluseholmen Syd.

*Kirsten Justesen og Alex Olsen* ønsker, at stationen Sluseholmen placeres mod syd, da det minimerer behovet for opfyldning i Fordgraven og overflødiggør en bro herover. Sluseholmen vil være mindre trafikbelastet i anlægs- og driftsfasen samt skabe bedre sammenhængskraft med den anden side af Sydhavnsgade.

*Michael Stohn* finder, at broen over Frederiksholmsløbet er af afgørende betydning for at borgerne på Teglholmen kan bruge metroen, men at det er urimeligt, at grundejerne skal betale for broen. Han mener desuden, at det er uretfærdigt, at der ikke kommer en station på Teglholmen.

*Flemming* henviser til VVM-redegørelsen og konkluderer, at karre 17, der vender ud mod Mozarts plads vil blive støjbelastet i 4 år og 9 måneder. Han henviser til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser for boligområder i dagtimerne og WHO, der vurderer, at der er væsentlig påvirkning af sundheden ved langtidspåvirkning. Han ønsker ikke at stoppe metroen, men sætter spørgsmålstegn ved, hvorfor der ikke gives kompensation for sundhedsskadelig støj ved Mozarts Plads når det gives ved andre metrobyggepladser. Han mener, at der gøres forskel ud fra, om man bor i ejerlejlighed ved Marmorkirken eller om man bor til leje i Sydhavnen.

*Carsten Brock* mener, at en placering ved Sluseholmen Nord giver tre udfordringer i form af risiko for stillestående vand i Fordgraven, forværring af tilkørselsforhold i krydset mellem Sluseholmen og Sjællandsbroen samt unødvendige uforudsete fordyrelser af byggeriet som følge af opfyld og risiko for erstatningssager med naboer på grund af gener og skader under byggeriet. Han foreslår to mulige stationsplaceringer, for enden at Fordgraven samt på arealet, hvor Metro-butikken ligger og konkluderer, at en placering på Metro-butikkens areal vil løse de tre udfordringer.

*Mette Windekilde* mener, at stationen v/Sluseholmen bør placeres ved Sluseholmen Syd, da det vil være bedst for kvarteret.

*Michael Stohn* mener, at Ny Ellebjerg metrostation skal være underjordisk, hvilket er bedst af hensyn til støj og landskab og da det vil gøre det muligt at videreføre metroen i fremtiden. Han foreslår, at S-togs ringlinjen konverteres til en metrolinje til Ryparken og videre til Nordhavn. Alternativt, at den udvides mod Valby og Zoo.

*Steen Larsson* foretrækker, at stationen v/Sluseholmen placeres mod syd, da det giver færrest støj og transportgener i anlægsfasen, mulighed for en bedre samlet offentlig trafikplan samt mulighed for optimal planlægning af byggeriet på Metro-grunden.

*Joan Jensen* stiller spørgsmålstegn ved rimeligheden i, at beboerne ved Mozarts Plads vil få meget støj i dagtimerne, skal høre på en blæser i døgndrift, men ikke vil modtage kompensation. Hun spørger om deres postnummer er forkert. De er mange, der frygter dagligdagen.

*Hanne Gredsted* stiller spørgsmål ved hvorfor de beboere, der bor på Mozarts Plads, ikke skal have kompensation som følge af at grænseværdierne for støj vil blive overskredet i byggefasen, og at beboerne vil være udsat for gener fra spotlys og en pumpe, der begge skal køre i døgndrift. Hun påpeger, at Metroselskabet forskelsbehandler beboere i Indre By, hvor der er givet kompensation. Slutteligt stiller Hanne sig kritisk overfor opgravning af det forurenede stykke jord, som kan betyde en yderligere forurening af luften i Sydhavn.

*Kasper B.* synes ikke det er rimeligt, at der bliver forskelsbehandlet mellem beboere i Indre By og Sydhavn. Han finder det kritisk, at der er givet kompensation til beboere i Indre By ved metrobyggeriet ved Marmorkirken, men at der ikke vil blive givet kompensation til beboere ved Mozarts Plads, selvom støjniveauet vil overstige 70 dB i hele byggeperioden. Kasper håber derfor, at beslutningen om kompensation genovervejes.

*Christian Gredsted* finder det kritisk, at der ikke vil blive givet kompensation til beboere ved Mozarts Plads metrobyggeriet, som vil blive udsat for overskridelse af støjgrænserne i op til 5 år. Han påpeger forskelsbehandlingen mellem Indre By og Sydhavnen, og anmoder om at beslutningen om kompensation bliver genovervejet.

*Ib Kok Hansen* finder, at løsningen med en station ved Sluseholmen Nord vil medføre markant forøgelse af trafikken i området i byggefasen. Han støtter derfor den alternative placering ved Sluseholmen Syd, idet denne placering vil være optimal i forhold til etablering af et trafikknudepunkt til glæde for de kommende brugere, samtidig med at den sydlige løsning vil inddrage en mindre del af vandet.

*Robert Nedergaard* (2 svar) finder det uanstændigt, at der ikke vil blive tildelt kompensation til de beboere, der bor på Mozarts Plads. Han finder, at Nabopakkebekendtgørelsen er utilstrækkelig og udarbejdet efter forholdene ved Metro Cityringen, som er helt anderledes end ved Mozarts Plads, hvor der i dagtimerne er mange ældre, studerende og folk på overførselsindkomst, der er hjemme og hvis sundhed vil blive påvirket af støjen. At kompensationen kun udregnes efter støj i aften- og nattetimer, hvor arbejdet ved Mozarts Plads ligger stille, er derfor en direkte forkert måde beregne den på. Robert Nedergaard foreslår, at kommunen selv kompenserer borgerne, således at de ikke tvinges til at søge kondemnering med genhusning eller sagsøge kommunen for erstatning. Han påpeger desuden, at metrobyggeriet ikke følger Byggepladsbekendtgørelse om maksimal støjbelastning på 70 dB. Han tilslutter sig stationsplaceringen under terræn ved Ny Ellebjerg. Endeligt protesterer Robert imod den forøgede trafikbelastning på Mozartsvej og Stubmøllevej. Han skriver i et senere svar, at lovgivningen er målrettet Cityringen og at der ikke er udarbejdet lovstof for Sydhavnsmetroen endnu.

*Anette Kragh-Schwartz og Jens Borg Nielsen* finder en sydlig placering af stationen på Sluseholmen mest optimal af en række årsager: den vil betyde et mindre opfyld af Fordgraven og dermed bevaring af et større sammenhængende vandareal, det vil være en fordel for Aalborg Universitet og vil desuden integrere metroen bedre med den øvrige offentlige trafik. En sydlig placering vil desuden være en fordel for fragt af jord og byggematerialer, da det eksisterende vejnet kan benyttes. Desuden vil nordløsningen medføre inddragelse af et af de få grønne fællesarealer i området ved kanalen ved Thad Jones vej.

*Kristine Marie Kristensen* finder, at metroen bør holdes under jorden ved Haydnsvej for at reducere de medfølgende gener, som fx støj, der vil være både under og efter anlæggelse som følge af at hendes andelsforening ligger klods op ad det kommende byggeri.

*Jens Larsen* finder, at der er argumenter for og imod de to mulige placeringer af metrostation ved Sluseholmen. Han finder, at den nordlige placering vil tilgodese beboerne på Sluseholmen og Tegholmen, og at den sydlige placering vil tilgodese erhvervsbyggeriet omkring Sjællandsbroen og Sydhavnsgade. Den nordlige placering giver mulighed for etablering af en centralt beliggende plads, som kan bidrage til at styrke det sociale i området med caféer, butikker, motionsredskaber osv. Trafikalt vil den nordlige placering være forbundet med flere forskellige buslinjer samt havnebus.

*Kirsten Lindgreen og Allan Lindgreen* finder, at en nordlig placering af metrostationen ved Sluseholmen er at foretrække. Begrundelserne er bl.a., at afstanden til stationen på Mozarts Plads vil være rimelig i forhold til at det er beboerne i områder, der skal bruge den, og at beboelsen på Sluseholmen er koncentreret omkring den nordlige del og forventes udbygget yderligere. Samtidig er der for få parkeringspladser i det nordlige område, hvorfor det er vigtigt med en attraktiv kollektiv transport som alternativ til bilen, og som ligeledes kan bidrage til at nedbringe forureningen fra beboere, der kører rundt og leder efter en parkeringsplads.

*Morten Vigel Lindahl* tilslutter sig det høringssvar, som *Jens Larsen* har indsendt.

*Kasper Overgaard* finder, at en placering af metrostation v/Sluseholmen Nord er at foretrække, da den giver den bedste dækning af oplandet på Sluseholmen og Tegholmen, især ved etablering af en stibro fra Sluseholmen til Frederikskaj, således at Aalborg Universitet også er dækket ind. Kasper er modstander af den sydlige placering, idet man mister Tegholmen som opland. Med en sydlig placering vil der dog være større potentiale for at trække nogle

bilister på vej ind mod Indre By over i metroen, men det kræver massiv etablering af parkeringspladser.

*Michael Burchhardt* mener, at beboerne omkring Mozarts Plads skal kompenseres for de gener, de bliver udsat for under anlæggelsen af metroen, hvilket efter hans mening lægger et stort psykologisk pres på beboerne. Han finder det i øvrigt kritisabelt, at der kun arbejdes på metroen om dagen, da netop dette forhold bevirker at der ikke udløses kompensation.

*Anne Sørensen* er modstander af metrostation v/ Sluseholmen Nord, da den vil være til stor gene for dem, der bor i området i den lange anlægsfase, samtidig med at det vil fjerne et af de få grønne områder der er i nærområdet. Hun er derfor tilhænger af metrostationen bliver placeret v/ Sluseholmen Syd, hvor anlægsarbejdet generer mindst muligt.

*Klaus Bach Andersen (2 svar)* mener, at den centrale placering af stationen v/Sluseholmen Nord giver en bedre betjening af oplandet end stationen v/Sluseholmen Syd. Han finder dog, at opfyldning af havnebassinet under alle omstændigheder bør undgås og peger på et helt tredje alternativ med placering af metrostationen på varehuset METROs grund, når det lukker. Dette giver bedre dækning af både Tegholmen og Sluseholmen samt mulighed for at udvikle Sluseholmens centrum omkring stationen. Han finder desuden, at kommunen ikke bør styre valg af placering af de mange beboere, der klager over placeringer for tæt på deres bolig, da en metro skal placeres således at man opnår den bedste tilgængelighed, når metroen står færdig.

I et senere svar sætter han spørgsmålstejn ved, at trafikmodelberegningerne for Sluseholmen Nord og Syd viser, at stationerne vil få omtrent samme antal passagerer. Han finder at forudsætningerne for modellerne er unøjagtige, bl.a. fordi trafikmodellen for den nordlige løsning er beregnet ud fra et tidligere forslag med placering af stationen midt ude i Fordgraven, selvom den er blevet trukket mere op på land, hvilket gør den mere attraktiv. Han finder også, at gangafstandsberregningerne er unøjagtige og at det er forkert, at alle på Tegholmen vil benytte Enghave Brygge stationen. Han finder, at en så stor investering kræver nøjagtige analyser, og han påpeger, at VVM-redegørelsen mangler en beskrivelse af fordele og ulemper ved de to alternativer, hvorfor der bør foretages en ny trafikberregning, hvor man desuden undersøger et tredje alternativ (vist på kort) med placering midt i Sluseholmen, som forventes at få den største trafik.

*Kim Bramskov* foretrækker en stationsplacering v/Sluseholmen Syd idet den medfører mindre opfyldning af Fordgraven, man bevarer dyrelivet og muligheden for rekreativ brug af Fordgraven, man undgår

lugtgener fra stillestående vand, man bevarer det grønne område, den vil ligge centralt for de kommende beboere på Fordgrunden og den gamle METRO grund og løsningen vil gøre det lettere at køre materialer til og fra byggepladsen, fordi den ikke ligger i et tæt boligområde.

*Harry Ottesen* mener, at trafikken til Mozarts Plads ad Stubmøllevej og Mozartsvej vil belaste bydelens skolevej og gøre den usikker for de børn, der går i skole på Stubmøllevej. Han påpeger, at det er utilstrækkeligt, at cykelstien langs Stubmøllevej aldrig er blevet gjort færdig som konsekvens af manglende økonomi, og at der bør tænkes cykelsti og fodgængerovergang ind i løsningen. Han foreslår desuden, at transporten af jord i stedet bør ske langs Borgmester Christiansens Gade, så man ikke belaster de to vigtige bydelsgader.

*Anette Iversen* foretrækker stationen v/Sluseholmen Syd frem for den nordlige løsning primært af hensyn til herlighedsværdier, beskyttelse af Sluseholmens fællesrum samt støj- og trafikgener under anlæggelse og i drift. Anette påpeger, at ulemperne ved den nordlige løsning er, at den i anlægsfasen vil være til stor gene for beboerne på Sluseholmen, fordi den ligger klods op ad beboelse og vil betyde store støj- og vibrationsgener samt forhøjet koncentration af udstødningspartikler. Samtidig vil stationen og den planlagte stibro dele Fordgraven i to, og der kræves ligeledes et større opfyld af Fordgraven ved den nordlige løsning. Derudover vil der komme stor passagertrafik mellem boligkarrerne og de små broer over kanalerne er ikke egnet til den mængde trafik samtidig med at det vil være vanskeligt at etablere parkering til cykler og biler.

Syd løsningen, derimod, vil være til gene for meget færre beboere fordi nabobygningerne til denne først forventes opført i 2021. Der er nem til- og frakørsel ud til Sydhavnsgade, Fordgraven i Sluseholmens umiddelbare nærhed bevarer størst muligt sammenhængende vand-spejl samtidig med, at den grønne kile bevares inklusive genbrugsstationen, der ligger for enden af det grønne område. Denne løsning vil betjene de kommende virksomheder samt Aalborg Universitet, og stationen med en sydlig placering vil være mere synlig og være tæt på busforbindelserne i området.

*Ole Marding* har fremsendt samme høringssvar som Anette Iversen.

*Christian* har fremsendt samme høringssvar som Anette Iversen.

*Helene Hansen* har fremsendt samme høringssvar som Anette Iversen.

*Joachim Hansen* ønsker, at metrostationen ved Sluseholmen bliver den sydlige løsning tættest på Sydhavnsgade.



*Florence Villesèche* har fremsendt samme høringssvar som Anette Iversen.

*Anders Klitmøller* har fremsendt samme høringssvar som Anette Iversen.

*Henrik Daugaard* har fremsendt samme høringssvar som Anette Iversen.

*Stinne Bjerre* har fremsendt samme høringssvar som Anette Iversen.

*Rikke-Louise Klarskov* har fremsendt samme høringssvar som Anette Iversen.

*Esben Larsen* foretrækker metrosationen v/Sluseholmen Syd, idet færre beboere bliver generet, der er nemmere adgangsveje for arbejdskørsel og det eksisterende miljø med et uberørt vandspejl i Fordgraven bevares inkl. det grønne strøg overfor Thad Jones Vej. Denne placering vil desuden yde god betjening for de kommende beboere på Ford- og METRO-grunden samt for kommende virksomheder og Aalborg Universitet. Derudover vil stationen have en større synlighed og være koblet bedre sammen med buslinjerne.

*Lise Engel Magnussen* foretrækker metrostationen v/Sluseholmen Syd, idet der er markant lettere til/bortkørsel af byggematerialer end ved nordløsningen, den vil være til betydelig mindre gene for beboerne, den har god beliggenhed for de omkringliggende virksomheder og den har god sammenhæng med den øvrige offentlige trafik. Slutteligt bevares Fordgraven i størst muligt omfang med den sydlige løsning.

*Philip Berg Frederiksen* har fremsendt samme høringssvar som Anette Iversen.

*Victoria Poltavtseva* har fremsendt samme høringssvar som Anette Iversen.

*Annitta Jensen og Michael Poulsen* er utrygge ved den belastning af tung trafik til og fra byggepladsen på Mozarts Plads på Borgmester Christiansens Gade/P. Knudsens Gade og Mozartsvej/Stubmøllevej, da mange skolebørn krydser en eller flere af disse veje. Mozartsvej og Stubmøllevej opfattes som uoverskuelige pga. cykelsti, beplantning og parkerede biler, og der er kun et sted hvor fodgængere trygt kan krydse vejen. Mange cyklister overses, når bilister og busser skal dreje fra Mozartsvej og op ad Stubmøllevej. De bemærker, at uheld næppe vil kunne undgås, og at det er uretfærdigt, at den usikre løsning er valgt. Det foreslås, at den tunge trafik så vidt muligt sendes fra

Mozarts Plads mod Sydhavnsgade, for så vidt muligt at undgå de bløde trafikanter og problematiske kryds i området.

