



Høringsnotat vedr. høringen af miljøkonsekvensvurderingen af metrolinje M5

Indledning

Baggrund

Københavns Kommune og Trafikstyrelsen har i perioden 1. august - 26. september 2024 fremlagt miljøkonsekvensrapport for metrolinje M5 og udkast til §25- tilladelse i offentlig høring på Københavns Kommunes høringsportal blivhoert.kk.dk. Dette med henblik på, at berørte myndigheder og offentligheden i perioden har fået mulighed for at komme med bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten for metrolinje M5 og udkast til §25-tilladelse til projektet.

I høringsperioden har Københavns Kommune afholdt et fysisk borgermøde d. 21. august og et digitalt borgermøde d. 27. august. På møderne var der deltagelse fra Metroselskabet. I alt har Københavns Kommune modtaget 821 høringssvar. Høringssvarene er modtaget via høringsportalen, via e-mail og pr. brev uden om portalen. Der er kommet 15 høringssvar fra offentlige organisationer og myndigheder, 6 fra offentlige selskaber og virksomheder, 47 fra private virksomheder og grundejere, 34 fra interesseorganisationer og foreninger. 7 høringssvar fra Københavns Kommune lokaludvalg. 722 høringssvar er fra borgere (ca. 85 procent). Alle høringssvarene fremgår samlet af bilag 2.

Sideløbende med høringen af miljøkonsekvensrapporten for M5 blev der igangsat en supplerende miljøkonsekvensproces for en alternativ placering af den slusktakt, som i miljøkonsekvensrapporten for M5, er placeret i Vester Søgade. Afgrænsningen af denne miljøkonsekvensvurdering var i høring samtidig med selve miljøkonsekvensrapporten for M5.

Efterfølgende blev der i november 2024 igangsat yderligere en supplerende miljøkonsekvensvurdering for en række optimeringsforslag for M5, på baggrund af ansøgning fra Metroselskabet. I december 2024 blev der foretaget en høring vedr. afgrænsningen af denne supplerende miljøkonsekvensvurdering.

Høringsnotatets formål

Dette høringsnotat har til formål at opsummere hovedtrækkene i de i alt 821 indkomne høringssvar. Høringsnotatet fungerer som et vidensgrundlag, der skal understøtte, at en politisk beslutning om anlæggelse af metrolinjen M5 kan foregå på et oplyst grundlag, hvor offentlighedens spørgsmål og bemærkninger til projektet indgår i beslutningsgrundlaget.

Formålet med høringsnotatet er at opsummere de indkomne hørings-svar. Københavns Kommune som myndighed og Metroselskabet som bygherre giver sine bemærkninger til de indkomne høringssvar i notatet. I notatet tages ikke stilling til hvorvidt M5 skal realiseres og i givet fald med hvilken løsning, variant, etapedeling eller lign. Dette er en beslutning, der træffes i forbindelse med indgåelse af aftale om byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm, hvor der også skal anvises finansiering dertil. Dette er således en politisk beslutning, hvor høringsnotatet indgår i beslutningsgrundlaget. Høringsnotatet vil også danne grundlag for myndighedernes videre arbejde med udarbejdelse af en hvidbog og revideret udkast til § 25 tilladelse.

I høringsnotatet orienteres i øvrigt også om indholdet af de høringssvar, som Københavns Kommune modtog ifm. afgrænsningerne af de supplerende miljøkonsekvensvurderinger.

Høringsnotatets indhold og opbygning

Høringssvarene er behandlet ud fra det område i byen, som høringssvarene omhandler, efterfulgt af en gennemgang af de bemærkninger, der er kommet, som har mere generel karakter, og/eller som knytter sig til et emne i miljøkonsekvensrapporten. Dette skal gøre det muligt enten at læse høringsnotatet i sin helhed eller bruge det som opslagsværk på specifikke emner eller geografier.

Når høringssvarene kommer fra offentlige organisationer og myndigheder, offentlige selskaber og virksomheder, private virksomheder og grundejere, interesseorganisationer og foreninger samt lokaludvalg, nævnes disse ved navn sammen med høringssvarnummer. For øvrige høringssvar angives alene høringssvarnummer.

Efter hvert afsnit (emne eller geografi) fremgår Københavns Kommunes vurdering af høringssvarenes indhold. Med dette forstås Københavns Kommunes Økonomiforvaltning, som er myndighed for projektet. Metroselskabet har givet input til besvarelserne og det er gjort tydeligt hvornår svaret er givet af henholdsvis Københavns Kommune som myndighed og Metroselskabet, der er ansøger/bygherre på projektet.

I forbindelse med afgrænsningen for den supplerende miljøkonsekvensundersøgelse vedr. slusksakten, indkom også en række høringssvar, som i højere grad vedrør selve miljøkonsekvensrapporten for M5. Disse er indarbejdet løbende i dette høringsnotat. Til sidst i dokumentet findes i øvrigt en opsamling af hovedindholdet af høringssvarene ifm. afgrænsningen for optimeringsforslagene.

Historik

I oktober 2018 indgik Københavns Kommune og staten en principaftale om at anlægge Lynetteholm nord for Refshaleøen. Et politisk flertal i Folketinget og i København Kommunes Borgerrepræsentation har herefter ønsket at undersøge, hvordan en ny metrolinje M5 kan understøtte en bæredygtig byudvikling i de nye byudviklingsområder på Kløverparken, Refshaleøen og Lynetteholm.

I august 2020 offentliggjorde Metroselskabet en forundersøgelse af Metrobetjening af Lynetteholm, der belyste tre mulige hovedforslag til metrobetjening af Lynetteholm og Østhavnen. Dette omfattede:

- M5 (lilla linje): København H til Østerport.
- M5 Vest (orange linje): Lynetteholm til Prags Boulevard Øst
- M4 (blå linje): Orientkaj til Kløverparken.

I forundersøgelsen blev hovedforslagene bl.a. undersøgt ift. antallet af brugere, rejsetider, frekvenser og anlægsomkostninger mv. Forundersøgelsen belyste i øvrigt en række mulige etapedelinger af de enkelte hovedforslag. Forundersøgelsen med de beskrevne hovedforslag kan ses [på dette link](#).

I august 2022 besluttede Borgerrepræsentationen at igangsætte en miljøvurderingsproces for metrolinje M5 og at denne skulle indledes med, at der blev gennemført en otte ugers idéfasehøring, som tog udgangspunkt i to mulige linjeføringer. Den ene var M5 Orange med en linjeføring fra Østerport til Lynetteholm via Refshaleøen. Den anden var M5 Lilla fra København H over Islands Brygge, Amager og Refshaleøen til Lynetteholm. For M5 Lilla indgik to forskellige varianter ift. placering af station på enten Amagerbrogade Syd eller Amagerbrogade Nord. [På dette link](#) ses referat fra Økonomiudvalgets behandling af sagen. Idéfasehøringen blev afholdt i perioden 5. september til 31. oktober 2022.

I februar 2023 besluttede Økonomiudvalget at godkende, at afgrænsningen af miljøkonsekvensrapportens indhold skulle ske på grundlag af en linjeføring baseret på M5 fra Københavns Hovedbanegård via Amagerbrogade Syd til Lynetteholm med en forlængelse til Østerport Station. Det svarer til den linjeføring, der er beskrevet i miljøkonsekvensrapporten for M5, som dette høringsnotat vedrører. [På dette link](#) ses referatet af Økonomiudvalgets beslutning. Her findes også hvidbogen, der indeholder en opsummering af de i alt 381 høringssvar samt Københavns Kommunes bemærkninger dertil. I hvidbogen gives bl.a. svar på en række indkomne idéer og forslag til fx andre linjeføringer og stationsplaceringer mv.

Herefter blev miljøkonsekvensrapporten udarbejdet af Metroselskabet og Borgerrepræsentationen besluttede d. 20. juni, 2024 at sende denne i otte ugers offentlig høring sammen med udkast til § 25 tilladelse og en

perspektivanalyse af at lukke M5 som en metroring. Et referat af mødet fremgår af [dette link](#).

Den videre proces

De to supplerende miljøkonsekvensvurderinger kommer til at fremgå af en samlet supplerende miljøkonsekvensrapport, som forventes at være færdig inden sommeren 2025, hvorefter Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen tager stilling til at sende rapporten i høring forventeligt medio 2025.

Samtidig skal Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen behandle et fornyet udkast til tilladelse til anlæg efter miljøvurderingslovens § 25, som ligeledes skal sendes i høring. Høringsnotatet og høringssvarene indgår i det videre myndighedsarbejde med dette fornyede udkast til § 25-tilladelse, hvor Københavns Kommune skal tage stilling til, om de modtagne bemærkninger giver anledning til, at der skal stilles yderligere vilkår ift. det nuværende udkast.

Der vil blive en samlet endelig politisk behandling af høringerne af miljøkonsekvensrapporten for M5 og den supplerende miljøkonsekvensrapport. Dette forventes at ske i efteråret 2025. Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen vil i den forbindelse behandle høringssvar og godkende miljøkonsekvensvurdering og udkast til § 25-tilladelse. På dette tidspunkt forventes dette høringsnotatet 'udbygget' til en hvidbog, der adskiller sig fra høringsnotatet ved også at beskrive, hvordan høringssvarene har givet anledning til supplerende vilkår i § 25-tilladelsen, som Københavns Kommune som myndighed fastsætter overfor Metroselskabet.

§ 25-tilladelsen til projektet kan først meddeles, når Folketinget har vedtaget en anlægslov for projektet, som bygger på en politisk beslutning om den konkrete linjeføring som ønskes anlagt.

Opsummering og svar på høringssvar

Generelt om udbygning af metronettet

En række høringssvar bakker generelt op om udbygningen af Metroen i København med henvisning til blandt andet ønsket om mere kollektiv og effektiv transport (805, 797, 785, 781, 773, 767, 766, 722, 750, 737, 734, 727, 719, 718, 714, 712, 706, 704, 700, 699, 695, 683, 661, 680, 676, 688, 644, 629, 627, 617, 615, 614, 603, 592, 589, 584, 578, 577, 576, 575, 563, 550, 541, 539, 478, 452, 447, 444, 438, 428, 425, 420, 417, 416, 414, 412, 408, 406, 401, 382, 377, 376, 368, 358, 357, 355, 338, 314, 296, 287, 284, 274, 273, 268, 267, 265, 264, 263, 212, 209, 201, 200, 195, 194, 191, 189, 184, 173, 171, 166, 162, 158, 157, 155, 151, 144, 125, 124, 109, 108, 107, 97, 82, 79, 76, 71, 64, 57, 54, 24, 19, 4).

Høringssvar 773, 766, 762, 734, 719, 700, 658, 629, 603, 575, 563, 498, 476, 462, 408, 356, 350, 337, 322, 319, 318, 299, 291, 290, 289, 278, 271, 255, 226, 218, 214, 203, 181, 168, 160, 148, 120, 117, 88, 72, 70, 66, 62, 58, 53, 46, 23, 22, 15, 9 bakker op om sydlig løsning. Dette er blandt andet på grund af, at denne linjeføring løser de udfordringer, der er omkring kapacitetsproblemer i havnesnittet, og at den vil dække områder på Amager og i Østhavnen, som ikke er betjent med metro i dag. Høringssvar 291 fremhæver at det er positivt, at stationen giver mulighed for skift til havnebussen.

Frederiksberg Kommune (575) bemærker at den mest fremtidssikrede løsning er at vælge den sydlige løsning og videreføre denne linjeføring fra Københavns Hovedbanegård over en mulig station ved Gammel Kongevej med stop ved Forum, Stengade og Rigshospitalet i fase 1 - med åbning i 2035.

Høringssvar 91 bakker op om nordlig løsning og bemærker, at den sydlige løsning vil skabe gener for eksisterende byområder og deres beboere og at den vil være omkostningsfuld at anlægge. I stedet bør busruterne revurderes ift. at trafikbetjene de områder, som der er behov for.

Københavns Lufthavn A/S bemærker, at selvom M5 ikke vil gå til og fra lufthavnen, er den alligevel vigtigt ift. at sikre, at der er tilstrækkelig kapacitet for fremtidens togtrafik til og fra lufthavnen.