*Ole Andersen og Annemarie Holm* foretrækker placeringen v/Sluseholmen Syd, da den bevarer mest muligt af Fordgravens havnebassin og en bro undgås. De finder desuden, at den sydlige løsning vil betjene området som helhed bedst og at færre vil blive berørt af larm og anlægstrafik.

*Claus Andersen* finder det utilstrækkeligt, at Mozarts Plads bliver støjbelastet langt over WHO's anbefalinger for sundhedsskadelig støj i 5 år, og at der ikke ydes kompensation efter nabopakken.

*Birgitte D. Larsen* har fremsendt samme høringssvar som Anette Iversen.

*Khaled Larsen* har fremsendt samme høringssvar som Anette Iversen.

*Vivian Hamstrup* har fremsendt samme høringssvar som Anette Iversen.

*Poul Andersen* finder, at kommunen bør finde erstatningslejligheder, som kan give de beboere, der bor omkring Mozarts Plads, en normal hverdag, og som ellers skal bo på en byggeplads i 5 år.

*Mette Otte* læner sig op ad de samme synspunkter, som anført i Anette Iversens høringssvar, hvor en metrostation v/Sluseholmen Syd er at foretrække.

*Jan Knudsen* foretrækker, at metrostationen bliver placeret v/Sluseholmen Nord, idet denne placering vil tilgodese flest mulige beboere og den vil give større sandsynlighed for at store virksomheder i området vil benytte metroen. Ydermere er det en billigere løsning.

*Meir Vaknin* foretrækker metrostationen v/Sluseholmen Syd, og har indsendt samme høringssvar som Mette Otte.

*Lona Thau* foretrækker, at metrostationen bliver placeret v/Sluseholmen Syd, idet de omkringliggende veje er sårbare stilleveje, som benyttes til rekreation. Om sommeren bliver området ligeledes benyttet som badestrand, og Fordgravens vandspejl er et æstetisk og unikt åndehul, som bedst bevares ved sydløsningen. Byggearbejdet ved sydløsningen vil desuden give færrest luftforurenings-, støj- og vibrationsgener for beboere, og arbejdskørslen vil have mere direkte adgang fra de store veje. Desuden vil der være flere brugere til den sydlige løsning, fordi den dækker hele Sluseholmen inkl. virksomheder og tilkørende fra motorvejen, og der er god forbindelse med bus.

*Nicoline van Riet* støtter op om boligforeningen Frederiksholm Karré 8's høringssvar med hensyn til trafikale forhold, og omlægningen af den tunge trafik til Borgmester Christiansens Gade. Hun finder, at der er risiko for en isolering af bydelen med omlægningen af busserne. Hun er kritisk overfor at benytte Mozartsvej, Stubmøllevej og P. Knudsens Gade til lastbiltrafik, fordi beboerne langs disse veje får svære adgangsmuligheder og bliver generet af vibrationer og støj, og fordi der bliver større risiko for at skolebørn kommer til skade, hvorfor der skal iværksættes en konkret plan med politiet omkring sikkerheden. Det påpeges desuden, at butikkerne langs Mozartsvej ikke vil kunne fortsætte med at betjene deres kunder.

*Catalina Thomsen og Daniel Clausen* synes det er en dårlig idé, at der skal køre tung trafik igennem det centrale Sydhavn ad Mozartsvej, især set i lyset af den igangværende byfornyelse og de følgende støjgener. Hvis der ikke er en alternativ rute, efterlyses støjkort for lastbilernes rute, og at lastbilerne overholder fastlagte arbejdstider. Der henstilles dog til at finde en alternativ rute, eksempelvis ad busslusen ved Scandiagade eller langs Borgmester Christiansens Gade, som er mindre beboede veje.

*Finn Mathiesen* beklager, at beboerne omkring Mozarts Plads bliver støjbelastet med 70dB eller mere i hele anlægsfasen, og henstiller at beboerne bliver kompenseret eller genhuses.

*May Holm* mener, at det er vigtigt, at man tager hensyn til støjgener omkring Mozarts Plads, og at alle muligheder undersøges for at føre anlægstrafikken ud ad Borgmester Christiansens Gade frem for Mozartsvej og Stubmøllevej, som er omgivet af mange boliger. Anlægskørsel på disse gader vil skabe utryghed pga. støvpartikler og fordi bløde trafikanter bliver meget udsat. Hun påpeger, at det er vigtigt, at metrobyggeriet ikke bremser udviklingen med tilflytningen af børnefamilier til Sydhavnen.

*Bjørn* er fortørnet over, at beboerne omkring Mozarts Plads ikke ydes compensation, og tror ikke på at arbejdstiderne vil blive overholdt. Han påpeger, at hans familie ikke har råd til at leje et sommerhus, og at det vigtigt, at hans dreng med aspergers syndrom har en meget struktureret hverdag og får sin nattesøvn.

*Anders Ege Rasmussen* foreslår, at metrostationen bliver placeret v/Sluseholmen Syd af hensyn til æstetik, vandmiljøet i Fordgraven, beskyttelse af private beboelsesveje for gennemgående trafik, samt logistik i forhold til forbindelse med bus.

*Stephane Parize* undrer sig over, at Mozartsvej skal benyttes til gennemkørsel for lastbiler, da vejen er smal i forhold til f.eks.

Borgmester Christiansens Gade og har potentiale til at udvikle sig til et lokalt strøg, hvilket bliver besværliggjort af den kommende lastbiltrafik.

*Jens Loftager* læner sig op ad de samme synspunkter, som anført i Anette Iversens høringssvar, hvor en metrostation v/Sluseholmen Syd er at foretrække.

*Tina Trane Hansen* synes, man skal genoverveje, om det er hensigtsmæssigt at lede massiv tung trafik gennem Mozartsvej og Stubmøllevej, hvor der er mange små bløde trafikanter, der skal til og fra skole. Desuden ønskes en genovervejelse af, om beboerne på Mozarts Plads burde ydes kompensation som følge af det voldsomme støjniveau.

*Jens Dalsgaard* bakker op om Klaus Bach Andersens høringssvar om en tredje alternativ placering for metrostationen i Sluseholmen Centrum. Her vil havnebassinet slet ikke blive inddraget og placeringen vil omfatte flest mulige potentielle brugere af metroen.

*Lene Nielsen* finder, at arbejds trafikken til Mozarts Plads bør foregå ad Borgmester Christiansens Gade gennem busslusen. Hun påpeger desuden den manglende kompensation ved Mozarts Plads, trafikstøj fra lastbilerne og metrobyggeriets konflikt med Områdefornyelsesplanen for Sydhavn.

### **Organisationer, foreninger og virksomheder**

*HOFOR* bemærker, at placeringen af den kommende station ved Ny Ellebjerg Station i terræn vil have betydning for HOFOR's forsyningsledninger. Denne station vil være placeret direkte ovenpå spildevandsledningerne for Gåsebækrenden, der er en vigtig vandstrøm i Københavns Kommunes afledning af spildevand, og i tilfælde af havari eller ledningsbrud, er der risiko for at driften af den kommende metro vil blive påvirket. Derudover vil denne stationsplacering besværliggøre HOFOR's vedligeholdelsesarbejde eller eventuel udbygning af ledningen. Et alternativ er at flytte det store spildevandsanlæg, hvilket kan risikere at koste op imod 100 mio. kr. på baggrund af dette, mener HOFOR at den nordlige linjeføring under terræn bør nøje genovervejes, da den ikke konflikter med spildevandsanlægget.

*Andelsboligforeningen Ellebo* ønsker, at den alternative underjordiske placering af metrostationen ved Ny Ellebjerg station vælges, idet hovedforslaget med en overjordisk station vil være til stor gene både i anlægs- og driftsfasen for foreningens beboere, idet metroen vil komme op til overfladen tæt på boligerne. Såfremt den overjordiske

løsning vælges, foreslår foreningen et alternativ hvor afgreningskammeret flyttes længere ind på Banedanmarks areal.

*Valby Lokaludvalg* er positivt indstillet overfor den kommende metro, som vil binde Valby og Sydhavn sammen. Lokaludvalget finder dog, at man bør lave en mere sammenhængende løsning på Ny Ellebjerg station, som også tager stationens fremtidige rolle som vigtigt regionalt trafikknudepunkt i betragtning, i stedet for blot at bygge udenpå den eksisterende station. Der skal tænkes i optimale omstigningsmuligheder, hvis stationen skal kunne fungere effektivt, og lokaludvalget finder, at man ikke kan lave en effektiv løsning for de afsatte midler. Lokaludvalget ønsker, at stationens samlede område inddrages i lokalplanlægningen, så der sikres sammenhæng med omkringliggende byområder.

Lokaludvalget finder desuden, at den underjordiske løsning på Ny Ellebjerg station er at foretrække, idet den påvirker omgivelserne i mindre grad, den giver en mindre barrierevirkning og den vil være mere fremtidssikret i forhold til en eventuel videreførelse.

Lokaludvalget finder det i øvrigt ikke tilstrækkeligt belyst hvor store meromkostningerne er for tunnelboremaskinen at bore tunnel det sidste stykke kontra en overjordisk løsning.

Lokaludvalget finder endvidere, at det er oplagt at tænke indretningen af en overjordisk metro placeret på sydøstsiden af den nuværende station som en del af et kommende byudviklingsområde, og det er afgørende at der indtænkes stationsadgang fra denne side. Ydermere påpeger lokaludvalget vigtigheden af en direkte adgangsvej ved Pilestykket, så stationen og Valby Idrætspark kobles sammen.

Slutteligt påpeger Valby Lokaludvalg at den omfattende byggeplads ved Haydnsvej kræver særlig opmærksomhed i forhold til gener for beboerne, og der bør tilbydes aflastning og kompensation til dem, der bor umiddelbart op af byggepladsen.

*Lene Tullin Nielsen på vegne af Områdefornyelsen Sydhavnen* finder, at metrobyggeriet vil komme i konflikt med de indsatser, som den vedtagne Kvarterplan for Områdefornyelsen Sydhavnen ligger op til. Især metrostationen på Mozarts Plads og trafikforsyningen vil konflikte med et af de væsentligste greb for kvarterløftet, som centrerer sig omkring det central strøg, Borgbjergsvej, og Mozarts Plads. Den tunge trafik under byggeriet vil umuliggøre kvarterløftet og gør bydelen utryk for områdets børn. Kommunens Skybrudsplan for området ved Sjælør Boulevard vil desuden medføre gravearbejde på Mozartsvej, som ligeledes kommer i konflikt med den tunge lastbiltrafik. Derfor opfordres kommunen til at gentænke trafikforsyningen til byggepladsen, og det foreslås at den ledes frem og tilbage ad Borgmester Christiansens Gades sydlige ende eller at den ledes

”indennom” byggepladsen sydvest om stationskassen. Der bør ligeledes laves en aftale med Metroselskabet om at begrænse kørslen ad Mozartsvej til kun tung kørsel. Desuden påpeges vigtigheden af grundig information og inddragelse løbende i processen.

*Jesper Olsen på vegne af DSB Ejendomme* ønsker, at anlægsarbejder som kan forstyrre driften af banestrækningen mellem Ny Ellebjerg og København H gennemføres før ibrugtagningen af København-Ringstedbanen, så regionaltrafikken bliver påvirket mindst muligt. Der ønskes ligeledes, at driftsforstyrrelser på S-banetrafikken i Hovedstadsområdet reduceres mest muligt.

*Sabina Raiani Hansen på vegne af Energinet.dk* påpeger, at Energinet.dk i forbindelse med realiseringen af lokalplan 494 Enghave Brygge er blevet anmodet om at omlægge to elkabelsystemer samt en gasledning. Derfor anmoder Energinet.dk kommunen om, at tunnelarbejdspladsen på Enghave Brygge skal ske i overensstemmelse med de sikkerhedskrav, der gælder i forhold til gasrøret og det stationsareal, der forventes placeret i området. På en del af det areal, der i VVM-redegørelsen er udlagt til byggeplads, vil den nye gasstation blive etableret, og den udpegede byggeplads bør derfor ændres således at det areal, hvor gasstationen placeres, ikke indgår som en del af byggepladsen. For elkablerne er fastsat en respektafstand på 1 m på hver side af kablerne, og ved arbejdere nærmere end 1 m, skal der forinden indhentes arbejdsinstruks.

For gasledningen gælder en sikkerhedszone på 2x5 m indenfor hvilken der ikke må foregå anlægsarbejde uden forudgående aftale med Energinet.dk. Det påpeges, at det er vigtigt, at der forinden et eventuelt gravearbejde foretages en forespørgsel i Ledningsejerregisteret for at sikre kendskab til de elkabler og gasledninger, der ligger i området.

*Københavns Stift, Den Kongelige Bygningsinspektør Jens Bertelsen* påpeger, at metrobyggeriet vil påvirke to kirker i Sydhavnen. Ved den eksisterende Frederiksholm Kirke er den største udfordring håndtering af grundvandspejlet, idet kirken ligger mellem metrobyggeriet og en lille sø ved Gustav Bangs Gade. Derfor anmodes kommunen om at kontakte Metroselskabet, når byggeriet nærmer sig dette sted, så Metroselskabet kan blive orienteret om forholdsregler og bygningsovervågning.

Ved den påtænkte nye kirke umiddelbart syd for broen over Frederiksholmløbet kommer metrobyggeriet tættere på. Det bemærkes, at Metroselskabet bør gøres opmærksom på den nye kirke, som forventes at stå færdigt i 2019, og at Metroselskabet overfor kirken tilkendegiver hvordan uhensigtsmæssige forhold for kirken i forbindelse med fragt af opgravet jord håndteres. I forbindelse med

oprensningen af den jord, som den nye kirke skal ligge på, anbefales det, at Metroselskabet kontaktes, således at risici for fornyet forurening af grundvand og overfladejord, som resultat af metrobyggeriet, kan kortlægges. Det påpeges, at den nye kirke bør overvåges i forbindelse med vibrationer fra undergrunden under metrobyggeriet.

*Metroselskabet* præciserer, at der på side 36 i VVM-redegørelsen skal stå, at den omtalte adgangsvej langs København-Ringstedbanen ved Ny Ellebjerg station etableres med henblik på adgang for service-teknikere og brand/redning, ikke passageradgang. Derudover præciserer det, at den forventede varighed af fase 0.1 ved anlæg af sporskiftekammer på Enghave Brygge, som beskrevet i tabel 4.2 på side 54, skal læses i sammenhæng med tilsvarende fase 0.1 for anlæg af den tilstødende v/Enghave station, hvorfor den samlede varighed af fase 0.1 forventes at være 9 måneder. I tabel 8.1 på side 95 bemærkes en skrivefejl, idet byggefase 4.1 for stationen v/Sluseholmen Syd forventes at indebære støjende arbejde om aftenen, hvorfor der i tabellen skal stå "7-22" fremfor "7-18". Der er desuden en slåfejl i tabelteksten til tabel 8.1, da henvisningen burde være til afsnit 8.3.2 (og ikke 8.2.3). I tabel 12.3 på side 164 er der ligeledes en skrivefejl, idet der for stationen v/Sluseholmen Syd i fase 4.1, ligesom i fase 2.b, forventes at være 25 nye boliger, der berøres af over 60 dB om aftenen. Derfor skal der i stedet for "0+0" stå "0+25" i fase 4.1.

Slutteligt bemærkes det, at teksten på side 94 "*Støjgenerne forventes reguleret efter reglerne i Byggepladsbekendtgørelsen*" tilsigter, at der er forudsat at kunne optræde samme forsinkelser af arbejdet i byggefase 0, som dem der rummes i bekendtgørelsens regulering af byggepladserne for Cityringen og afgreningen til Nordhavn. Dette kan tydeliggøres i tabel 8.1 ved en fodnote med samme formulering som i bekendtgørelsen: "*\*) I tilfælde af forsinkelser af arbejdet kan færdiggørelse af pæle og paneler i Fase 0 fortsætte til kl. 19.00 ved den gældende støjgrænse for dagperioden.*"

*Vesterbro Lokaludvalg* bemærker, at VVM-redegørelsen ikke tager højde for, at metrolinjeføringen krydser en naturgasforsyningsledning til H. C. Ørstedsværket, som skal omlægges, og at det sammenfaldende anlægsarbejde kan have uforudsete konsekvenser for miljøet, og at disse ikke er blevet belyst.

Ved Fisketorvet vil anlægsarbejdet hovedsagligt betyde en øget belastning af tung trafik, og rensning af hjul på arbejdskøretøjerne er en væsentlig afværgeforanstaltning i forhold til at nedbringe forurening.