Københavns Kommunes bemærkninger:

Det er ikke blandt formålene med dette høringsnotat, at komme med anbefalinger til hvilke løsninger og varianter der skal vælges. Dette er en politisk beslutning, der træffes i forbindelse med indgåelse af aftale om byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm herunder valg af linje, stationer, etapedeling, finansiering mm.

Det skal bemærkes, at der er igangsat en supplerende miljøkonse-

kvensvurdering der belyser alternativ placering af slusksakt med henblik på at muliggøre en station ved Gammel Kongevej i forbindelse med evt. fremtidig lukning af M5 som ring.

I forhold til forslag om at betjene Lynetteholm med busser fremfor metrobetjening, viser tidligere gennemførte undersøgelser, at det ikke vil være en tilstrækkelig kollektiv trafikbetjening, at betjene området med busser i lyset af det antal beboere og arbejdspladser, som forventes på Lynetteholm.

København H

PWH-Ejendomme A/S (263), der ejer og udlejer boliger ved KBH H, bakker op om projektet, men foreslår, at det skydes 10 år for ikke at genere beboerne med blandt andet støj ved KBH H igen efter byggeriet af M3.

Gårdlauget i Stampesgadekarreen (463) bemærker, at der skal sikres en renovationsplan for Stampesgadekarren ved byggepladsen og at adgangsforhold skal tilrettelægges. Høringssvaret henviser til de store problemer, de har oplevet i forbindelse med anlægget af M3.

DSB (407) ønsker at blive inddraget så tidligt som muligt i planlægning af udformning og udførelse af projektet, for at sikre tilstrækkelig langsigtet skiftekapacitet mellem metrosystemet og jernbanen på København H og Østerport Station. De ønsker desuden, at der sikres koordinering med kapacitetsforøgende projekter på København H. Der skal derudover sikres de bedst mulige adgangsforhold for passagerer under udførelse og efterfølgende drift, herunder adgang til tilstrækkelig cykelparkeringskapacitet for det samlede terminalanlæg ved København H. De bemærker også, at der samtidigt skal sikres et velfungerende affalds- og vareflow på stationerne, så de ønskede kommercielle aktiviteter til understøttning af togproduktet kan opretholdes.

Banedanmark (505) bemærker, at de arbejder på en række projekter, der potentielt kan medføre kumulative effekter og forslår derfor, at de nævnes. Herunder gælder:

- Projektet "Forenkling af København H".
- Projektet "Helhedsplanen for jernbanen i hovedstadsområdet".
- Projektet "Automatisering af S-banen (stationer og strækninger)".

Banedanmark vil gerne bistå med faglig sparring og koordinering i beskrivelsen af skiftetunnelen ved KBH H og anbefaler, at der tænkes i alternative løsninger for at undgå fremtidige trængselsproblemer, hvis den nævnte transfertunnel under sporene på Københavns Hovedbanegård ikke tilvælges.

Ved Københavns Hovedbanegård foreslår Banedanmark, at det bør undersøges om stations- og transversalkammerets indfatningsvægge kan udføres som slidsevægge, fordi arbejdstakten er 3-4 gange hurtigere, uden det går på kompromis med miljømæssige forhold.

Banedanmark foreslår, at DSB høres ifm. midlertidig nedlæggelse af cykelparkeringspladserne som der lægges op til.

Andelsboligforeningen Stampesgade 2/Reventlowsgade 22 (528) bemærker, at det er meget indgribende for dem der bor i området, at der igen skal være byggeplads ved Reventlowsgade. De vil gerne have, at der etableres en uafhængig kontrolinstans, hvor borgerne kan henvende sig før, under og efter byggeriet samt at beboerne sikres kompensation ved gener.

DGI Byen (592) bemærker, at det planlagte arbejde ved KBH H ligger tæt på DGI Byens matrikel og i den forbindelse har de en række bekymringer. Herunder at ledningsomlægninger inden for deres matrikel vil være til stor gene for DGI Byen, og at de trafikale påvirkninger og støjmæssige gener vil få store konsekvenser for DGI Byen og at de forventer et fald i besøgende og overnattende gæster. De ønsker, at der under hele anlægsperioden er farbare adgangsforhold til DGI Byens faciliteter. Derudover forventer de, at nabokompensationen også kommer til at gælde for hoteller og conferencecentre.

E/F Reventlowsgade 20 (771) gør opmærksom på, at stationen i Reventlowsgade vil få store negative konsekvenser for beboerne. De bemærker, at det er vigtigt, at der udarbejdes en grundig renovationsplan for området både ift. anlægsperioden, men også ift. den efterfølgende driftsperiode.

E/F Reventlowsgade 26-30 (670) skriver på vegne af over 100 borgere. De vurderer ikke, at miljøkonsekvensrapporten er fyldestgørende, og at det giver usikkerhed om projektets validitet. De bemærker at miljøkonsekvensrapporten er mangelfuld i forhold til at belyse muligheden for en station i Bernstorffsgade, og at der mangler information om behovet for metroudvidelse. Derudover bemærker de, at der mangler beskrivelse af byggeriets påvirkning af borgerne, og at der mangler beskrivelse af udregning af kompensationsformer og -scenarier samt erstatninger. Derudover efterspørger de en beskrivelse af samarbejdet mellem borgere og bygherre og myndigheder i forbindelse med processen med anlæg af metrolinje M5.

HORESTA (695) ser overordnet positivt på forslaget til den nye metrolinje. Dog vurderer de, at området ved KBH H i anlægsperioden vil få store gener, som vil påvirke flere af deres hotelmedlemmer, og efterspørger detaljeret overblik over tidsplan og overblik over byggeriets fa-

ser og konkret støjbelastning, så deres medlemmer kan omstille sig efter det. De ønsker desuden, at der arbejdes med tryghedsskabende foranstaltninger såsom belysning, kameraovervågning mv. Derudover ønskes mulighed for kompensation i de perioder, hvor hotellerne ikke kan tilbyde overnatning pga. anlægsgener.

Vesterbro Lokaludvalg (756) bemærker, at der bør arbejdes videre med en station i Bernstorffsgade, så de beboere, der bor ved Reventlows-gade, ikke igen skal have gener fra et stort anlægsprojekt. De bemærker, at det er uklart, om bygninger ved Hovedbanegården skal rives ned og bemærker, at det er nationalt industrikulturminde.