På Enghave Brygge bygges metrostationen på land, men lokaludvalget ser hellere en placering i selve Frederiksholmløbet eller på

Teglholmen, dels pga. kort afstand til stationen ved Fisketorvet og for bedre betjening af det udbyggede område på Teglholmen. Den væsentligste belastning fra byggepladsen vil være i form af støj, og det bemærkes derfor at støjmålinger foretages løbende og offentliggøres for at kontrollere eventuelle afvigelser som eventuelt udløser kompensation.

Lokaludvalget anbefaler pramtransport af tunnel-muck, da det forekommer uhensigtsmæssigt at sende mere end 300 transporter med stærkt forurenede tunnel-muck igennem Københavns gader.

Det forventes, at en løbende monitoring af påvirkningen på ålegræs foretages og offentliggøres, for at forebygge skader på biotopen. Der bemærkes ligeledes, at der ikke kun skal være fokus på eksisterende naturressourcer, men også potentielle i form af begrønning og rekreation, og at små områder, som vandkanten ved Fordgraven i Sluseholmen, kan have stor betydning som byrum for borgerne.

Det påpeges, at der er et kraftigt forureningspotentiale fra opfyldningen ved Enghave Brygge station, idet opfyldningen er sket med slagger og rester fra Vestre Gasværk. Lokaludvalget påpeger derfor, at der må foretages analyser for et bredt spektrum af miljøfremmede stoffer, for at kunne håndtere dem korrekt og forebygge videre udbredelse. Der skal ligeledes udføres analyser af havnesedimentet. Ved den omfattende grundvandssænkning og rensning af reinjektionsvandet er det væsentligt at kende sammensætningen af forureningen, for at hindre udbredelsen heraf.

Lokaludvalget finder desuden, at kommunen modsiger sig selv i VVM-redegørelsen ved først at sige, at datagrundlaget endnu ikke er stort nok til at foretage en konkret vurdering af miljøkonsekvenserne, hvorefter det vurderes, at forbrug af materialer og produktion af affald ved anlæg af Sydhavnsmetroen vil være uden alvorlige miljømæssige konsekvenser. Lokaludvalget mener ikke at der med rette kan vurderes noget om risici og påvirkninger. Der stilles desuden spørgsmål ved, om VVM-redegørelsen er i overensstemmelse med EU-direktiver om miljøbeskyttelse, og der efterlyses en udredelse heraf.

*Helle Nyhuus på vegne af Ejerforeningen Damagervej 3a-7* udtrykker sin bekymring for transportvejene til Mozarts Plads, da Mozartsvej og Stubmøllevej er smalle og allerede præget af tung trafik med busser og lastbiler med varetransport til dagligvareforretningerne i området. Stubmøllevej har desuden ingen cykelsti. Begge veje benyttes af skolebørn, og det opfordres derfor på det kraftigste at finde en anden transportløsning, f.eks. ad Borgmester Christiansensgade.

*Peter Ravn på vegne af bestyrelsen i Frederiksholm Karré 8* vurderer, at metrobyggeriet ved Mozarts Plads i anlægsfasen vil påvirke ca. 250



boliger i boligforeningens karré i voldsom grad med støj-, vibrations-, støv-, belynings- og trafikgener med ringe livskvalitet og stress til følge. Derfor gør boligforeningen kommunen særligt opmærksom på, at det skal være muligt for foreningens beboere at få kompensation, at der bør etableres flere permanente aflastnings- og genhusningsmuligheder, og at der afsættes midler til støjreducerende foranstaltninger. Derudover vil udflytning, som konsekvens af gener fra byggeriet, betyde tomme lejligheder, hvorfor boligforeningens beboeres husleje pålægges ekstra lejeudgift, hvorfor de berørte beboere bør kompenseres. Desuden efterlyses en klar tidsplan for hvor længe de forskellige faser af metrobyggeriet forventes at vare, især i henhold til de mest støjende faser, og at der fokuseres på løbende borgerinddragelse og klare udmeldinger. Boligforeningen er desuden bekymrede for metrobyggeriets betydning for skader på det gamle boligbyggeri, og finder derfor, at der bør ydes fuld kompensation for de udgifter, der er forbundet med at godtgøre skader som følge af metrobyggeriet. Derudover anmoder foreningen om, at der i anlægsfasen tages hensyn til det renoveringsprojekt, som boligforeningen forventer at gennemføre parallelt med metrobyggeriet.

Det vurderes, at det er problematisk, at megen af arbejds trafikken kommer til at køre til og fra Mozarts plads igennem den centrale del af Sydhavn, og opfordrer derfor til at, at mest mulig af den tunge trafik henlægges på den sydlige del af Borgmester Christinasens Gade bl.a. af hensyn til områdets børn, cyklister og gående. I forbindelse med omlæggelse af buslinjerne, opfordres der til, at der tages hensyn til de behov der er for gode offentlige transportmuligheder til og fra Sydhavn, da der bl.a. er beboere, som er dårligt gående. I forbindelse med nedlæggelse og flytning af parkeringspladser, opfordres der desuden til, at der tages hensyn til de mange beboere, som har brug for at kunne parkere deres bil tæt på boligen.

*Kongens Enghave Lokaludvalg* finder, at der bør være mulighed for kompensation og/eller bedre aflastnings- og genhusningsmuligheder for de beboere, der bor tættest på byggepladsen, da disse er særligt voldsomt udsat for støj-, vibrations- og luftforureningsgener og samtidig ofte er hjemme i dagtimerne. Lokaludvalget mener desuden, at arbejdskørsel til og fra byggepladsen så vidt muligt bør foregå via Borgmester Christiansens Gade og at det bør undersøges hvorvidt al arbejdskørsel kan afvikles ad denne alternative rute. Hvis det ikke er muligt, bør arbejdskørsel ad Mozartsvej og Stubmøllevej minimeres mest muligt, og der bør tages hensyn til bydelens skolebørn med særligt behov for ændringer på Stubmøllevej, hvor der ikke er cykelsti.

Lokaludvalget finder desuden, at en underjordisk stationsløsning ved Ny Ellebjerg er den bedste, da man opnår den mest sammenhængende løsning med mulighed for udvidelse af metroen. Da Ny Ellebjerg i

fremtiden skal fungere som nyt trafikknudepunkt, skal der samtidig laves en sammenhængende stationsløsning, hvor det er nemt at finde rundt og skifte mellem de forskellige offentlige trafikløsninger. En underjordisk station vil også betyde, at man undgår en byggeplads ved Haydsnvej, som ved den overjordiske løsning vil blive meget generet af støj.

*Forældreforeningen Brug Folkeskolen* er bekymret for de farlige trafikforhold, der kommer med tung lastbiltrafik på Mozartsvej, da det er en skolevej for mange børn, og der i forvejen er svære forhold, og der ytres en frygt for at kvarteret bliver endnu mere opdelt. Foreningen frygter desuden, at Ellebjergs skoledistrikt vil miste børn fordi forældrene finder skolevejen for usikker, og at bydelen vil miste sin nye popularitet hos børnefamilierne. Det foreslås, at al trafik skal foregå ad Borgmester Christiansens Gade, som er bredere og ikke benyttes af ret mange skolebørn.

*Vedvarende Energi i København* mener, at man bør vælge den underjordiske løsning ved Ny Ellebjerg Station, så stationen bliver et attraktivt og velfungerende nyt knudepunkt. Den nuværende station er meget uoverskuelig i forhold til at skifte mellem forskellige linjer, og opleves som øde og utryk om aftenen. Derfor bør det kommende anlæg af en metrostation tænkes i sammenhæng med resten af stationen, så den bliver velfungerende og flest muligt derfor vil benytte offentlig transport frem for personbilen.

*Formand Hans Christian Seidelin på vegne af AB Stubmøllegården* er nervøs for den tunge trafik, der skal køre ad Mozartsvej og Stubmøllevej, da mange børn bruger Mozartsvej som skolevej. Mozartsvej er smal med mange sidegader, og der kan opstå farlige situationer når de store lastbiler skal passere. Desuden er Sydhavnen ved at blive byfornyset, og har brug for en ny strøggade og ikke en gennemfartsvej. Hvis Mozartsvej fastholdes, ønskes vejen gjort så sikker som muligt for børn og cyklister, eventuelt med et lyskryds.

## 4 Vurdering af de indkomne bemærkninger

Kommunens bemærkninger og vurderinger af de indkomne høringssvar er i det følgende beskrevet med udgangspunkt i de enkelte metrostationer samt en række generelle temaer. Spørgsmål om støj, kompensation og lørdagsarbejde er behandlet i det generelle afsnit Støj.

### v/Fisketorvet

#### Hjulvask

Rensning af hjul er en vigtig afværgeforanstaltning for at nedbringe støvgener. Metroselskabet vil derfor, som omtalt i VVM-redegørelsen, pålægge entreprenøren at installere hjulvaskere eller foretage afvaskning af lastbiler med henblik på begrænsning af støvgener.

### v/Enghave Brygge

#### Bro over Frederiksholmsløbet

Københavns Kommune anlægger en vejbro over Frederiksholmsløbet. Broen forventes at åbne senest samtidig med Sydhavnsmetroen. Anlæg af broen skal koordineres med byggeriet af metroen, herunder med eventuel pramtransport til/fra tunnelbyggepladsen på Enghave Brygge. Der er i 2013 indgået en privatretslig aftale om finansiering af broen mellem en del af de grundejere, der opfører/kan opføre nyt byggeri i området og Københavns Kommune.

#### Etablering af ny gasstation

Energinet.dk og Metroselskabet er i dialog om placering af Energinet.dk's nye gasstation ved det nordvestligste hjørne af den foreløbige arbejdspladsafgrænsning der fremgår i VVM'en, samt omlægning af forsyningsledninger inden anlæg af arbejdspladsen. Den endelige afgrænsning af arbejdspladsen vil tage behørigt hensyn til den nye gasstation. Metroselskabet er opmærksom på at sikre, at anlægsarbejdet respekterer sikkerhedskravene og respektafstande til ledninger.

#### Naturgasledning

Energinet.dk har oplyst til Metroselskabet, at omlægning af el-kabler og gasledning planlægges opstartet i september 2016 med færdiggørelse april 2017. Opstart af metroanlægsarbejdet på Enghave Brygge er planlagt til oktober 2017. Der forventes således ikke at blive tale om sammenfaldende arbejder. Såfremt der mod forventning alligevel skulle blive tale om et vist overlap, vil dette kunne håndteres uden at der derved opstår øgede miljøpåvirkninger.

### **Pramtransport**

Pramtransport kan muligvis være en attraktiv løsning til transport af tunnelmuck og ren jord fra Enghave Brygge til landindvindingen i Nordhavn, samt for modtagelse af tunnelelementer. Løsningen forudsætter dog blandt andet, at der etableres sikre faciliteter for læsning/lodsning, opnås de fornødne tilladelser, er modtagekapacitet i Nordhavn og at byggeriet af en ny bro over Frederiksholmsløbet er koordineret med transporten.

Eventuel pramtransport af tunnelmuck til Nordhavn vil kunne formindske trafikbelastningen af vejene, og risikoen for trafikulykker, i forbindelse med metroprojektet. Pramtransport er dog mere forurenende end lastbiltransport, til gengæld sker udledning af luftforurening over vandet i større afstand til boliger.

Pramtransport fra Enghave Brygge forventes ikke at medføre uhensigtsmæssige forhold for den kommende kirke på Teglholmen.

I en senere projektfase vil det blive afklaret om pramtransport teknisk, miljømæssigt og økonomisk er et relevant supplement til lastbiltransport. Der vil blive taget endelig stilling til dette i forbindelse med indgåelse af kontrakt med anlægsentreprenøren.

### **v/Sluseholmen**

#### **Placering af stationen v/Sluseholmen**

Placering af en station ved Sluseholmen Syd vurderes ud fra byplanmæssige hensyn at være den bedste placering for en station ved Sluseholmen. Den sydlige løsning vil bedre understøtte byudviklingen omkring Sydhavnsgade, hvor der er mulighed for erhvervsbyggeri og for at skabe et lokalt trafikknudepunkt med gode omstigningsmuligheder til anden kollektiv transport. Miljømæssigt vil placeringen ved Sluseholmen Syd i forhold til en nordlig placering betyde, at færre naboer generes af lastbiltrafik og støj i metrobyggeriets anlægsfase, samt at et mindre vandareal inddrages til anlæg af stationen. Ved at understøtte byudviklingen omkring Sydhavnsgade og Borgmester Christiansens Gade understøttes samtidig en bedre sammenhæng mellem det nye og det gamle Sydhavnen.

Mange borgere har sendt hørings svar om placering af stationen v/Sluseholmen, hvor hovedparten ønsker den sydlige løsning. Københavns Kommune anbefalede ved behandlingen af VVM-redegørelsen den 20. august 2015 den sydlige løsning og finder ikke, at der i høringen er fremkommet argumenter, der ændrer på denne anbefaling. Metrostation skal fungere i mange år, hvoraf anlægsfasen udgør en mindre del. En placering af stationen mod syd, hvor den vil udgøre et trafikalt knudepunkt, være tæt på mange beboere og samtidig styrke et erhvervsområde, forventes at medvirke til at styrke

byudviklingen i Sydhavn og øge brugen af kollektiv transport til gavn for miljøet.

Der forventes ca. 5.100 daglige påstigende passagerer på stationen v/Sluseholmen. Forskellen på passagertallene for de to stationsplaceringer er ifølge Metroselskabet marginale og inden for den beregningsusikkerhed, der må forventes at gælde for passagerprognoser.

### **Forslag om placering af station på tidligere Metro-engrosbutiks areal**

Borgerrepræsentationen har på baggrund af den forudgående høring besluttet, at VVM-redegørelsen skal belyse to alternative stationsplaceringer for v/Sluseholmen, hvilke i VVM-redegørelsen betegnes Sluseholmen Nord og Sluseholmen Syd. Processen for forslag til stationsplaceringer blev således afsluttet med Borgerrepræsentationens godkendelse den 26. marts 2015 af 1. hvidbog om metro til Sydhavnen.

Et høringssvar foreslår, at stationen placeres i den østligste ende af den tidligere Metro-butiks areal, helt ud mod Sluseholmen. En sådan placering ville være mere central i forhold til boligområdet på Sluseholmen, men ville betyde en fordyrelse af projektet, sammenlignet med Sluseholmen Nord, bl.a. idet metrotunnelerne skulle være betydeligt længere. Placeringen ville betyde væsentlige støjgener for de omgivende eksisterende boliger under byggeriet. Da stationsboksen skal orienteres parallelt med metroens linjeføring, kunne boksens størrelse være i konflikt med den tværgående kanal gennem Sluseholmen, der er fastlagt i lokalplanen for området. Desuden ville placeringen kollidere med den eksisterende grønne kile og hundelufferplæne ved kanalen langs Thad Jones Vej og Sluseholmen Miljøstation, som en række høringssvar lægger stor vægt på at opretholde. Endvidere ville den foreslåede placering være i modstrid med den planlagte placering af nye boliger på engrosbutikkens areal og betyde, at der skulle eksproprieres et væsentligt større areal.

### **Nøjagtighed af trafikberegninger**

En borger har bemærkninger til nøjagtigheden af trafikberegninger for de to vurderede placeringer af stationen v/Sluseholmen.

Det er imidlertid ikke muligt alene med brug af tekniske beregninger af trafikgrundlag, entydigt at bestemme hvilken beliggenhed af en station, der vil være mest hensigtsmæssig. En række andre forhold må supplere de tekniske beregninger, herunder hensyn til anlægstekniske, økonomiske og arkitektoniske forhold, samt overensstemmelsen med byplanlægningen i området.

Den anvendte beregningsmodel er den mest detaljerede tilgængelige trafikprognosemodel for København. Modellens detaljeringsniveau retfærdiggør ikke forsøg på at gennemføre eller at fæste lid til endnu mere detaljerede beregninger.

Ved fastsættelse af de parametre, som indgår i beregningerne, tages højde for skønsmæssige gangafstande mellem stationer og trafikale mål (boliger, uddannelsessteder og arbejdspladser) i den pågældende zone. Ved flytning af en station fra en placering til en anden vil der uundgåeligt opstå det forhold, at nogle vil få længere mellem fx bolig og station, mens andre vil få kortere afstand. Zonen ved v/Sluseholmen station dækker såvel Sluseholmen som Frederikskaj-området. Dette er der tages hensyn til ved fastlæggelsen af den gennemsnitlige gangsafstand fra zonen til metrostationen, som indgår i trafikmodellen. Den beregnede flytning af stationen mod syd i zonen har kun mindre betydning for afstanden til tyngdepunkterne i områderne øst og vest for stationen – Frederikskaj og Sluseholmen. I modellen knyttes de enkelte zoner generelt kun til en metrostation og modellen er kalibreret i forhold hertil, hvorfor Teglnholmen er ophængt til Enghave Station. I fastlæggelse af afstanden fra en zone til en station tages der i relevant omfang hensyn til, at det fra delområder af zonen er muligt at benytte en anden metrostation.

De beregnede forskelle i passagertal mellem de undersøgte placeringer er beskedne og vurderes at ligge inden for den beregningsusikkerhed, der må forventes at gælde for den type beregninger. Beregningerne af passagertal støtter således ikke væsentligt den ene eller den anden stationsplacering.

### **Parkering ved Sluseholmen**

Det er Københavns Kommunes vurdering, at de stationsnære arealer bør udnyttes til formål med høj tæthed for at understøtte brugen af den kollektive trafik. Større Park and Ride-anlæg vil desuden betyde en større trafikale belastning af lokalområderne omkring metrostationerne.

Erfaringer fra en stor undersøgelse foretaget af bl.a. DSB og Vejdirektoratet i 2003 viser, at de fleste bilister foretrækker, at skifte til tog tæt på egen bopæl frem for at køre tæt på København og foretage skiftet der. Der er i dag ca. 5.000 personer i Hovedstadsområdet, der dagligt kombinerer bil og tog. Heraf parkerer langt hovedparten bilen ved en station, der ligger tæt på boligen (2-3 kilometer). Adfærden svarer til den, der kom til udtryk i forbindelse med undersøgelsen, hvor mange bilister gav udtryk for, at de ville have vanskeligt ved at skifte transportmiddel, når de først har kørt et stykke vej i bilen, og at et evt. Park and Ride anlæg ikke skal placeres så tæt på København, at man risikerer at holde i kø.

### **Opfyld i Fordgraven og vandkvalitet ved nord og syd placering**

Borgerrepræsentationen vedtog den 26. marts 2015, med tiltrædelse af hvidbogen over den 1. høring, at der i VVM-redegørelsen skulle indgå placering af en station på opfyld, som indgår i den aftalte og finansierede løsning, men en udformning rykket så langt ind på land som det er muligt i forhold til den i principaftalen aftalte økonomi. Samtidig blev det besluttet at belyse en alternativ placering af stationen ved den sydlige ende af Fordgraven.

Opfyld i en del af Fordgraven vil dække et areal med bevoksninger af havgræs og vandaks og et bundfaunasamfund bestående af muslinger og børsteorme. Opfyldningen til hovedforslaget v/ Sluseholmen Nord vil tildække et areal på ca. 2.600 m<sup>2</sup>. Alternativet v/ Sluseholmen Syd vil tildække et areal på ca. 1.700 m<sup>2</sup>.

Som der er redegjort for i VVM-redegørelsen, er der gennemført en hydraulisk modellering af virkningen af opfyldningen ved Sluseholmen Nord og Syd. Modelleringen viser, at vandets opholdstid i Fordgraven i dag er ca. 10 dage. Efter etableringen af opfyldningen for enten Sluseholmen Nord eller Sluseholmen Syd vil opholdstiden blive ca. 9 dage med det nuværende kanalsystem, før de nye kanaler på Sluseholmen er etableret. Denne opholdstid er en svag forbedring af de nuværende forhold. Dette skyldes, at opholdstiden vil være kortere, da det vandvolumen, der skal udskiftes i Fordgraven bliver mindre pga. opfyldningerne.

Når kanalsystemet gennem Sluseholmen er fuldt udbygget forventeligt om 2-6 år, vil opholdstiden for vandet i og omkring Fordgraven være ca. 1 uge, uanset om Sluseholmen Nord eller Sluseholmen Syd vælges. Denne opholdstid er af en størrelsesorden, der findes i andre områder af Københavns Havn i dag og vurderes at give en tilfredsstillende vandkvalitet. En eventuel gang- og cykelbro over Fordgraven vil blive udført, så den ikke påvirker vandudskiftningen.

Det vurderes, at den mindre opfyldning i Fordgraven til den alternative løsning, v/ Sluseholmen Syd, ikke vil ændre vandskiftet i Fordgraven og dermed heller ikke vil påvirke vandkvaliteten væsentligt i forhold til situationen i dag.

### **Anlægsarbejdets påvirkning af ny kirke på Teglholmen**

Den ny kirke på Teglholmen kommer til at ligge skråt over for metrostationen på Enghave Brygge, på den modsatte side af Frederiksholmsløbet. Kirkens grundstykke vil ikke blive berørt af ekspropriation for metrobyggeriet, bortset fra en eventuel sikkerhedsservitut vedrørende tunnel. Hvis kirken er bygget, inden der udgraves til stationen, vil bygningen blive monitoreret på linje med andre bygninger med lignende afstand til gravearbejderne. Anlægsarbejdet medfører ikke risiko for forurening af kirkens grundstykke.

### **Ålegræs**

I VVM-redegørelsen er det vurderet, at udledninger af kalk med oppumpet grundvand fra Sydhavnsmetroens byggepladser ikke vil påvirke ålegræsset i Københavns Havn. Det vil derfor heller ikke være nødvendigt at foretage en løbende overvågning af ålegræsset pga. anlægsarbejdet i forbindelse med Sydhavnsmetroen. Mængden og kvaliteten af det oppumpede grundvand, der udledes til havnen, vil dog blive løbende overvåget. Hvis der ved prøver forud for udledningen påvises væsentlige koncentrationer af kalk eller andre uønskede stoffer i det oppumpede grundvand, vil Københavns Kommune stille krav om, at det bliver rensset i nødvendigt omfang.

### **v/Mozarts Plads**

#### **Lastbilernes transportruter ad Mozartsvej/Stubmøllevej**

Af trafikikkerhedsmæssige årsager forudsætter forvaltningen, at læsning (opgravet jord) og tømning (især betonbiler) af store køretøjer på metrobyggepladser skal foregå fra en gennemkørselsvej på byggepladsen, således at bakken og anden manøvrering med store køretøjer uden for byggepladserne undgås. Med stationen placeret ude i Borgmester Christiansens Gade kan der med den foreliggende byggepladsudformning kun etableres én gennemkørselsvej på byggepladsen, som vurderes at kunne anvendes i hele anlægsperioden. Denne gennemkørsel har adgang via Stubmøllevej/Mozartsvej og udkørsel via Borgmester Christiansens Gade. De nævnte gader har en dimensionering og geometri, der gør dem anvendelige for tung trafik.

Da Stubmøllevej/Mozartsvej udgør bydelens centrale strøg og da der i anlægsperioden skal gennemføres både et klimaprojekt og et genopretningsprojekt på vejstrækningen, undersøges muligheden for at etablere en supplerende gennemkørselsmulighed ude på selve Borgmester Christiansens Gade. Den supplerende løsning vurderes at kunne begrænse den tunge trafik på Stubmøllevej/Mozartsvej med op til 75 %. Løsningen har konsekvenser for den lokale trafikafvikling, herunder den kollektive trafik. Hvis denne byggepladsadgang er trafikikkerhedsmæssig forsvarlig og acceptabel i forhold til den kollektive trafikbetjening, og ikke er uhensigtsmæssig i forhold til anlægsarbejdet, vil forvaltningen i samarbejde med Metroselskabet og politiet arbejde for, at der etableres denne supplerende adgang til byggepladsen, således at der bliver 2 adgange for den tunge trafik.

Forud for ibrugtagning af de vejstrækninger, der skal anvendes som midlertidige adgangsveje, vil der blive gennemført en trafikikkerhedsmæssig vurdering, og der vil blive gennemført nødvendige trafikikkerhedsmæssige tiltag, således at såvel byggepladstrafik som lokaltrafik kan afvikles forsvarligt. Tiltagene kan omfatte egentlige vejombygninger (fx krydsombygning/signalregulering), sikring af cyklistere (fx opstribning af cykelbaner), hastighedsregulering (fx



gennemførelse af hastighedsdæmpende tiltag), forbedring af oversigtsforhold samt tryghedsskabende tiltag (fx etablering af støttepunkter) mv.

Bekymring om, at anvendelsen af Stubmøllevej/Mozartsvej som adgangsvej til metrobyggepladsen vil blive benyttet af andre til smutvejskørsel vurderes at være ubegrundet, idet der kun vil være gennemkørsel via byggepladsen, hvortil kun byggepladstrafik har adgang. Vedrørende bekymring om højresvingsulykker i forbindelse med lastbiltrafikken, så rummer løsningen med anvendelsen af Stubmøllevej/Mozartsvej som adgangsvej til byggepladsen ikke højresving i lokalområdet.

I forbindelse med detaljeringen af den midlertidige trafikløsning vil antallet af P-pladser blive søgt opretholdt og der vil blive udpeget venteplasser til lastbilerne, så de ikke generer unødigt i lokalområdet. Lastbiltrafikken vil hovedsageligt blive afviklet i samme tidsrum som støjende anlægsarbejder (07.00 – 18.00 på hverdage og 09.00 – 16.00 på lørdage).

Lastbiltransporten til og fra byggepladserne strækker sig over en lang periode og forøgelse af det daglige antal lastbiler vil ikke påvirke støjen fra trafikken i en grad, så det ville blive afspejlet i en støjberegning.

### **Sårbare beboere i Mozarts Plads 2**

Kommunen og Metroselskabet er opmærksom på de sårbare beboere i Mozarts Plads 2. På baggrund af kommunens drøftelser med Metroselskabet vil det blive overvejet, om der på forkant skal findes løsninger for beboerne i de botilbud samt øvrige visiterede borgere i ældreboligerne i Engholmen Syd, der bliver berørt af gener fra byggepladsen på Mozarts Plads.

Spørgsmålet vil til sin tid også kunne bringes ind for Ekspropriationskommissionen, der kan vurdere, om den naboretlige tålegrænse er overskredet og træffe beslutning om, hvilke foranstaltninger der i givet fald skal træffes.

### **Støtte til støjisolering af facade mod Mozarts Plads**

En nabo til byggepladsen ønsker støtte til støjisolering af vinduer og facade. Nabopakkebekendtgørelsen giver ikke mulighed for at Metroselskabet kan yde støtte til facadeisolering og støjreducerende vinduer. Metroselskabet vil til sin tid i forbindelse med de mest støjende arbejder etablere aflastningstilbud, der kan benyttes i dagtimerne. De berørte naboer vil i god tid inden opstart af de støjende arbejder blive kontaktet af Metroselskabet med oplysninger om, hvordan man tilmelder sig ordningen. Ejeren af ejendommen vil kunne indbringe spørgsmålet om støtte til støjisolering for

Ekspropriationskommissionen, der herefter vil tage stilling i den konkrete sag.

### **Grundvandsforhold ved Frederiksholms Kirke**

Frederiksholms Kirke ligger ved siden af Kirkesøen, ca. 160 m fra stationsarbejdspladsen på Mozarts Plads. Ved anlægsarbejdet vil der foregå grundvandssænkning under byggegruben og ca. 95 % af det oppumpede grundvand vil blive pumpet tilbage til grundvandsmagasinet. Håndteringen af grundvandet vil sikre, at grundvandsstanden ikke påvirkes i denne afstand fra byggegruben. Der vil således ikke ske påvirkninger af Frederiksholms Kirke og af Kirkesøen.

## **Ny Ellebjerg**

### **Placering af station ved Ny Ellebjerg**

I høringsvarene tilkendegiver bl.a. Valby Lokaludvalg, Kgs. Enghave Lokaludvalg, Region Hovedstaden, HOFOR, beboerforeningen ved Haydnsvej og Frederiksberg Kommune, at en underjordisk station ved Ny Ellebjerg bør vælges.

Der er i forlængelse af den offentlige høring gennemført et forhandlingsforløb blandt Metroselskabets ejere vedr. evt. finansiering af en underjordisk station ved Ny Ellebjerg. Da der ikke er fundet finansiering af denne løsning vil Ny Ellebjerg metrostation blive etableret i terræn jv. den aftalte og finansierede løsning.

### **Ny Ellebjerg Station som trafikalt knudepunkt med sammenhæng, tryghed og overskuelighed**

En mere samlet station med færre og enklere adgangsveje forudsætter, at metrostationen etableres under terræn. Denne mulighed er beskrevet i udredningen for Sydhavnsmetro, men er væsentligt dyrere end den valgte og finansierede løsning, som er en metrostation på terræn. Den aftalte og finansierede løsning indeholder dog mulighed for, at metrostationen på et senere tidspunkt kan placeres under terræn, på den nordlige side af Køgebanen. I ”Udredning om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen” er omkostningen ved en senere flytning beregnet til ca. 1,560 mia. kr.

De øvrige baner og perroner ved Ny Ellebjerg er Statens, hvor der er afsat i alt 512 mio. kr. til den del af Ny Ellebjerg Station, der vedrører regional- og intercity-trafikken. Det er bl.a. anlæg af fly-over nord for Ny Ellebjerg samt perroner ved sporene mod Ørestad/lufthavnen. De statslige tiltag på Ny Ellebjerg indgår ikke som en del af den aktuelle VVM for Sydhavnsmetroen, men Staten, Københavns Kommune og Metroselskabet er i dialog omkring udviklingen af stationen med henblik på at sikre den bedst mulige koordinering af de enkelte tiltag.

Det statslige projekt omhandler:

- Anlæg af en såkaldt fly-over mellem Ny Ellebjerg og Vigerslev Station, der sikrer, at tog kan krydse ude af niveau
- Anlæg af perroner på Øresundsbanen
- Forbedring af passagerernes adgangsforhold i form af elevatorer, trapper, tagarealer mm.

For at skabe adgang til de nye perroner ved Øresundsbanen forlænges den eksisterende gangtunnel mellem København-Ringstedbanen og Øresundsbanen. Ud af de 512 mio. kr. til Ny Ellebjerg, er de 350 mio. kr. reserveret til anlæg af fly-over.

Ved den konkrete og detaljerede udformning af metrostationen ved Ny Ellebjerg vil der blive lagt vægt på at skabe overskuelige og trygge skifteforhold ved hjælp af f.eks. gode oversigtsforhold, belysning og skilte på adgangsveje mm. Det er desuden forventningen, at etableringen af metro til Ny Ellebjerg vil forøge passagerstrømmene, og dermed trygheden på stationen.

Ligeledes vil Københavns Kommune se nærmere på skifteforholdene til/fra bus 8A ved Ny Ellebjerg station. Dette arbejde vil foregå uafhængigt af VVM-en for metro til Sydhavnen.

Etablering af kiosk/billetsalg eller andre kunderettede faciliteter på Ny Ellebjerg station indgår ikke i VVM-redegørelsen for metro til Sydhavnen.

#### **Adgangsforholdene til stationen i metroens driftsfase**

Metrostationen i terræn er beliggende mellem København-Ringstedbanen og Øresundsbanen, parallelt med sporene for København-Ringstedbanen. Der etableres forbindelse fra stationsforpladsen til metroens perron og yderligere etableres en gangbro over Øresundsbanen til Pilestykket. Der vil være omstigningsmulighed mellem de forskellige transportformer. Den endelige udformning vil blive fastlagt i en senere proces.

#### **Ønske om direkte adgangsvej ved Pilestykket**

Ved anlæg af Ny Ellebjerg metrostation på terræn, vil der blive etableret en gangbro over Øresundsbanen til metrostationens sydlige forplads ved Pilestykket. I forbindelse med forberedelsen til de ekspropriative indgreb, der skal muliggøre anlæg og drift af metro-linjen vil det blive afklaret, hvorvidt Pilestykket kan medtages, således at den kan overgå til at blive offentlig vej.

#### **Nettoudgiften til et sporskifteskammer**

VVM-redegørelsen tager udgangspunkt i principaftalen for metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen og den økonomi der er forbundet hermed.

Økonomien for metroens enkelt elementer, herunder for et sporskifte-kammer ved Ny Ellebjerg som undergrundsstation, er ikke en del af VVM-redegørelsen.

### **Meromkostningen ved senere anlæg af det sidste stykke under jorden**

VVM-redegørelsen tager udgangspunkt i principaftalen for metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen og den økonomi der er forbundet hermed. Økonomien ved at en eventuel kommende metro, anlagt i boret tunnel vestfra, skal bores til et afgreningskammer ved Haydnsvej fremfor til en undergrundsstation ved Ny Ellebjerg, er ikke en del af VVM-redegørelsen.

I udredningen for metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen er udgiften til at flytte Ny Ellebjerg Station efter ibrugtagningen beregnet til 1.560 mio. kr. Nutidsværdien af fremtidige udgifter vil være mindre, jo længere ude i fremtiden, udgiften skal afholdes. Meromkostningen ved fra starten at anlægge stationen som en undergrundsstation er i udredningen beregnet til 650 mio. kr. Det beregnes i udredningen, afsnit 12.6 på side 166, at det økonomisk set vil være fornuftigt fra starten at anlægge metrostationen under terræn nord for den eksisterende station, hvis en eventuel udbygning af metrolinjen ønskes gennemført før 2046. Forventer man imidlertid tidligst at påbegynde en udbygning af linjen efter 2046, vil det økonomisk set være fornuftigt at anlægge linjen syd for stationen med henblik på at flytte den efterfølgende.