Ejerforeningen Stampesgade 6 (720) bemærker, at det er alvorligt at beboerne i området igen skal være nabo til en metrobyggeplads. De ønsker, at kompensationen for beboerne skal tilrettelægges, så beboerne holdes skadesløse, og der sikres kompensation for støj-, vibrations-, støv- og lysforurening, skader på bygninger mv. i forbindelse med byggeriet. De bemærker, at denne kompensation skal udregnes efter spidsbelastninger, ikke som et gennemsnit af generne.

Metrogruppen ved KBH H (570, 665, 786) bemærker, at de repræsenterer over 600 beboere. De er bekymrede for igen at skulle have en metrobyggeplads, hvor de bor med de gener såsom støj, rystelser, partikelforurening og bygningsskader, som anlægsperioden vil medføre og de langsigtede sundhedsmæssige negative virkninger heraf. De ønsker, at alternative anlægsmetoder undersøges. De ønsker, at placeringen af metrostationen i Bernstorffsgade genovervejes. De opfordrer desuden til etablering af en uafhængig instans til håndtering af problemer og erstatningsspørgsmål. Derudover kræver de, at de rette valgmuligheder er til stede ift. kompensation og genhusning og at rammerne herfor er tydelige.

Høringssvar 413, 437, 440, 441, 450, 451, 480, 489, 491, 495, 516, 532, 540, 543, 549, 553, 608, 635, 642, 664, 669, 672, 733, 795 bemærker, at det er uhensigtsmæssigt, at der igen skal være en metrobyggeplads ved Reventlowsgade og Stampesgade. Herunder bemærkes det, at det vil give gener med støj, støv, vibrationer, trafikale påvirkninger, herunder nedlæggelse af cykel- og bilparkering i området, og at det vil få betydelige sundhedsmæssige konsekvenser for beboerne. Det foreslås, at den alternative placering i Bernstorffsgade, hvor der ikke er boliger i nærheden, genovervejes. Hvis der arbejdes videre med placering i Reventlowsgade, ønskes det, at alle beboere, som ønsker det, kan få genhusning, og det ønskes, at der gives kompensation til dem, som pådrages gener i forbindelse med byggeriet. I forhold til at mindske gener for beboerne ønskes det, at der kommer holdbare løsninger i forhold til adgangsforhold, affaldshåndtering mv.

Københavns Kommunes bemærkninger:Stationsplaceringen:

Ift. forslag om at placere stationen i Bernstorffsgade frem for Reventlowsgade har Metroselskabet tidligere undersøgt muligheden. Placeringen i Bernstorffsgade er blevet fravalgt af hensyn til forsyningssikkerheden, da større, kritiske forsyningsledninger løber i Bernstorffsgade og på grund af, at placeringen ville kræve større trafikomlægninger af buslinjer med mange passagerer. Derudover er placering i Reventlowsgade valgt da der her er kort afstand til M3/M4 og S-tog, hvilket giver bedre skiftemuligheder for de rejsende.

Hvidbogen, som blev udarbejdet på baggrund af idefasehøringen for miljøkonsekvensvurderingen for metrolinje M5, i 2022, omfatter dette forslag. Et link til denne findes i starten af dette dokument.

Øvrige projekter i området ved KBH H

Ift. Banedanmarks bemærkninger om de tre anlægsprojekter ""Forenkling af København H, Helhedsplanen for jernbanen i hovedstadsområdet og Automatisering af S-banen (stationer og strækninger)" sidder Metroselskabet med i koordinations-/styre- og arbejdsgrupper, der vedrører disse projekter. Der er desuden indgået en 3. parts aftale mellem Metroselskabet og Banedanmark, der sikrer, at Banedanmarks tekniske eksperter inddrages i drøftelser, hvor M5-projektet påvirker Banedanmarks infrastruktur. Til- eller fravalg af ny transfertunnel beror på politisk beslutning om denne. Københavns Kommune vil inddrage Banedanmark ifm. udformning af en evt. transfertunnel. For så vidt angår udførelsesmetoder, så vil Metroselskabet i stor udstrækning lade det være op til den pågældende entreprenør at vælge sådanne, så længe de holder sig inden for de i kontrakten fastsatte rammer.

I forhold til DSBs bemærkninger bemærker Metroselskabet, at de i længere tid har været i dialog med DSB Ejendomme om forskellige forhold omkring de to stationer København H og Østerport. DSB er meget velkomne til at deltage i dialogen/koordineringen. Fokus i den nuværende dialog er på Hovedbanegården, da evt. anlæg af M5 på/ved Østerport først vil ske fra ca. 2040. Udkastet til § 25 tilladelse indeholder et vilkår om, at etablering af byggepladser ikke må foretages før Københavns Kommune og politiet har meddelt en skriftlig tilladelse til indretning af de enkelte byggepladser. Københavns Kommune vil i den forbindelse høre DSB vedr. byggepladstilladelser ved Hovedbanen og Østerport. Ved Hovedbanegården vil adgang til DGI-byen i anlægsfasen være et opmærksomhedspunkt ved byggepladsindretning.

Det skal bemærkes, at Metroselskabet arbejder på at sikre optimale adgangs- og skifteforhold for alle passagerer i såvel anlægs- som

driftsfasen. Linjeføringen for M5 krydser Carsten Niebuhrs Gade under ejendommen beliggende cirka ved nr. 20B.

Trafik:

Der er stort fokus på trafiksikkerheden i projektets anlægsfase. Metroselskabet arbejder med en række tiltag til at fremme sikkerheden som både kan være stedsspecifikke og generelle. I detailplanlægningen af byggepladserne vil der blive udført konkrete sikkerhedsmæssige tiltag. Etablering af byggepladser må ikke foretages før Københavns Kommune og politiet har meddelt en skriftlig tilladelse dertil. Dette skal ske på baggrund af en ansøgning, der indeholder tegninger af den trafikale indretning af byggepladsen og dens omgivelser herunder eventuelle forslag til ombygninger af vej- og signalanlæg i den udstrækning at byggepladsen berører trafikafviklingen. Dette er fastsat og uddybet i et vilkår i § 25 tilladelsen.