### **Kan afgreningskammeret flyttes længere ind på Banedanmarks areal?**

Ved Metroselskabets forberedelse af anlægsarbejdet foretages løbende optimeringer, som mindsker projektets miljøpåvirkninger. Det forventes i den forbindelse, at placeringen af cut and cover tunnel, afgreningskammer og rampe ved Haydnsvej forskydes ca. 35 meter mod vest. Derved reduceres projektets påvirkning af etageejendommen Sjælør Boulevard 47-57, både mens der bygges og når metroen kører.

Afgreningskammeret vil ikke kunne flyttes længere mod nord, tættere på København-Ringsted banens linjeføring, idet dette bl.a. ville indebære en forlænget linjeføring og dermed øgede omkostninger. Desuden ville anlægsarbejdet skulle foregå uønsket tæt på en jernbane, der på anlægstidspunktet vil være i drift.

### **Etablering af byggeplads på parkeringspladsen ved Sjælør Station**

Den foreløbige afgrænsning af arbejdspladsen ved Haydnsvej, vist på VVM-redegørelsens figur 4.9, inddrager det meste af gårdarealet for andelsboligforeningen Ellebo. Inden anlægsarbejdets opstart vil Metroselskabet kontakte andelsboligforeningen med nærmere

orientering om de kommende arbejder. Arbejdspladsens præcise afgrænsning vil blive fastlagt i den forbindelse.

Henlæggelse af del af byggepladsen til parkeringspladsen ved Sjælør Station ville alene kunne omfatte skurbyen, idet materialer, installationer og maskiner nødvendigvis skal være tilgængelige umiddelbart ved byggegruben. En supplerende byggeplads ved stationen ville derfor kun i ubetydeligt omfang kunne mindske det nødvendige arbejdspladsområde ved Haydnsvej.

### **Redningsvej for andelsboligforeningen Ellebo**

Inden anlægsarbejdet begynder vil Brandvæsenet, Københavns Kommune og Metroselskabet i fællesskab gennemgå omgivelserne til alle metrobyggepladser, for at sikre at der etableres sikre forhold for redning og brandslukning af de omgivende bygninger mens metroen bygges. Andelsforeningen Ellebo vil i den forbindelse blive kontaktet af Metroselskabet for gennemgang af de konkrete løsninger.

### **Driftsforstyrrelser på København-Ringsted Banen, Køge Bugt Banen og Øresundsbanen i anlægsfasen**

Det forventes, at der kan være behov for sporspærringer på København-Ringsted banen i forbindelse med anlæg af rampe og dæmning ved Haydnsvej. Metroselskabet vil tilstræbe, at arbejdet tilrettelægges, så forstyrrelsen af jernbanedriften begrænses mest muligt.

Spunsen omkring dæmningssiderne på metrostrækningen i terræn nedbringes som udgangspunkt ved vibrering. Hvis der viser sig behov for at etablere sporspærring på tilstødende bane, der er i drift, vil spunsningen om nødvendigt blive udført om natten.

Der vil ligeledes blive behov for kortvarige sporspærringer på Køge Bugt Banen og Øresundsbanen i forbindelse med etablering af bl.a. omstigningstunneller og broer til sikring af passagerernes adgang.

### **Omlægning af spildevandsanlæg ved Ny Ellebjerg i terræn**

Spildevandsanlægget Gåsebækrenden krydser under arealet, hvor metrostation og spor i terræn ved Ny Ellebjerg etableres.

Metroselskabet og HOFOR er i dialog om at finde den bedste løsning med hensyn til ledningen. Muligvis kan det undgås at omlægge ledningerne, idet metroens stopspor, perron og spor i givet fald kan etableres over anlægget. Udgifterne til denne løsning forventes at være væsentlig lavere end angivet af HOFOR og vil være indenfor projektets økonomiske ramme.

### **Trafikomlægninger ved Ny Ellebjerg i terræn**

I forbindelse med overføringen af metrolinjen over stitunnelen ved Strømmen, kan det være nødvendigt med en midlertidig lukning af

denne, af hensyn til stitrafikanternes sikkerhed. Det forventes, at lukningen vil vare op til 3 måneder.

Ved selve stationsarbejdspladsen er der ikke behov for trafikomlægninger i anlægsfasen, bortset fra enkelte kortvarige sporspærringer. Adgang til det overordnede vejnet sker direkte til Ellebjergvej (Ring 2) via Strømmen.

#### **Skolevej ved midlertidig lukning af passagen Ved Strømmen**

Passagen Ved Strømmen forventes lukket i op til 3 måneder, mens tunnelen forlænges og der anlægges metrospor. Der er endnu ikke taget stilling til skolebørnenes skolevej i den periode, hvor passagen er lukket. En mulighed vil være at lede eleverne ad Carl Jacobsens Vej/Sjælør Boulevard/Ellebjergvej. Det er der en række sikkerheds- og tryghedsmæssige udfordringer i, som endnu ikke er afdækket og dermed taget stilling til. Der vil i dialog mellem Københavns Kommune, politiet, Metroselskabet og deres entreprenør blive fundet en sikker løsning.

#### **Byggepladsen ved Haydnsvej**

I forhold til arbejdspladsen ved Haydnsvej vil der blive etableret adgang hertil fra Sjælør Boulevard. Der vurderes ikke at være behov for trafikomlægninger i forbindelse med denne arbejdsplads.

### **Støj**

#### **Hvordan beregnes støjen som fastsætter kompensationen?**

Det følger af "Nabopakkebekendtgørelsen", at Metroselskabet skal sikre, at der for hver anlægsfase af byggeriet udarbejdes støjvurderingskort af uafhængige akkrediterede akustikfirmaer eller certificerede personer i overensstemmelse med de gældende vejledninger fra Miljøstyrelsen med de ændringer, der følger af bekendtgørelsen.

De nærmere beregningstekniske metoder og forudsætninger som er anvendt i VVM-redegørelsen fremgår af kapitel 8 i denne.

De udarbejdede støjkort viser den beregnede støjbelastningen ved facaderne på de omkringliggende huse. Det er støjbelastningen ved den mest støjbelastede facade, som ligger til grund for fastsættelsen af støjgrænser, eventuel kompensation samt måling af og tilsyn med støjen.

Beregningen af støjen ved facaderne baserer sig på kildestyrkerne for de enkelte maskiner, altså hvor kraftig støj hver enkelt maskine udsender ved kilden, samt en lang række andre faktorer som f.eks. antallet af maskiner, maskinernes placering, omgivelsernes udformning, afstande mv. Tallet for kildestyrken kan således godt

være et andet, og højere, end tallet for den beregnede eller målte støj ved facaden.

Der er gennemført detaljerede støjberegninger for alle byggepladser i alle anlægsfaser med angivelse af anvendte maskiner, placeringer og kildestyrker. Resultaterne af disse beregninger er dokumenteret i ”Metro til Sydhavnen, VVM-redegørelse, Bilag – Støjkort og Vibrationer”.

Beregningsforudsætningerne vurderes at repræsentere en situation, som sjældent vil forekomme i praksis. En undtagelse er de aktiviteter, der fremgår af Byggepladsbekendtgørelsens bilag 3. Støjniveauet fra disse aktiviteter vil oftest være højere end det der fremgår af den konkrete fase, men støjpåvirkningen er af så kort varighed, at de ikke skal være afgørende for fastlæggelsen af støjgrænsen for hele den konkrete anlægsfase, aktiviteten foregår i.

Beregningerne viser alene støjbelastningen fra byggepladserne. Støjen er beregnet for hver enkelt anlægsfase, med udgangspunkt i hvilke maskiner, der vil være i brug på pladsen. Der tages således i beregningerne ikke hensyn til evt. baggrundsstøj i lokalområdet, f.eks. støj fra veje, baner eller andre støjkilder udenfor byggepladsen.

I det omfang senere ændringer af projektet eller omgivelserne i forhold til det forudsatte i beregningerne medfører væsentlige ændringer i støjudbredelsen, vil dette kunne undersøges ved nye støjberegninger, som så i stedet vil indgå i grundlaget for støjgrænser og kompensationer.

Da det alene er støj fra byggepladsen, der indgår i beregningerne, er støj fra lastbilkørsel til og fra byggepladser ikke omfattet af Nabopakkebekendtgørelsen og dermed kompensation.

#### **Tilgængelige støjmålinger**

Når byggeriet går i gang vil støjmålinger fra byggepladserne være tilgængelig på Metroselskabets hjemmeside på samme måde som de er for Cityringen og Nordhavnen.

#### **Støjmålingernes form og kvalitet**

Metro til Sydhavnen vil fremadrettet blive reguleret på samme vis som det øvrige byggeri af Cityringen. Det vil sige med udgangspunkt i de ændringer der skete i sommeren 2014 i lov om en Cityring og de deraf følgende bekendtgørelser Byggepladsbekendtgørelsen og Nabopakkebekendtgørelsen, som fastlægger rammerne for støjberegninger, støjmålinger og kompensation.

Det følger af Byggepladsbekendtgørelsen, at Metroselskabet skal planlægge og gennemføre et program for egenkontrol for at sikre

overholdelsen af de fastsatte støjgrænser. Der skal kontinuerligt foretages facadestøjmålinger ved byggepladsernes omkringliggende boliger. Facadestøjmålingerne skal foretages ved den eller de mest støjbelastede bygningsfacader, være geografisk repræsentative for byggepladsen og være fyldestgørende for hele det tidsrum, hvori byggepladsen er i drift.

Støjmålingerne skal gennemføres efter reglerne herom, jf. bekendtgørelse nr. 231 af 5. marts 2014 om kvalitetskrav til miljømålinger og Miljøstyrelsens vejledning nr. 6/1984, med de ændringer, der følger af Byggepladsbekendtgørelsen. Støjmålingerne skal ikke være overvågede, og der skal ikke tillægges 5 dB(A) for tone- og impulsstøj.

#### **Ekstern review af støjmålingerne på Cityringen**

DELTA Akustik har i sommeren 2014 udarbejdet en uvildig rapport om støjmålerne på Cityringens byggepladser. Deltas rapport kan findes på Transportministeriets hjemmeside. Undersøgelsen blev foretaget for at sikre, at alle støjmålere fungerer efter hensigten i forbindelse med, at den nye regulering for Cityringen trådte i kraft pr. 1. juli 2014. Undersøgelsen har omfattet indretningen af det samlede målesystem og tekniske forhold såsom støjmålernes placering, antal støjmålere, deres funktion og offentliggørelse af støjmålingerne.

Det konkluderes i undersøgelsen, at målesystemet overordnet set giver et retvisende billede af støjen fra byggepladserne. Metroselskabet har på baggrund af Deltas rapport gennemført en række anbefalede justeringer.

De anbefalinger og erfaringer, som er udtrykt i undersøgelsen vil naturligvis indgå i forbindelse med etableringen af støjmåleprogrammet for metro til Sydhavnen.

#### **Tilsyn og kontrol med støjmålinger og arbejdstider**

I Københavns Kommune er Teknik- og Miljøforvaltningen tilsynsmyndigheden på metrobyggeriets miljøforhold. Teknik- og Miljøforvaltningen skal tilse, at Metroselskabet og dets entreprenører overholder de gældende miljøregler i forbindelse med byggeriet. Der er tale om en myndighedsopgave, som er adskilt fra Københavns Kommunes medejerskab i Metroselskabet. Det er almindelig praksis, at en kommune både er bygherre og tilsynsmyndighed. Sådan er det, når f.eks. København beslutter at bygge et vejanlæg eller en ny børneinstitution og efterfølgende godkender byggepladsen.

Hvis der gentagne gange eller trods indskærpelse herom ikke rettidigt indsendes resultater fra støjmålinger fra en byggeplads, eller ikke indsendes korrekte og fyldestgørende resultater fra støjmålingerne, kan



Teknik- og Miljøforvaltningen pålægge Metroselskabet at lovgiggøre forholdet inden en af tilsynsmyndigheden fastsat frist.

Tilsynsmyndigheden kan herunder pålægge Metroselskabet at sikre, at der iværksættes og gennemføres intensiveret kontrol af det måleudstyr, som anvendes til at måle støjniveauet fra bygge- og anlægsarbejdet på Cityringens byggepladser.

Borgerne omkring byggeriet kan døgnet rundt rette henvendelse til Metroselskabets nabotelefon på 7030 2020 eller til Teknik- og Miljøforvaltningen på 3366 2585, hvis de oplever gener fra metro-byggeriet, herunder støjgener eller aktiviteter udenfor de tilladte arbejdstider.

#### **Støj fra ventilations- og vandbehandlingsanlæg**

Nødvendig drift af ventilations- og vandbehandlingsanlæg mv. for opretholdelse af byggepladsen forventes at blive tilladt i de relevante faser, som det allerede er gældende for de eksisterende byggepladser på Cityringen og Nordhaven, jf. Byggepladsbekendtgørelsens § 6, stk. 2.

På alle arbejdspladser, bl.a. ved Mozarts Plads og ved Haydnsvej, hvor der er mange naboer, vil vandbehandlingsanlæg og ventilationsanlæg være i drift døgnet rundt. Dette vil give anledning til støj i intervallet 40-55 dB(A) om aftenen og natten. Støj om natten fra arbejdspladserne kan således opleves generende, selvom der ikke foregår egentlige anlægsaktiviteter. På butikstorvet Fisketorvets facade vil drift af vandbehandlingsanlæg og ventilationsanlæg på byggepladsen ved Fisketorvet medføre støj på 57 dB(A).

#### **Ingen kompensation for støj i dagtimerne ved bl.a. Mozarts Plads**

På alle Cityringens, Nordhavnsmetroens og de kommende byggepladser på Sydhavnsmetroen gives der ikke kompensation for støjende aktiviteter i dagtimerne i tidsrummet 07.00-18.00 mandag til fredag og 09.00-16.00 lørdag.

Da man skulle fastsætte kompensationsniveauet i lovgivningen, herunder bl.a. hvilke tidspunkter der skulle gives kompensation for, lagde man Ekspropriationskommissionens principbeslutning for støjende arbejder i udvidet arbejdstid til grund.

Ekspropriationskommissionen udtalte i sin principbeslutning, at man som beboer i et centralt byområde må være i stand til at tåle betydelige naboretlige gener, og at man ifølge den naboretlige retspraksis som beboer skal kunne tåle meget som led i samfundets udvikling.

Kommissionen understregede i den forbindelse, at støjende aktiviteter om aftenen og natten går væsentligt ud over, hvad man må være

forberedt på at skulle tåle som beboer på trods af en centralt beliggende bolig i bykernen. Derfor skulle der tilbydes kompensation til beboere, som udsættes for støjende aktiviteter om aften og natten, mens beboere der udsættes for støjende aktiviteter i dagtimerne skal tilbydes aflastning jf. nedenfor.

I VVM-redegørelsen for Sydhavnsmetroen er det derfor angivet, at der i forbindelse med anlægsarbejdet på byggepladsen ved Mozarts Plads vil være særligt fokus på sårbare beboere i området, også for dagperioden. Konkrete løsninger vil blive aftalt mellem Metroselskabet, Københavns Kommune og de pågældende institutioner.

Endelig skal det bemærkes, at der er iværksat et samarbejde mellem Socialforvaltningen og Metroselskabet med henblik på at understøtte socialt udsatte mulighed for at få hjælp til at modtage genhusning.

Metroselskabet vil i øvrigt være behjælpelig med at informere beboerne om det praktiske i forhold til kompensation mv.

#### **Aflastning til de naboer der er hjemme i dagtimerne**

Der etableres aflastningstilbud for støjende arbejder i dagtimerne for de naboer, der har lejligheder med facade direkte ud til byggepladserne. Metroselskabet vil i god tid inden arbejdet går i gang kontakte de berørte borgere med orientering om de konkrete aflastningstilbud. Det kan være eksempelvis kontorhotel, opholdssteder og hotelværelser, som kan benyttes af de berørte naboer kl. 7.00 – 18.00 på hverdage. Hvordan aflastnings-tilbuddet præcist bliver, er endnu ikke fastlagt og afhænger bl.a. af, hvilke muligheder der kan tilvejebringes indenfor en rimelig afstand. Under de mest støjende arbejder i dagtimerne vil kunne etableres særordninger - som fx soveordninger til naboer, der har dokumenteret natarbejde og har behov for søvn i dagtimerne. Metroselskabet vil arbejde tæt sammen med Københavns Kommune og Lokaludvalgene for at finde de bedste løsninger ved den enkelte byggeplads. Eventuelle henvendelser om mulighederne kan rettes til Metroselskabet på mail [nabo@m.dk](mailto:nabo@m.dk) og telefon 72 30 20 20.

#### **Aflastning til naboer ved byggepladser, hvor der arbejdes aften/nat**

På de byggepladser, hvor der arbejdes aften/nat, vil der være en aflastningstilbud for de naboer, der belastes af et støjniveau på over 55 dB(A) i aften og om lørdagen i dagtimerne. Hvordan aflastningstilbuddet præcist bliver, er endnu ikke fastlagt og afhænger bl.a. af, hvilke muligheder der kan tilvejebringes indenfor en rimelig afstand. Ordningen vil fx som på Cityringen kunne bestå af hotelværelser og kontorhotel. Kontorhotellet forventes at være til rådighed på hverdage i tidsrummet kl. 08.30-20.00, mens de øvrige faciliteter

vil kunne benyttes fra kl. 07.00-22.00 på hverdage og kl. 09.00-16.00 om lørdagen.

Aflastningsordningen omfatter ikke de husstande, der belastes af et støjniveau over 65 dB(A) på døgnarbejdspladserne og over 75 dB(A) på aftenarbejdspladserne, idet disse husstande får tilbudt fuld kompensation for støjgener mv.

### **Lørdagsarbejde**

Det er som beskrevet i VVM-redegørelsen muligt at arbejde om lørdagen i dagperioden i tidsrummet kl. 9-16 med de støjgrænser, der gælder på øvrige hverdage. Dette svarer til de arbejdstider med støjende arbejde, der gælder for Cityringens øvrige arbejdspladser. Denne arbejdstid svarer ifølge Ekspropriationskommissionens principafgørelse til, hvad man som nabo til en metrobyggeplads må tåle uden erstatning.

Beboerne i lejligheder, der udsættes for støj over 55 dB om lørdagen, er tillige berettiget til at benytte de fælles aflastningsordninger, som Metroselskabet stiller til rådighed, jf. afsnittet om aflastningstilbud.

Nødvendig drift af ventilations- og vandbehandlingsanlæg mv. for opretholdelse af byggepladsen er tilladt i de relevante faser.

### **Støjgrænser i dagtimerne**

Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for virksomheder fremgår af Vejledning om ekstern støj fra virksomheder, nr. 5/1984.

Vejledningen er ikke direkte anvendelig på metrobyggeriet, da den omhandler støj fra virksomheder – altså permanent støj.

Dog har principperne i Miljøstyrelsens vejledning indgået i en vis grad ved fastlæggelsen af anlægsarbejdet, da den kan være retningsgivende for, hvad der kan anses for hensigtsmæssigt. Fx er der ved regulering af ekstern støj fra virksomheder forskellige vejledende grænseværdier for perioderne dag, aften og nat, hvilket så vidt muligt også søges efterstræbt ved metrobyggeriet, således at det mest støjende arbejde foregår om dagen.

Det har ved en lang række af de mest støjende faser ikke været muligt at fastsætte støjgrænser svarende til Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for virksomheder på 70 dB(A) for dagperioden, hvorfor det har været nødvendigt at arbejde med højere støjgrænser i VVM'en.

### **Støj om aftenen og natten**

WHO har i sin vejledning foreslået en grænseværdi for støj om natten (Lnight) på 55 dB(A) som en foreløbig målsætning for natstøj, da der over dette niveau ses væsentlig påvirkning af sundheden ved langtids-

påvirkning. Det skal bemærkes, at beboerne i ca. 1/3 af Københavns boliger er belastet med et natstøjniveau over 55 dB(A) fra trafikken. Den almindeligt anvendte støjgrænse på 40 dB(A) om natten er fastsat med henblik på at undgå gener i omgivelserne. Ifølge WHO's vejledning vil et længerevarende natstøjniveau på 40-55 dB(A) bl.a. kunne medføre, at mennesker er nødt til at tilpasse sig for at håndtere støjen og at negative helbredseffekter kan observeres blandt den udsatte be-folkning. I forbindelse med Københavns Kommunes tidligere regulering af støj fra byggeriet af Cityringen har sundhedsstyrelsen udtalt, "at der er endog meget stor individuel variation på, hvor stor indflydelse støj har på det enkelte menneske."

I "Lov om ændring af lov om en Cityring", tager kompensationen for generne ved metrobyggeriet ved døgnarbejde og aftenarbejde udgangspunkt i Ekspropriationskommissionens principbeslutning vedrørende de naboretlige regler. Ekspropriationskommissionen har vurderet, at anlægsstøj opleves særligt generende, også selv om baggrundsstøjen er høj. Især støj om natten skal betragtes alvorligt ud fra et sundhedsmæssigt hensyn. Kommissionen finder dog, at den normale baggrundsstøj fra omgivelserne har en vis betydning for vurderingen af tålegrænsen.

Ekspropriationskommissionen har vurderet, at den naboretlige tålegrænse er overskredet ved aftenarbejde, når støjen overstiger et gennemsnitligt udendørs støjniveau på 55 dB(A) om aftenen. Der vil dog ikke blive ydet økonomisk kompensation til de beboere, der får en støjpåvirkning fra 55 – 60 dB(A), idet der kun vil være tale om en mindre overskridelse af tålegrænsen, og idet der vil blive tilbudt fælles aflastningsmuligheder som kompensation herfor.

Vedrørende døgnarbejde har Ekspropriationskommissionen vurderet, at den naboretlige tålegrænse er overskredet, når støjen fra arbejderne overstiger et gennemsnitligt udendørs støjniveau på 55 dB(A) om natten. For beboere, der udsættes for et støjniveau på over 65 dB(A) om natten, skal der tilbydes fuld kompensation eller mulighed for genhusning.

Det vurderes samlet set i VVM-redegørelsen, at eventuelle sundhedsmæssige konsekvenser ved gennemførelse af projektet er tålelige som følge af en afvejning mellem sundhedsmæssige og samfundsmæssige hensyn.

### **Ligebehandling af naboer**

Flere høringssvar antyder, at naboerne ved Mozarts Plads behandles dårligere end naboerne til metrobyggepladsen ved Marmorkirken, idet naboerne ved Mozarts Plads ikke tilbydes kompensation.

Dette er ikke tilfældet. Reglerne for kompensation er for alle metro-byggeriets byggepladser fuldstændig ens, både for byggepladsen ved Marmorkirken og for den kommende byggeplads ved Mozarts Plads. Der tilbydes ikke kompensation for arbejde udført i dagperioden uanset hvilken plads der er tale om.

Forskellen på anlægsarbejdet på Mozarts Plads og anlægsarbejdet ved Marmorkirken er, at arbejdet ved Mozarts Plads planlægges udført i dagtimerne, mens arbejdet ved Marmorkirken udover at blive udført i dagtimerne også udføres i aften- og nattetimerne. Ifølge nabopakkebekendtgørelsen giver arbejde i dagtimerne ingen kompensation, hvorfor det alene er støjende arbejde i aften- og nattetimerne der berettiger naboerne til kompensation. Skulle det mod forventning blive nødvendigt at udføre støjende arbejde i aften- og nattetimerne på Mozarts Plads, vil dette blive fastsat i byggepladsbekendtgørelsen og derved udløse kompensation.

Transportministeriet forventes i forlængelse af VVM-redegørelsen for metro til Sydhavnen og kommunens VVM-tilladelse at foranledige, at metro til Sydhavnen indarbejdes i Byggepladsbekendtgørelsen og Nabopakkebekendtgørelsen, hvorved anlægsarbejdet vil være omfattet af de samme regler, som i dag gælder for Cityringen og metro til Nordhavn. Herved sikres projektet faste rammer for anlægsperioden, og naboerne får mulighed for at tage højde for de forventede påvirkninger og at kende grundlaget for de kompensationer mv., der kan forventes udbetalt.

### **Støj og kompensation ved Haydnsvej**

#### *Kompensation*

Anlægsarbejderne i forbindelse med Sydhavnsmetroen forventes at blive omfattet af henholdsvis Byggeplads- og Nabopakkebekendtgørelsen. Det vil heraf komme til at fremgå, hvilke tilladte støjniveauer der gælder for de enkelte byggepladser samt vilkårene for at være berettiget til kompensation som følge af aften og/eller natarbejde. For at være berettiget til kompensation, skal man efter de gældende regler i Nabopakkebekendtgørelsen være berørt af et tilladt støjniveau over 60 dB(A) om aftenen og/eller 55 dB(A) om natten. Der gives ikke kompensation for arbejder i almindelig arbejdstid dvs. mellem kl. 7-18 mandag til fredag og 09.00-16.00 lørdag.

Det fremgår af VVM'en, tabel 12.3 side 164, at der ved Haydnsvej forventes at være ca. 73 eksisterende boliger, der berøres af et så højt tilladt støjniveau om aftenen, at husstandene bliver berettigede til kompensation efter Nabopakkebekendtgørelsen.

### *Genhusning*

I henhold til nabopakkebekendtgørelsen skal man, for at være berettiget til fuld kompensation og dermed genhusning, være berørt af et tilladt støjniveau over 75 dB(A) eller mere om aftenen eller over 65 dB(A) eller mere om natten.

Det fremgår af VVM'en, tabel 12.3 side 164, at der ved Haydnsvej ikke forventes at være nogen boliger, der berøres af så højt et støjniveau om aftenen, at de umiddelbart er berettigede til fuld kompensation og dermed genhusning.

Såfremt man ikke er berørt af så højt et tilladt støjniveau, at man som følge af Nabopakkebekendtgørelsen umiddelbart er berettiget til genhusning, vil der skulle dokumenteres at beboeren er særligt følsom over for støj og vibrationer mv., fx i form af en speciallægeerklæring, børnesagkyndigerklæring eller lignende. Det er først og fremmest Metroselskabet, der tager stilling til spørgsmålet om genhusning i disse tilfælde. Kan Metroselskabet I/S ikke på baggrund af dokumentationen imødekomme anmodningen om genhusning, videresendes anmodningen til behandling i Ekspropriationskommissionen, hvis beboeren ønsker dette.

### **Varigheden af de støjende faser ved Haydnsvej**

De mest støjende arbejder ved Haydnsvej udføres i dagtiden. Længden af de enkelte faser ses i VVM'ens tabel 4.2 side 55. Der vil være mest støj i 2018-2020, mens der etableres indfatningsvægge og afstivning, samt afgraves jord.

Længerevarende støjende arbejder om aftenen forventes ved Haydnsvej kun at forekomme i en periode på ca. 6 måneder i 2021-2022, hvor de mekaniske og elektriske installationer installeres.

## **Diverse**

### **Videreførelse af metroen**

Det er muligt at videreføre metroen på et senere tidspunkt, uanset om stationen ved Ny Ellebjerg anlægges på eller under terræn. I udredningen af metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen er der beskrevet flere muligheder for en fremtidig fortsættelse af metroen. De skitserede muligheder er videreførsel:

1. Nordpå mod Valby og Frederiksberg.
2. Vestpå mod Folehaven og Hvidovre Hospital
3. På s-ringbanen, hvor S-toget erstattes med metro

Der er dog ikke pt. aftalt en forlængelse af metroen.

Den sidste mulighed indgik som en del af Transportministeriets strategiske analyser. I 2008-09 udførte ministeriet en indledende screening af mulige fremtidige metrolinjer. Resultatet blev præsenteret i form af et teoretisk fremtidigt metronetværk. Det mulige fremtidige netværk indeholder bl.a. en videreførsel af Sydhavnsmetroen ad den nuværende S-bane-ringlinje via Flintholm og Nørrebro til Hellerup ved omstilling af denne linje fra S-banedrift til metrodrift. Der er efterfølgende ikke arbejdet videre med denne mulighed.

### **Station på Teglholmen**

Den væsentligste grund til fravalget af en station på Teglholmen er oplandsanalyser og beregning af passagertal, der viser, at en station på hhv. Sluseholmen og ved Frederiksholmsløbet giver en samlet god dækning af både Enghave Brygge, Teglholmen og Sluseholmen.

I Udredningen for metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen er beskrevet forskellige stationsplaceringer (side 32-34), hvor det fremgår, at en station på både Enghave Brygge, Teglholmen og Sluseholmen ville medføre store overlap i oplandene til de enkelte stationer, og desuden betyde, at banen skulle have i alt 6 stationer med deraf følgende meromkostninger for projektet. Den ekstra station ville derudover kun øge det daglige antal påstigere på Sydhavnsmetroen med ca. 3,5 % (løsning E).

Derudover er der undersøgt løsninger (løsning K og L) med tre og fire stationer, hvor der også indgår en station midt på Teglholmen. Disse løsninger lider af, at det meste af Sluseholmen, og dele af Enghave Brygge, ikke bliver stationsnært, og at passagertallet derfor ligger væsentligt under løsningen med fem stationer.

Endelig har det haft betydning for den samlede vurdering, at en station på Teglholmen i givet fald skulle placeres tæt på Sydhavn Skole, som ville opleve væsentlige gener i anlægsperioden med bl.a. støj og tung trafik.

Det søges så vidt mulig at placere stationerne/arbejdspladser i offentlige arealer for at minimere nødvendige ekspropriationer af private arealer. En placering af stationen på den sydlige side af Frederiksholmsløbet vil ligge på privat grund. Udover at medføre ekspropriationer og flere støjpåvirkede arbejdspladser i anlægsfasen forventes forslaget også at indebære en fordyrelse af projektet, idet en sammentænkning med sporskiftekommeret ikke er mulig. Endelig vil placeringen være mindre optimal i forhold til en eventuel kommende bro over havneløbet til Islands Brygge. Den foreslåede placering vil ikke indgå i den kommende VVM-redegørelse.

### **Information til naboer**

Der vil forud for og under anlæg af Sydhavnsmetroen være en tæt og løbende information til naboerne til byggepladserne, således at naboerne har mulighed for at indrette sig i hverdagen under byggeriet. Metroselskabets informationsindsats vil primært ske via hjemmesiden m.dk, hvor hver byggeplads vil få sin egen hjemmeside, der løbende opdateres med relevant information. Elektroniske nyhedsbreve vil blive udsendt ca. hver 14. dag for hver enkelt byggeplads. Der suppleres med husstandsdelte nyhedsbreve, opslag, møder og arrangementer i lokalområdet. Man er også altid velkommen til at kontakte Metroselskabet på nabo@m.dk.

### **Skade på bygning og kommende renoveringsprojekt**

Københavns Kommune har videresendt bemærkningen om konkret bygningsskade på ejendommen Frederiksholms Karré 8 til Metroselskabet. Metroselskabet opfordrer ejeren af ejendommen til at rette direkte henvendelse til Metroselskabet angående bygningsskaden via mail til nabo@m.dk eller telefon 72 30 20 20. Ejeren opfordres ligeledes til at kontakte Metroselskabet med henblik på en dialog om mulighederne for at koordinere et kommende renoveringsprojekt i forhold til metrobyggeriet.

### **Eventuelt huslejetab**

Metroselskabets erfaringer omkring udlejning af boliger i forbindelse med etableringen af Cityringen har været, at det fortsat vil være muligt at udleje boliger, der er nabo til en byggeplads. I tilfælde af, at det viser sig umuligt at udleje en eller flere boliger som følge af, at lejermålet er nabo til en byggeplads, vil spørgsmålet kunne rejses af ejeren af ejendommen for Ekspropriationskommissionen, der herefter vil tage stilling i den konkrete sag.

### **Kemikalier, grundvand mv.**

Københavns Kommune har noteret sig Miljøstyrelsens vurdering af, at der ikke er noget problem med de givne koncentrationer i udledningen. Forurening af grundvandet forventes ikke at få betydning for den planlagte tilrettelæggelse af tunnelarbejdet. Oppumpet grundvand i forbindelse med selve tunnelborearbejdet, vil blive ledt til kloak.

### **Jord, forurening, gammelt opfyld og havnesediment**

Det er Metroselskabets strategi, at der ved anlægsarbejdet sikres mest mulig genanvendelse af jord, kalk og andre opgravede materialer, som kan erstatte nye materialer. Opgravet jord, som ikke kan genanvendes indenfor projektet, vil derfor i videst muligt omfang blive bortskaffet til nyttiggørelse ved landvinding i Nordhavnen eller andet genanvendelsesprojekt. Kun jord, kalk og materialer, der ikke kan nyttiggøres, vil blive bortskaffet til deponering.