Parkeringsforhold

I forhold til bilparkering kan det ikke undgås, at der midlertidigt nedlægges pladser i anlægsfasen, men det tilstræbes, at færrest mulige pladser nedlægges. Københavns Kommune bemærker, at parkeringsforhold ændres jævnligt, og en evt. afværge bør ses i relation til de faktiske forhold, der gælder på det pågældende tidspunkt hvor anlægsprojektet starter. Det er derfor noget Københavns Kommune undersøger, når projektet er længere fremme.

Derudover vil der ifm. anlægsfasen blive fjernet cykelparkering midlertidigt, men Københavns Kommune og Metroselskabet vil tilstræbe at der fjernes færrest mulige pladser. Dette skal belyses nærmere gennem ovennævnte tilladelser til byggepladsindretning, hvor Københavns Kommune vil lægge vægt på, at antallet af nedlagte parkeringspladser til både biler og cykler begrænses mest muligt. Særligt cykelparkeringskapaciteten omkring Hovedbanegården er en udfordring, og Metroselskabet bemærker at det ikke er en udfordring de kan løse alene. En samlet plan for cykelparkering omkring Hovedbanegården kræver involvering af flere interessenter, og problemstillingen adresseres i koordinationsforum for København H nedsat under Transportministeriet.

Ift. cykelparkering i driftsfasen vil Metroselskabet i det kommende arbejde med udvikling af projektet afklare, hvordan de kan anlægges cykelparkeringen, så der tilvejebringes tilstrækkelig kapacitet, og at den anlægges på en måde så den giver bedst mulig funktionalitet for passagererne. Det skal bemærkes, at Metroselskabet arbejder på at sikre optimale adgangs- og skifteforhold for alle passagerer i såvel anlægs- som driftsfasen.

Nabokommunikation:

Metroselskabet ved af erfaring, at et metrobyggeri kan opleves som en udfordring at have som nærmeste nabo. Derfor har selskabet gennem både byggeriet af M3 Cityringen og M4 til Nordhavn, Sydhavn og Valby lagt stor vægt på information og dialog med naboerne til byggepladserne. Erfaringerne fra tidligere byggerier bringes med i de kommende byggerier, og Metroselskabet vil i forbindelse med M5-projektet udvikle et fornyet nabokommunikationskoncept, hvor selskabet også ønsker at invitere borgere, f.eks. omkring København H, til at bidrage med input til, hvordan man som nabo vil foretrække information og dialog om gener fra byggeriet. Når byggeriet går i gang, vil selskabet løbende informere naboerne om byggeriet, og om hvad man som nabo kan forvente af byggeaktiviteter, hvornår, ligesom man som nabo altid kan kontakte metroselskabet med spørgsmål eller kommentarer. Alle henvendelser behandles individuelt og med involvering af teknikere i Metroselskabet, så der om muligt kan findes konkrete løsninger, som kan afhjælpe gener mest muligt inden for rammerne af det arbejde, som skal udføres, så borgerne kan indrette deres hverdag derefter. Det kan også være relevant, at Metroselskabet involverer Københavns Kommune eller andre aktører, hvilket Metroselskabet også har opbygget gode erfaringer med. Inden anlægget af M5, begynder, vil Metroselskabet evaluere hidtidige erfaringer og i samarbejde med Københavns Kommune sikre en organisation, som naboer kan kontakte og få hjælp og information fra.

Støj og vibrationer:

Anlæggelsen af metrolinje M5 kan ikke undgå at medføre støjgener for de mennesker og virksomheder, som bor omkring byggepladserne. Støjende arbejde udføres som udgangspunkt om dagen, dvs. i tidsrummet kl. 7-18, mens tunnelboringen foregår i døgndrift. For metrobyggeriet er der en særlig national regulering (Byggepladsbekendtgørelsen), der fastsætter støjgrænser i forskellige faser på alle metrobyggepladser, samt stiller krav om at Metroselskabet anvender BAT (Best Available Techniques). Byggepladsbekendtgørelsen blev tilvejebragt i forbindelse med anlægget af Cityringen, og Metroselskabet forventer at en lignende bekendtgørelse kommer til at gælde for M5. Det forventes at de forskellige faser reguleres i forhold til den aktuelle anlægsfases støjgrænse, som varierer i henhold til den type arbejder, som udføres og byggepladsens placering i forhold til naboerne. Således vil støjgrænserne for fasen, hvori f.eks. sekantpæleboring udføres, være højere end den fase, som regulerer støbearbejder. I nogle af anlægsfaserne vil der desuden være mulighed for udførelse af aften- og natarbejde. For at bestemme støjniveauet fra bygge- og anlægsarbejderne foretages der kontinuert facadestøjmålinger ved byggepladsernes omkringliggende bygninger.

Der arbejdes med en række afværgeforanstaltninger, som der tages i brug for at begrænse støjen ved byggepladser, herunder fx fire meter højt, støjisoleret byggepladshegn. Projektet har derudover indarbejdet løsninger fra anlægget af M3 og M4, med inddækning og afskærmning

af maskiner. Derudover oplyser Metroselskabet, at entreprenøren pålægges at udarbejde en støjhandlingsplan med henblik på indretning af byggepladsen, så naboerne generes mindst muligt.

I forhold til forslag om lokal støjafskærmning såsom eks. overdækning af byggepladser vil det blive anvendt i de tilfælde hvor det har en god effekt, f.eks. i form af større eller mindre overdækning eller indkapsling af stationære støjkluder på byggepladserne.

Det bemærkes i øvrigt, at § 25-tilladelsen indeholder et vilkår om, at der for alle byggepladser skal udarbejdes en støj- og støvhandlingsplan, til Københavns Kommunes godkendelse, med mindre andre regler fastsættes i en særlovgivning (fx en byggepladsbekendtgørelse).

Ift. Banedanmarks forslag om at undersøge muligheden for at indfatningsvægge kan udføres som slidsevægge i stedet for med sekantpæle, da det efter Banedanmarks vurdering går hurtigere, er begge muligheder medtaget i miljøkonsekvensvurderingen. Metroselskabet bemærker, at etablering af slidsevægge er mindre støjende end etablering af sekantpæle, men at de ikke nødvendigvis er hurtigere at montere.