VVM-redegørelsen indeholder i tabel 16.7 til 16.10 opgørelser af de skønnede mængder jord og kalk, som skal opgraves. Mængderne er beregnet ud fra de forventede dimensioner af hver af de fem stationer, to borede tunneler og øvrige bygningsdele, viden om undergrundens opbygning på de enkelte byggepladser, samt erfaringsbaserede skøn for massefylder med videre. Afhængig af, hvilket alternativ der bygges ved Sluseholmen og Ny Ellebjerg, er det beregnet, at der skal opgraves i størrelsesordenen 88-113.000 ton fyld, 88-112.000 ton intakt jord og 733-890.000 ton kalk/tunnelmuck.

Hele Sydhavnsmetroen ligger inden for byzonen i Københavns Kommune og jorden er derfor som udgangspunkt områdeklassificeret som lettere forurenet. De øvre jordlag kan dog lokalt være kraftigere forurenet, blandt andet som følge af historiske aktiviteter på V1/V2-kortlagte grunde i området, samt opfyldning med forurenede materialer. Som anført i VVM-redegørelsen forventes det meste af den opgravede kalk og intakte jord at være uden indhold af miljøfremmede stoffer i koncentrationer, der vil være til hinder for nyttiggørelse til landvinding i Nordhavn eller andet genanvendelsesformål.

Baseret på oplysningerne i VVM-redegørelsen kan mængderne af uforurenet, lettere forurenet og stærkere forurenet jord for de enkelte jordkategorier, som efterlyses af Miljøstyrelsen, skønnes til:

Skønnede jordmængder (1.000 ton)	Fyld	Intakt jord	Kalk (inkl. tunnelmuck)	Opgravet i alt
Kategori 1 ("uforurenet / svagt miljøpåvirket jord")	0	70 - 90	726 - 881	796 - 971
Kategori 2 ("lettere forurenet jord")	66 - 85	9 - 11	7 - 9	82 - 105
Udenfor kategori ("stærkere forurenet jord")	22 - 28	9 - 11	0	31 - 39
<b>Total masse, ca.</b>	<b>88 - 113</b>	<b>88 - 112</b>	<b>733 - 890</b>	<b>938 - 1.089</b>

*Skønnede jordmængder, opdelt på kategorier iht. jordflytningsbekendtgørelsen. Beregningen er baseret på oplysningerne i VVM-redegørelsen.*

Håndtering af jord, kalk og andre materialer er gennemreguleret. Anlægsarbejdet vil følge de gældende regler, herunder jordflytningsbekendtgørelsen, affaldsbekendtgørelsen, restproduktbekendtgørelsen og deponeringsbekendtgørelsen. Bortskaffelse af jord og materialer, herunder eventuel flyveaske og havnesediment, vil ske efter anvisning fra Københavns Kommune. Forud for kommunens anvisning gennemføres detaljeret prøvetagning af jord, som foreskrevet i jordflytningsbekendtgørelsen.

Eventuelt fund af flyveaske forventes ikke særskilt at påvirke anlægsaktiviteterne ved etablering af station og sporskiftekammeret på Enghave Brygge.

De forhold, som Miljøstyrelsen peger på som ”uafklarede” er forhold som vurderes at kunne håndteres i den videre proces uden at det får en væsentlig virkning på miljøet, som VVM-redegørelsen ikke har beskrevet.

Vurderingerne af mulighederne for at bortskaffe forurenede jord baserer sig på opgørelser over restkapaciteten i Nordhavnsdepotet fra By og Havn tidligere på året, som har vist at der er en væsentlig kapacitet tilbage i depotet (7,7 mill. ton.)

Med hensyn til analyser af forurenede jord, vil der som der står i VVM-redegørelsen, inden gravearbejdet går i gang ske en prøvetagning og forklassificering af jorden. Københavns Kommune skal godkende en såkaldt forklassificeringsrapport og jordhåndteringsplan. Dette er en forudsætning for at arbejdet kan påbegyndes.

Der skal fjernes havnesediment indenfor et begrænset areal i Fordgraven ved anlæg af v/Sluseholmen station. Udgravning af havnesediment vil foregå bag en indfatningsvæg og spredning af ophvirvlet sediment vil blive effektivt forhindret, f.eks. ved anvendelse af siltgardin. Trafikstyrelsen, der er VVM-myndighed for projektet på søterritoriet, har i tilladelse af 3. juli 2015 vurderet, at arbejdet i Fordgraven ikke vil indebære væsentlige påvirkninger af miljøet. Håndtering af havnesediment kræver en tilladelse fra Københavns Kommune, som vil stille vilkår om, at der ikke spredes forurening.

#### **Opgravning af forurenede jord og luftforurening**

Hvis der ved fjernelse af jord fra byggepladserne er risiko for overskridelse af luftkvalitetskrav som følge af afdampning af forurenende stoffer, vil risikoen blive afværget. Dette kan eksempelvis gøres ved, at man dækker arbejdspladsen af og renser luften med kulfilter, inden den bliver udledt til omgivelserne. Denne metode blev f.eks. taget i anvendelse på metrobyggepladsen på Sdr. Boulevard, hvor der var indhold af benzen i jorden. Lastbilerne som transportere jorden væk fra byggepladsen vil ligeledes blive overdækket, hvis der er risiko for afdampning.

#### **Ingen risiko for forurening af jord når metroen kører**

Det vurderes i VVM-redegørelsen, at der ikke er risiko for forurening af jord ved metroens drift. Dette baseres blandt andet på:

- Metrokørslen kan ikke angive fossile brændstoffer til jorden, idet metroen er el-drevet og togsættene således ikke medbringer brændstof.

- Ukrudtsbekæmpelse på spor vil ske uden brug af pesticider.
- Rengøring og vedligehold af stationer og spor tilrettelægges, så der ikke opstår risiko for jordforurening.
- Nedbremsning af togsættene sker væsentligst ved et elektrisk bremsesystem. Der forekommer ikke støv fra bremses i et omfang, der indebærer risiko for forurening af jord.
- Rengøring og vedligehold af togsæt, herunder graffitifjernelse, vil foregå på Cityringens kontrol- og vedligeholdelsescenter.
- Produktion af el til metrodriften anses generelt ikke at udgøre en væsentlig risiko for forurening af jord.

### **EU-direktiver om miljøbeskyttelse**

Vesterbro Lokaludvalg anfører i relation til VVM-redegørelsens kapitel 17 om materialer og affald, hvori miljøpåvirkningerne af anvendte materialer til metrobyggeriet og affald fra metrobyggeriet vurderes, at der kan stilles spørgsmålstejn ved formålet med VVM-redegørelsen, når miljøbeskyttelsesloven ikke finder anvendelse og at der må tages forbehold for, om Byggepladsbekendtgørelsen og VVM-redegørelsen er i overensstemmelse med EU-direktiver herom.

Det skal i den forbindelse tydeliggøres, at Byggepladsbekendtgørelsen, som Sydhavnsmetroen forventes at blive omfattet af, alene regulerer gener som støj, støv, vibrationer, lys og lign. fra byggeriet og at det alene er for disse gener, at Miljøbeskyttelsesloven ikke finder anvendelse. Regulering af materialer og affald som beskrevet i VVM-redegørelsens kapitel 17 er ikke omfattet af byggepladsbekendtgørelsen og er derfor fortsat omfattet af gældende miljølovgivning og er således også i overensstemmelse med relevante EU-direktiver herom.

### **Miljøgodkendelse af betonblandeanlæg**

Støjvilkårene i den endelige miljøgodkendelse af betonblandeanlæg på Enghave Brygge er pt. under drøftelse.

Det skal dog bemærkes, dels at det er andre støjklender på tunnelarbejdspladsen, som er vigtige for støjniveauet både dag, aften og nat, dels at der er meget langt til nærmeste beboede bolig. Det gælder både eksisterende boliger og nyopførte boliger, idet lokalplanen for Enghave Brygge, hvor betonblandeanlægget skal placeres, indeholder krav der indebærer, at betydende støj fra fx metrobyggeriet skal være ophørt, før nye boliger kan tages i brug.

### **Præciseringer af VVM-redegørelsen**

Metroselskabet har fremsendt enkelte præciseringer og korrektioner til skrivefejl til VVM-redegørelsen omhandlende bl.a. en rettelse af arbejdstid og antal berørte kommende boliger ved fase 4.1 på Sluseholmen Syd. Arbejdstiden skal rettes til kl. 7-22, hvorved 25

kommende boliger belastes af støj. Københavns Kommune er enig i Metroselskabets præcisering af tekst og tal.

Det er en skrivefejl, når der i VVM-redegørelsen enkelte steder er henvist til en vejledning for støj fra anlægsarbejder. Det er Miljøstyrelsens vejledning for støj fra virksomheder der menes, jf. henvisningen på side 90 og 92 i VVM-redegørelsen.

Det præciseres, at lokalplanen for Enghave Brygge indeholder en bestemmelse, som betyder, at der ikke kan gives ibrugtagningstilladelse til byggeri, hvis det ikke kan dokumenteres, at de vejledende støjgrænser kan overholdes. I VVM-redegørelsen er det vurderet, at op til ca. 425 planlagte boliger umiddelbart øst for tunnelarbejdspladsen ved Enghave Brygge vil blive støjbelastede med op til ca. 68 dB(A) om natten, hvis de ibrugtages inden tunnelarbejdets ophør.

By & Havn har oplyst, at man forventer først at udnytte selskabets bolig-byggeretter på Enghave Brygge, når det støjbelastende arbejde er afsluttet.

For de øvrige områder indeholder lokalplanerne ikke tilsvarende bestemmelser om betingelse for ibrugtagning.

## 5 Oversigt over høringsvar

	Fisketorvet og Enghave Brygge	Sluseholmen, stationsplacering og miljø	Mozarts Plads, støj, lastbiler og kompensation	Haydnsvej, støj	Ny Ellebjerg stationsplacering	Pranning	Andet	Ingen bemærkninger
<b>Myndigheder</b>								
Kulturstyrelsen – Fortidsminder								X
Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse								X
Erhvervsstyrelsen								X
Herlev Kommune								X
Frederiksberg Kommune					X			
Erhvervs- og Vækstministeriet								X
Miljøstyrelsen							X	
Region Hovedstaden					X			
<b>Organisationer og foreninger</b>								
HOFOR					X			
Andelsboligforeningen Ellebo				X	X			
Valby Lokaludvalg				X	X			
Områdefornyelsen Sydhavnen			X					
DSB Ejendomme					X			
Energinet.dk	X							
Københavns Stift							X	
Metroselskabet							X	
Vesterbro Lokaludvalg	X					X	X	
Ejerforeningen Damagervej 3a-7			X					
Bestyrelsen i Frederiksholm Karré 8			X				X	
Kongens Enghave Lokaludvalg			X	X	X			
Forældreforeningen Brug Folkeskolen			X					
Vedvarende Energi i København					X			
AB Stubmøllegården			X					

<b>Privat personer</b>							
Stine Rasmussen	X						
Claus Meyer		X					
Monika Fekkes	X						
Ole Laursen	X						
Gitte Kjær	X						
Julie Kolding Olsen	X						
Peter Franklen	X						
Tommy Larsen				X			
Louise Vogel Georgi	X						
Anne Brøndum		X		X			
Oliver Chanrion	X						
Kirsten Justesen og Alex Olsen	X						
Michael Stohn						X	
Flemming		X					
Carsten Brock	X						
Mette Windekilde	X						
				X			
Steen Larsson	X						
Joan Jensen		X					
Hanne Gredsted		X					
Kasper B		X					
Christian Gredsted		X					
Ib Kok Hansen	X						
Robert Nedergaard (*2)		X		X			
Anette Kragh-Schwarz og Jens Borg Nielsen	X						
Kristine Marie Kristensen				X	X		
Jens Larsen	X						
Kirsten Lindgreen og Allan Lindgreen	X						
Morten Vigel Lindahl	X						
Kasper Overgaard	X						
Michael Burchhardt		X					
Anne Sørensen	X						
Klaus Bach Andersen (2 svar)	X						
Kim Bramskov	X						
Harry Ottesen		X					
Anette Iversen	X						
Ole Marding	X						
Christian	X						
Helene Hansen	X						
Joachim Hansen	X						

Florence Villesèche		X						
Anders Klitmøller		X						
Stinne Bjerre		X						
Rikke-Louise Klarskov		X						
Esben Larsen		X						
Lise Engel Magnussen		X						
Philip Berg Frederiksen		X						
Victoria Poltavtseva		X						
Anitta Jensen og Michael Poulsen			X					
Ole Andersen og Annemarie Holm		X						
Claus Andersen			X					
Birgitte D. Larsen		X						
Khaled Larsen		X						
Vivian Hamstrup		X						
Poul Andersen			X					
Mette Otte		X						
Jan Knudsen		X						
Meir Vaknin		X						
Lone Thau		X						
Nicoline van Riet			X					
Catalina Thomsen og Daniel Clausen			X					
Finn Mathiesen			X					
May Holm			X					
Bjørn			X					
Anders Ege Rasmussen		X						
Stephane Parize			X					
Jens Loftager		X						
Tina Trane Hansen			X					
Jens Dalsgaard		X						
Lene Nielsen			X					

## **6 Bilag**



## Bilag 1 Referat fra borgermøde den 21. september 2015

**Dato:** 21. september 2015  
**Tid:** 19.00-21.00  
**Sted:** Aalborg Universitet,  
A.C. Meyers Vænge 15, 2450 København

### Program

1. Velkomst v/Ingvar Sejr Hansen, Københavns Kommune
2. Kommuneplan og metro til Sydhavnen v/Ingvar Sejr Hansen
3. Hvad viser miljøundersøgelsen? v/ Anders Riiber Høj og Christine Hammer, Metroselskabet
4. Københavns Kommunes vurdering v/Ingvar Sejr Hansen
5. Bemærkninger fra de 3 lokaludvalg (3\*5 minutter)
6. Opklarende spørgsmål v/ Ingvar Sejr Hansen
7. Spørgsmål og svar i caféer (m. kaffe og kage):
  - a. v/Fisketorvet, v/Enghave Brygge, v/Sluseholmen
  - b. v/Mozarts Plads
  - c. v/Ny Ellebjerg (incl. Haydnsvej)
8. Afslutning v/Ingvar Sejr Hansen

Borgerrepræsentationen besluttede den 20. august 2015 at sende VVM-redegørelsen for metro til Sydhavnen i offentlig høring fra den 24. august til og med den 18. oktober 2015. I den forbindelse afholdte Københavns Kommune mandag den 21. september et åbent borgermøde om VVM-redegørelsen på Aalborg Universitet i Sydhavnen. Flere end 200 borgere mødte op til borgermødet, som var præget af stor faglighed og interesse.

Formålet med mødet var at præsentere VVM-redegørelsens resultater samt at give borgerne mulighed for stille spørgsmål hertil. Mødet bestod af oplæg fra Københavns Kommune, Metroselskabet samt Valby, Vesterbro og Kgs. Enghave lokaludvalg. Efter oplæggene var der mulighed for at stille spørgsmål til repræsentanter fra Københavns Kommune og Metroselskabet i en café-opstilling fordelt efter forslagene til de kommende metrostationer jf. programmet.

### Ad 1

Selve mødet blev indledt med en velkomst fra planchef i Københavns Kommune, Ingvar Sejr Hansen, der ligeledes gennemgik programmet samt præsenterede de tilstedeværende myndigheder som bestod af Københavns Kommune, Metroselskabet, Transportministeriet og Frederiksberg Kommune samt de tre lokaludvalg som mødet var arrangeret sammen med. Derudover deltog støjekspert Claus Backalarz fra Delta Acoustics.

## **Ad 2**

Efter velkomsten gav Ingvar Sejr Hansen et indblik nogle af de udfordringer som København står overfor som by, herunder en stor befolkningstilvækst, husprisstigninger og større økonomisk ulighed blandt Københavns borgere. Oplægget gav svar på, hvordan man fra Københavns Kommunes side forsøger at løse disse udfordringer gennem Kommuneplan 2015, hvor temaer som en grøn boligby, en sammenhængende by og kvalitet i byen skal sikre København på sigt. Forslaget til Kommuneplan 2015 sikrer desuden rammerne for etablering af 5 metrostationer i forbindelse med Sydhavnsmetroen, ligesom linjeføringen fremgår af retningslinjerne i kommuneplanen.

Ingvar Sejr Hansen gennemgik desuden historikken op til den nuværende proces, som startede med principaftalen om metro til Sydhavnen, der blev indgået mellem Københavns Kommune og staten i 2014. Udgangspunktet for VVM-redegørelsen var bl.a. den forudgående høring som fandt sted i perioden november-december 2014 og som resulterede i to forslag til stationsalternativer, justering af stationsplacering v. Mozart Plads samt undersøgelse af mulighed for pramtransport, hvilket derfor er undersøgt og indgår i den fremlagte VVM-redegørelse.

## **Ad 3**

Anders Riiber Høj fra Metroselskabet redegjorde, efter en generel introduktion til VVM-redegørelser, for indholdet af VVM-redegørelsen for metro til Sydhavnen. Anders Riiber Høj fremhævede redegørelsens væsentligste konklusioner, som omhandler metroarbejdets påvirkning i forhold til støj, trafik, vibrationer samt landskab og byrum.

Trafikken vil i anlægsperioden intensiveres pga. arbejdskørsel. Der vil ligeledes være enkelte trafikomlægninger herunder bl.a. ruteomlægning af bus 3a og 10. Håndteringen af den øgede trafik samt trafikomlægningen vil foregå i dialog med politi, myndigheder og andre relevante aktører, herunder skoler og institutioner, således at der skabes sikre løsninger.

De mest støjende arbejder vil foregå om dagen (hverdage kl. 07-18 og lørdage kl. 09-16), men der vil forekomme enkelte faser med aftenarbejde på nogle af byggepladserne. Tunnelarbejdspladsen ved Enghave Brygge vil arbejde i døgndrift, men der findes endnu ingen beboere i området. Der vil være støjgrænser som Københavns Kommune som myndighed vil sørge for bliver overholdt. Herudover vil Metroselskabet gennemføre en række støjdæmpende tiltag, så generne minimeres, hvor det er muligt.

I anlægsperioden kan der forekomme vibrationer fra byggearbejdet, hvilket kan mærkes af naboer. Vibrationer forventes dog ikke at have

en sådan karakter, at det påvirker huse og bygninger. I hele anlægsperioden vil der være overvågning af graden af vibrationer. Metroarbejdet vil desuden også påvirke og ændre de nuværende landskaber og byrum i anlægsperioden. Det gælder især omkring Mozarts Plads, hvor det meste af pladsen inddrages til anlægsarbejdet. Metroselskabet og Områdefornyelsen arbejder i øjeblikket på at finde erstatningsområder, så de rekreative opholdsmuligheder flyttes til andre steder i området. Anlægsarbejdet vil desuden medføre en opfyldning og ny stibro ved Fordgraven, hvis den nordlige placering af stationen v/Sluseholmen vælges, kortvarig lukning af stitunnel ved Ny Ellebjerg, ved anlæg af Ny Ellebjerg metrostation i terræn samt flytning af bådebroer ved Enghave Brygge.

Herefter forklarede Christine Hammer fra Metroselskabet kompensationsmuligheder i forbindelse med anlægsarbejdet, hvor der overordnet skelnes mellem dag-, aften- og natarbejde. Ifølge nabo-pakkebekendtgørelsen vil husstande der bliver udsat for støj over 60 dB(A) i aftenperioden eller 55 dB(A) i natperioden være berettiget til kompensation. Da det meste arbejde vil foregå om dagen, vil muligheden for kompensation derfor begrænse sig til en mindre andel beboere omkring Ny Ellebjerg og Haydnsvej. Kommende boliger kan dog også være berettiget til kompensation. Hvis en husstand er berettiget til kompensation, vil den blive kontaktet af Metroselskabet.

Der vil blive etableret aflastningstilbud for naboer til støjende arbejde i dag og aften-timerne, ligesom der er opmærksomhed på et erstatningsområde for Mozarts Plads.

#### **Ad 4**

Efter oplægget fra Metroselskabet gav Ingvar Sejr Hansen Københavns Kommunes vurdering af VVM-redelgørelsens konklusioner, hvoraf den grundlæggende vurdering er, at der med de afværgeforanstaltninger, der er beskrevet i VVM-redelgørelsen, ikke er virkninger på miljøet, der er så væsentlige, at projektet ikke bør gennemføres.

København Kommune anbefaler desuden en sydlig placering af stationen v.Sluseholmen, da det understøtter byudviklingen omkring Sydhavnsgade, skaber bedre sammenhæng mellem det nye og det gamle Sydhavnen, da mindre vandareal inddrages, da mange beboere og grundejere har prioriteret en placering mod syd og færre naboer generes i anlægsfasen.

Der er endnu ikke taget stilling til om stationen ved Ny Ellebjerg skal være under- eller overjordisk. Den aftalte og finansierede løsning forudsætter en station på terræn, og merudgiften til en underjordisk station vil ca. være 0,5 mia. kr. Der er i øjeblikket dialog med bl.a.

Frederiksberg Kommune, men en beslutning vil først tages senere på året i forbindelse med vedtagelse af Kommuneplan 2015.

#### **Ad 5**

Efter oplæggene fra Metroselskabet og Københavns Kommune fremførte de tre lokaludvalg deres synspunkter.

##### **a. Valby Lokaludvalg**

Lokaludvalgsformand, Michael Fjeldsøe, fremhævede problemerne ved en stationsløsning i terræn på Ny Ellebjerg. Ny Ellebjerg Station er i forvejen forvirrende at navigere rundt på og der mangler overskuelighed og en samlet plan for stationens udformning, således at den kan leve op til visionerne om at skabe et regionalt trafikknudepunkt. En underjordisk station vil kunne løse dette. Formanden opfordrede Københavns Kommune til at indkalde de relevante parter, så der kan udarbejdes en samlet plan over Ny Ellebjerg Station, så stationen lever op til den overskuelighed og indeholder de faciliteter, der kan forventes af et regionalt trafikknudepunkt.

##### **b. Vesterbro Lokaludvalg**

Medlem af Vesterbro Trafik og Byrumsgruppe, Bruno Schwede, efterspurgte mere tilbundsående analyser af risikoen ved håndteringen af jord og grundvand i forbindelse med anlægget af metroen. Han efterspurgte desuden dioxin analyser.

Lokaludvalget fandt det problematisk, at de fastsatte støjgrænser ved anlægsarbejdet, ikke er i tråd med de internationale værdier.

Bruno Schwede fremhævede, at der i VVM-redegørelsen beskrives, hvordan miljøbeskyttelsesloven sættes ud af kraft for de dele af metroarbejdet, hvor Byggepladsbekendtgørelsen og Nabopakkebekendtgørelsen er gældende, hvilket han fandt problematisk.

##### **c. Kgs. Enghave Lokaludvalg**

Formand for Bymiljøudvalget Ann Vikkelsøe fremlagde udvalgets synspunkter, hvor især anlægsarbejdet ved Mozarts Plads blev omtalt. Der bor mange pensionister ved Mozarts Plads, som vil være hjemme i dagtimerne, hvor byggearbejdet vil foregå. Der skal derfor kigges på alternative opholdsmuligheder.

Ann Vikkelsøe fremhævede desuden de trafikale problemer, der kan opstå omkring Mozarts Plads, hvor arbejdskørsel ad Stubmøllevej og Mozartsvej er problematisk i forhold til skolebørn.

Lokaludvalget gjorde det klart, at de endnu ikke har taget stilling til om de støtter en sydlig eller nordlig beliggende station ved Sluseholmen, og efterlyste derfor gode argumenter for og imod de forskellige løsninger.

Kgs. Enghave Lokaludvalg støtter desuden en stationsplacering under terræn ved Ny Ellebjerg, da det vil skabe en god og sammenhængende station i modsætning til i dag. Ved denne løsning vil beboere omkring Haydnsvej desuden slippe for en del gener i anlægsperioden.

#### **Ad 6**

Efter oplæggene fra lokaludvalgene stillede borgerne en række opklarende spørgsmål angående parkering ved Mozarts Plads, manglende stationsplacering ved Sjælør mv. til Ingvar Sejr Hansen. Blandt spørgsmålene var også en række holdningstilkendegivelser, som er medtaget i det følgende afsnit.

#### **Ad 7**

Efter en kort pause fik borgerne mulighed for at stille specifikke spørgsmål ved tre forskellige borde, som var inddelt efter stationsplaceringer. Spørgsmål og kommentarer fra borgerne er her opstillet i punktform.

#### **Ad 7a**

##### **Fisketorvet**

- Interesse for gangbro eller tunnel mellem stationen og Fisketorvet/ Copenhagen Shopping Mall. Ønske om åbning af Fisketorvet mod stationen, der kommer til at ligge på bagsiden af indkøbscenteret.
- Spørgsmål til hvordan stationen kommer til at hænge sammen med det eksisterende og kommende område, herunder Fisketorvet og IKEA på Kalvebod Brygge. Der eksisterer endnu ikke en aftale med Fisketorvet, men der er interesse for en form for sammenkobling. I forhold til IKEA skabes der ikke umiddelbart nogen ruter, men man må i stedet følge de eksisterende veje.
- Fokus på trafikreguleringen i området og hvordan metroen kommer til at påvirke trafikken.

##### **Enghave Brygge**

- Station og sporskifteskammer i bunden af Enghave Brygge samt etablering af bilbro mellem Tegllholmen og Enghave Brygge. Nøjagtig tidsplan ligger ikke på plads. En del bekymring for, hvornår broen kommer, og om broen vil være klar til åbningen af metroen.
- Kommende mindre lokalplanændring, da der skal ændres i et byggefelt i det hjørne af Enghave Brygge, hvor metro-

stationen skal etableres og broen skal ramme.

- Flere lagde vægt på vigtigheden af, at broen åbner samtidig med, at metroen tages i brug af hensyn til beboerne på Teglholmen.
- Energinet.dk står for omlægning af gasledningen og udfører i første omgang en VVM-screening. Det besluttes senere, om der skal udarbejdes en VVM-redegørelse. Omlægning af gasledningen forventes at ske i midten af 2016.
- Bekymring for om etablering af kanalby og nyt byområde, metro, bro og omlægning af gasledning kan kollidere undervejs.
- Flere var positive i forhold til brug af pramme til at transportere materiale fra tunnelarbejdspladsen via Inderhavnen kontra tungt lastede lastbiler på vejene.

#### **Sluseholmen Syd/ Nord**

- Flere havde en opfattelse af, at der blev taget særligt hensyn til lokale virksomheder og at der ikke var tilstrækkelig fokus på lokale beboere på holmene i forhold til stationsplaceringerne.
- Mange tilsluttede sig dog den sydlige løsning, især fordi opfyldningen af havnen er marginalt mindre og fordi placeringen er bedre. Flere fandt, at der vil være færre trafikgener ved denne løsning og at der er en åbenlys fordel for de studerende ved Aalborg Universitet.
- En del var ærgerlige over, at der under etablering af den nordlige metrostation bliver inddraget et grønt område, der tilhører Grundejerforeningen Sluseholmen. Grundejerforeningen er dog tilhænger af den nordlige løsning. Dog vil de meget gerne have, at der bliver reetableret et grønt rekreativt område, hvor de lokale beboere kan mødes, når metroen står færdig. Foreningen har også fokus på skolebørnene og deres mulighed for at tage metroen i skole. Der er for langt til Sluseholmen Syd og til Enghave Brygge station, når børnene skal til Skolen i Sydhavnen fra andre steder i skoledistriktet.
- Spørgsmål til kommunens anbefaling af den Sydlige løsning om, hvorvidt det hænger sammen med den eksisterende nødstation og ventilationskammeret i forbindelse

med Øresundstoget.

- Flere beboere fremhævede manglen på rekreative fællesområder. Det eneste område er den grønne tange langs med kajen, kaldet hundeluffertriben, der tilhører Grundejerforeningen Sluseholmen. Derfor er flere tilhængere af den sydlige løsning, da det vil betyde, at området ikke inddrages til byggeplads som ved den nordlige løsning.
- Enkelte bemærkede, at den sydlige løsning favoriserer Sluseholmen frem for den nordlige, der ligger tættere for både beboere fra Teglholmen og Sluseholmen. Det blev fremhævet, at den sydlige løsning vil vende ud mod Vasbygade kontra den nordlige, hvor stationen på flere sider vil være omgivet af beboede områder og dermed fremtidige brugere.

#### 7b.

##### **Mozart Plads**

- Støj – især bekymring over, at dagtimerne går fra kl. 7-18 (lang periode – altså begynder tidligt og slutter sent) og at lørdag også regnes som hverdag. Der var et par børnefamilier, der ikke kunne se, hvordan de skal få det til at hænge sammen. De bor direkte ud til Mozarts Plads.
- Busomlægning – der var skepsis overfor, om der er plads til at bus 3A og 10 kan passere gennem Louis Pios Gade som det blev beskrevet på workshopen.
- Lastbiltrafik ad Mozartsvej og Stubmøllevej – det er meget små veje, som benyttes til lokaltrafik og som mange børns skolevej. Der er en privatskole på Stubmøllevej med 300+ elever.
- Nedlægning af parkeringspladser
- Adgangsforhold til gård ved Borgmester Christiansensvej, hvor der er 30 parkeringspladser i gården.
- Mulighed for oprettelse af lokale arbejdspladser og praktikpladser ved selve byggeriet.

#### 7c.

##### **Ny Ellebjerg / Haydnsvej**

- Stationen i terræn er en langstrakt arbejdsplads. Ved en station i terræn kommer tunnellerne op til et modtage-

kammer, og videre op på en dæmning.

- Bliver stationen underjordisk bores der videre med tunnelmaskinerne til stationens placering. Dyrt fordi det er en endestation, og togene skal kunne vende i et underjordisk kammer. Placeres på den nordlige side af Ny Ellebjerg station.
- Underjordisk løsning: Perronerne forbindes med en fælles, underjordisk tunnel under alle sporene.
- Frederiksberg Kommune: En fremtidsløsning ved en underjordisk station. Metroen kan senere fortsættes forbi det gamle Grønttorv, krydse Valby Station, føres op til ZOO, krydse Frederiksberg, forbi Nørrebro Station og ende på Bispebjerg Station. Etableres den underjordisk, er man automatisk den rigtige vej til en forlængelse. Hele kommunalbestyrelsen bakker op om en underjordisk løsning.
- Nedgravning sparer de omkringliggende ejendomme for meget støj. Langt flere gener ved en løsning i terræn end ved en nedgravet løsning. Kammeret ved Haydnsvej svarer til at bygge en yderligere station. Der vil også efterfølgende være støjende trafik. Til gengæld kræver den nordlige løsning en længere stationsboks, der vil støje mere i anlægsfasen. Metrohegnet vil ligge helt op til beboelsen Ellebo. 211 beboere vil blive meget generet.
- Til december forventes Borgerrepræsentationen at tage stilling til stationens placering. Derefter besigtiger Ekspropriationskommissionen området og i den forbindelse afholdes et offentligt møde.
- Støjgener skifter gennem byggeprocessen, fra fase til fase efterhånden som arbejdet skrider frem.
- Hvad så når tidsplanen ikke holdes, bliver det så døgnarbejde? Hvis der sker noget uforudset skal det vurderes om der skal udarbejdes en ny VVM redegørelse. Nabo-pakkebekendtgørelsen sætter rammerne for, hvordan naboerne skal varsles.
- Den nedgravede endestation er 650 mio. dyrere – men ud af et budget på mange milliarder kan det være pengene værd.



**Ad 8**

Efter Café-runden var der en kort opsamling, hvor referenterne fra de tre borde fremlagde ovenstående synspunkter og diskussioner.

Herefter gennemgik Ingvar Sejr Hansen den videre proces, som i første omgang indebærer høringsprocessen frem til den 18. oktober, hvorefter en hvidbog med resumé og vurdering af samtlige høringssvar produceres til politikerne. Den endelig vedtagelse af VVM-grundlaget forventes i slutningen af året, hvorefter Transportministeriet forventes at udarbejde bekendtgørelser til regulering af byggeriet. Endelig forventes lokalplanarbejdet for de kommende stationer at starte op i begyndelsen af det nye år.

Slutteligt henviste Ingvar Sejr Hansen til Københavns Kommunes høringsportal [www.blivhoert.kk.dk](http://www.blivhoert.kk.dk), og mindede om høringsfristen den 18. oktober 2015.

## Referencer

Metroselskabet, Transportministeriet, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune: "Cityringen – Udredning af metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen", juni 2013.

Københavns Kommune: "Hvidbog 1. Indkaldelse af idéer og forslag. VVM for metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen". Februar 2015.

Københavns Kommune: "Metro til Sydhavnen, VVM-redegørelse", August 2015.

Københavns Kommune: "Den sammenhængende by. Kommuneplanstrategi 2014 for Københavns Kommune". December 2014.

Københavns Kommune: "Forslag til Københavns Kommune Kommuneplan 2015". August 2015.

Transportministeriet: "Bekendtgørelse om forurening og gener fra anlægget af Cityringen (Byggepladsbekendtgørelsen)" med senere ændringer.

Transportministeriet: "Bekendtgørelse om kompensation, genhusning og overtagelse som følge af forurening og gener fra anlægget af Cityringen (Nabopakkebekendtgørelsen)" med senere ændringer.