Skader på bygninger:

Erfaringerne med overvågning fra de tidligere metrobyggerier viser, at risikoen for væsentlige bygningsskader er meget begrænset. Men før anlægsarbejdet begynder, bliver eksisterende skader og revner i nabo-bygninger kortlagt. Derudover sætter Metroselskabet måleudstyr op, så de kan overvåge vibrationer og mulige sætninger fra arbejdet i de omkringliggende bygninger i selve anlægsfasen.

Hvis der sker alvorlige sætningsskader, der overskrider værdierne for almindeligt anlægsarbejde, kan Metroselskabet være erstatningsansvarligt. Metroselskabet benytter byggesagkyndige, der før anlægsstart gennemfører en bygningsmæssig registrering og vurdering af de nærmest liggende bygninger. Det sker på grundlag af bygningstegninger og besøg på lokaliteten. Skaderne kan være opstået på grund af lokale udfordringer såsom jordbundsforhold. Der kan også blive behov for at lave kompenserende foranstaltninger – som for eksempel jordforstærkning – inden arbejdet udføres.

Metroselskabet bemærker, at hvis man som nabo er bekymret for en skade på sin bygning, sender Metroselskabet altid en byggesagkyndig ud for at besigtige skaden. Hver enkelt skade behandles og vurderes enkeltvis, og Metroselskabets byggesagkyndige samt ejer/lejer aftaler det videre forløb.

Ift. spørgsmålet om hvorvidt der skal nedrives bygninger ved Hovedbanegården, bemærker Københavns Kommune, at der skal nedrives en enkelt teknisk bygning på Reventlowsgade 13, som hverken er fredet eller bevaringsværdig.

Kompensation:

I forhold til muligheder for kompensation er det uafklaret hvilke tiltag der skal tages i forhold til eventuelt berørte naboer. Først med anlægsloven er den præcise linjeføring fastlagt samt mulige faser og konstruktioner. Det forventes, at der for M5 vil blive udarbejdet et regelsæt om kompensation svarende til det som var gældende ved anlæg af M3 og M4, i tilfælde af at projektet i de forskellige anlægsfaser har brug for aften- og natarbejde. Det ville i givet fald betyde, at der vil blive udbetalt kompensation til en husstand, hvis det tilladte støjniveau ved husstandens facade med vindue beregnes til over 60 dB i aftentimerne (kl. 18:00-22:00) eller over 55 dB(A) om natten (kl. 22:00-07:00). Dagsarbejde (7:00-18:00) ville ikke berettige til kompensation. Der ville kunne være tilfælde, hvor arbejder i kortere perioder kan foregå i aften- eller nattetimerne, uden at berørte naboer ville blive berettiget til kompensation. Kompensationens størrelse ville afhænge af boligens størrelse, længden af perioden, hvor de nævnte støjgrænser overskredides, og hvor meget støjgrænserne er overskredet. Metroselskabet er generelt meget opmærksom på, at flere naboer omkring København H tidligere har været påvirket af generne fra anlægget af Cityringen.

I forhold til adgangsforhold til bygninger og renovation bemærker Metroselskabet, at det er forventningen, at der under hele anlægsperioden vil være adgang til hoveddøre i Stampesgade, ligesom det sikres, at der i hele anlægsperioden er mulighed for håndtering og afhentning af renovation. Metroselskabet vil i nødvendigt omfang indgå i dialog med ejerne af naboejendommene for at opnå gode og brugbare løsninger.

I forhold til partikelforurening stiller Metroselskabet krav om at entreprenørmaskiner mv. opfylder emissionskrav jf. Trin 5 eller at der anvendes el-drevet udstyr ved byggepladserne, især ved lukkede byrum. I forhold til lastbiltransport så pålægges entreprenørerne at anvende lastbiler som opfylder krav i EURO VI eller eldrevne lastbiler. Derudover er det en generel forventning, at markedet for eldrevne maskiner udvikles mere og mere i projektets levetid, og at eldrevne maskiner erstatter konventionelt udstyr i større grad.

v/ Bryggebroen

Andelsboligforeningen Jutlandiahus (234) ønsker indsigt i, hvordan processen vil være for registrering af standen af ens bygning før anlægsarbejdets start og hvordan evt. skader på bygningen ifm. anlægget registreres og udbedres. Derudover ønsker de, at der findes løsninger, der kan reducere støjen i anlægsfasen. Desuden forventer de, at der skabes erstatnings p-pladser i anlægsperioden i nærområdet til beboerne. En mulighed kunne være at leje p-pladser ved Sundhedsstyrelsen på Erik Eriksens Gade.

Bestyrelsen for Ejerforeningen Bryggens Have 1, Islands Brygge 73-75(245) foreslår, at lukningen af vejen Islands Brygge gøres permanent, så gaden bliver mere sikker og henviser til, at der i dag er en uhenigtsmæssig trafikafvikling med mange cykler. Derudover ser de muligheder for, at der kan komme et rekreativt byrum, hvis vejen lukkes permanent.

Bestyrelsen Gemini Residence (330) er bekymrede for linjeføringens påvirkning af deres ejendom, vurderer at risikoen for bygningskader er stor og er bekymrede for den trafikale afvikling i anlægsperioden. De foreslår, at linjen forskydes, så den rammer Amager nord for Islands Brygge 24, hvor det grønne område kan anvendes til byggeplads, og foreslår, at selve stationen kommer til at ligge på det grønne område mellem Axel Heides Gade og Hans Hedtofts Gade.

Afdelingsbestyrelsen, afdeling AKB København 10069 (381) og 385 bemærker, at materialet for miljøkonsekvensrapporten er omfattende, og høringsen derfor bør forlænges. I høringssvar 381 spørger de ind til beregningerne omkring problemerne med kapaciteten over havnesnittet og usikkerhederne for fremskrivningerne. De vurderer, at en station ved Bryggebroen er overflødig med henvisning til øvrige stationer i nærheden og ser gerne, at der i stedet etableres en gang- og cykelbro fra Island Brygge Syd til Enghave Brygge. De bemærker, at broforbindelsen vil koste mindre og kræve mindre CO₂ at anlægge. Derudover fremhæver de, at der er en række udfordringer, hvis der skal anlægges en station v. Bryggebroen, herunder at byggepladsen kommer til at ligge tæt på bygninger med de gener, det vil give, og at placeringen vil påvirke trafikken for både biler, cykler og gående samt gøre at en række træer påvirkes. Hvis der gives en §25- tilladelse til M5, foreslår de, at det gøres tydeligt, hvor naboer kan henvende sig i vedrørende tilbud om genhusning og kompensation.

Beboerrepræsentationen ved Bassinhusene, Axel Heides Gade 10-22 og Poul Hartlings Gade 4-8 (405) bemærker, at det planlagte anlæg forringer cyklisternes mulighed for passage igennem gaden, og opfordrer til, at der undersøges alternative placeringer for stationen. Derudover opfordrer de til, at der tidligt i projektet skabes klarhed omkring de kompensationsordninger, der vil blive tilbudt. De ønsker, at den inkluderer mulighed for midlertidig genhusning, særligt for de beboere, der vil blive mest berørt af støj og vibrationer, både dag og nat. De anmoder om, at der i god tid gives tydelig og rettidig information til alle berørte parter om støjniveauer og kompensationsmuligheder. Derudover ønsker de sikkerhed for, at der vil blive lagt en plan for genopretning og forbedring af det rekreative miljø, herunder grønne områder og cykelstier, når byggepladsen er fjernet og ønsker at indgå i tidlig dialog herom.

AB Bryggens Have 2 (461), som består af 107 andelshavere er særligt optagede af, at der gives rimelig kompensation til de beboere, der påvirkes i anlægsperioden. De bemærker, at de forventer, at kompensationen hæves ift. de kompensationsmuligheder, der tidligere har været grundlaget, og ønsker at særligt udsatte, som f.eks. er hjemme i dagtimerne også ydes kompensation. Derudover ønskes kompensation for evt. udgifter, der er forbundet med at blive genhuset i en anden bolig.

G/F Havnestad (522) forventer, at bygherre vil gøre det nødvendige for at nedbringe støjen, herunder etablere støjreducerende hegn. Desuden foreslår de, at man udvider byggeperioden for at undgå at støje om natten. Derudover ønsker de, at byggepladsen gøres så lille så muligt, så de mister færrest mulige p-pladser i anlægsfasen. De ønsker, at de kompenseres midlertidigt for de nedlagte p-pladser i nærområdet, f.eks. ved at leje pladser på den private p-plads foran Sundhedsstyrelsen. Derudover forventer de, at de kompenseres for det areal, der skal anvendes til byggeriet, både til den færdige metro og til byggepladsen og efterspørger en beskrivelse, af hvordan processen bliver, hvis der opstår skader, herunder hvordan man sikrer sig at få tildelt den rette kompensation. De bemærker yderligere, at lukning af vejen Islands Brygge vil medføre meget merkørsel, og at udrykningskøretøjer vil have sværere ved at komme frem. De foreslår, at det undersøges, om der kan etableres en anden midlertidig vej ved byggepladsen. Når byggeriet er færdigt, vil de gerne inddrages i udformningen af pladsen og ift. hvordan cykelparkering og trafikafviklingen kan ske efterfølgende.

Ejerforeningen Grönings Have (544) repræsenterer i alt 171 boliger. De bemærker, at støjen vil genere beboerne og forventer, at man vil gøre alt for at reducere generne. Dertil ønsker de, at færrest mulige p-pladser som fjernes ifm. anlægsfasen, og at vejen Islands Brygge så vidt muligt ikke lukkes i anlægsperioden, så der fortsat er adgang for udrykningskøretøjer, og merkørsel holdes på et minimum. Udover det forventer de kompensation for de gener, som beboerne vil blive påført, og ønsker en beskrivelse af processen ifm. udbedring af skader på bygninger.

IN VITRO A/S (547) bemærker, at der i forvejen er mangel på parkeringspladser i området, og at cykeltrafikken gennem området vil påvirkes negativt ligesom støjen fra anlægsfasen vil påvirke beboernes helbred i området. Det foreslås i stedet at stationen flyttes til Islands Brygge Syd og placeres i området ved Islands Brygge Skole, Jens Otto Krags Gade og Drechselsgade.

Skolebestyrelsen på Skolen på Islands Brygge (555) ønsker, at Artillerivej så vidt overhovedet muligt friholdes i forbindelse med transport af jord og byggematerialer samt i forbindelse med omlægning af eksiste-

rende trafik i den lange periode, hvor anlægsarbejdet foregår, da der færdes mange børn og unge der.

Amager Vest Lokaludvalg (568) bemærker, at etableringen af en metrostation i Axel Heides Gade giver gode muligheder for at skabe en god langsigtet løsning på de nuværende trafikale udfordringer ved reetablering efter byggeperioden og en grøn forskønnelse af byrummet, der inviterer til ophold. De foreslår, at det midlertidige stop for gennemkørsel på vejen Islands Brygge i anlægsperioden gøres permanent. Ift. anlægsfasen bemærker de, at lastbiltrafikken kan reduceres kraftigt ved i stedet at sejle den opgravede jord til behandling og deponering, og de fremhæver at den korte afstand til beboelser giver store bekymringer for kraftige vibrationer og langvarige voldsomme støjgener fra byggepladsen.

Bestyrelsen for Andelsboligforeningen Bryggens Have II (662) er uforstående overfor, at man vil tillade et metrobyggeri med de påvirkninger, som er beskrevet i miljøkonsekvensrapporten ang. støj, vibrationer, forurening og trafikale påvirkninger og mener, at afværgeforanstaltninger bør undersøges nærmere forud for godkendelse. Bl.a. angives der en bekymring over jordforurening fra den tidligere sojakagefabrik.

Islands Brygges Lokalråd (681) bakker op om en station v. Bryggebroen og mener, at det vil være en styrkelse af de kollektive transportmuligheder i området. De er bekymrede for støj og vibrationer og tung trafik ifm. anlægsfasen og ønsker, at der tages højde for trafikafvikling og trafiksikkerhed i forbindelse med anlægsperioden. Derudover foreslår de permanent lukning af vejen Islands Brygge. Høringssvar 496 bakker også op om permanent lukning af Islands Brygge for biltrafik.

Grundejerforeningen Artillerivej Syd (683) bakker op om ny station v. Bryggebroen, da den vil forbedre den kollektive trafikbetjening i området markant. Dog bemærker de, at der i planlægningsprocessen bør tages højde for trafikafvikling og trafiksikkerhed i de omkringliggende områder og pointerer, at det er vigtigt, at der ikke kun fokuseres på de direkte naboer til byggepladsen, men også på hvordan trafikken vil påvirke områder omkring.

Høringssvar 62, 72, 148, 218, 226, 271, 278 bakker op om en station ved Islands Brygge Syd, og det bemærkes, at den giver mere kapacitet mellem Amager og Sjælland, samt at det vil blive et naturligt trafikknudepunkt. Høringssvar 291 fremhæver, at det er positivt at stationen giver mulighed for skift til havnebussen.

Høringssvar 278 foreslår, at der stilles krav om ellastbiler og overdækkede lad for at mindske gener ved en byggeplads ved Islands Brygge Syd.

Høringssvar 44, 61, 127, 132, 158, 205, 216, 225, 236, 284, 286, 291, 306, 323, 338, 352, 354, 363, 364, 366, 369, 378, 379, 406, 442, 469, 496, 497, 507, 523, 525, 550, 557, 581, 624, 639, 654, 659, 667, 708, 730, 778, samt svar uden om portalen bemærker at genererne med støj, vibrationer og evt. bygningsskader og trafikale påvirkninger ifm. anlæg af en metrostation ved Axel Heides Gade er så store, at det foreslås, at stationen enten rykkes eller helt undlades. Høringssvar 306 er bekymret for, at borgere med særlige behov ikke kan få den nødvendige medicinlevering og adgang til flextrafik. Som alternativer foreslås: Kigkurren, Hilmar Baunsgårds Boulevard, ved Sturlasgade og den grønne kile mellem Axel Heides Gade og Hans Hedtofts Gade, på Fælledsiden af Artillerivej. Flere henviser til, at der ikke er langt til den eksisterende Islands Brygge Station, Havneholmen og til KBH H., og at stationen derfor kan undlades. Hvis stationen kommer til at ligge i Axel Heides Gade, spørger flere ind til mulighederne ift. kompensation og derudover bemærkes det, at støj og vibrationsgener skal mindskes mest muligt, og at trafikafviklingen og parkeringsmulighederne skal have fokus ifm. anlægsfasen.

Københavns Kommunes bemærkninger:

Vedr. stationsplaceringen

Stationsplaceringen i Axel Heides Gade valgt, da det er et område med mange beboere og arbejdspladser. Flyttes stationen, vil der enten være for stort overlap med eksisterende stationer (mod nord) eller en længere linjeføring som vil betyde længere rejsetid (mod syd). En længere linjeføring med stationsplacering v/Hilmar Baunsgaard Boulevard er i forbindelse med idéfasehøringen blevet vurderet som teknisk mulig. Det blev vurderet, at linjeføringen sandsynligvis vil skabe behov for flere nødsakke og dermed flere metrobyggepladser i byen. Hertil kommer, at nødsakke og længere tunneller vil forøge linjens CO₂-aftryk, anlægsperiode, transport af udgravet jord, anlægsomkostninger mm. Stationen vil desuden få længere afstand til Axel Heides Gade, som er et område med mange arbejdspladser, og dermed mange potentielle passagerer. En alternativ placering i selve Axel Heides Gade længere mod Sundhedsstyrelsen vil desuden betyde omfattende ledningsomlægninger. Nuværende placering er valgt for at undgå omlægning af en større ny ledning, der både er omkostningstung og som vil give stor gene for beboere og den generelle fremkommelighed i gaden under flytning.

I forhold til spørgsmål stillet om hvorvidt der er brug for aflastning af havnesnittet bemærkes det, at Hovedstadsområdet har – og forventes fortsat – at opleve en stor befolkningstilvækst. Siden 2012 har befolkningstilvæksten i hovedstadsområdet været 11 pct., mens væksten i befolkningen som helhed har været 5 pct. På den baggrund og med udgangspunkt i trafikmodelberegninger vurderer Metroselskabet, at der

opstår kapacitetsproblemer i det eksisterende metrosystem fra omkring 2035 og frem. Kapacitetsproblemerne opstår som følge af den store befolkningstilvækst i hovedstadsområdet samt det øgede udbud af arbejdspladser. Metroselskabet forventer at betjene mere end 189 mio. passagerer årligt i 2035, hvilket er 70 mio. flere passagerer end i 2023. Det vil skabe kapacitetsproblemer i det eksisterende metrosystem på M1/M2, bl.a. grundet den store stigning i antallet af beboere på Amager. Kapacitetsproblemerne er særligt knyttet til metrokapaciteten over havnesnittet, dvs. særligt stationerne på Kongens Nytorv, Christianshavn og Amagerbro, som alle betjenes af metrolinje M1/M2. Metroselskabet har igangsat en række tiltag for at forbedre kapaciteten i det eksisterende metrosystem bl.a. ændret sædeopsætning og indkøb af ekstra tog. Disse tiltag betyder, at Metroselskabet kan afhjælpe kapacitetsproblemerne frem til omkring 2035. Herefter vil der være behov for yderligere tiltag for at forbedre kapaciteten.

Trafik og parkering

I forhold til den trafikale afvikling, henvises til svar ovenfor under afsnittet om KBH H. Som supplement skal det bemærkes at håndtering af barriere effekter for især fodgængere og cyklister omkring byggepladserne vil være et særligt fokusområde.

Under anlægsfasen vil borgere være sikret adgang til og fra deres bolig og der vil derfor ligeledes være mulighed for f.eks. leverancer af medicin eller adgang til flextrafik. Der vil være over 2 m mellem bygningsfacaden og afgrænsningen af byggepladsen, hvor man vil kunne færdes.

Der vil i perioder af anlægsfasen være øget lastbiltrafik på Artillerivej, men projektet vil så vidt muligt implementere løsninger for at reducere behovet for tung anlægstrafik i byen. Det skal bemærkes at tunnelarbejdspladserne er placeret uden for det centrale København. Stationerne er desuden blevet optimeret ved at reducere deres volumen og dermed mængden af udgravning og behovet for lastbiltransport. Dog vil lastbiltransport fortsat være nødvendig og lastbiler vil køre via det overordnede vejnet og det rutenet, der er udpeget af Københavns Kommune i samarbejde med Metroselskabet.

Vedrørende forslaget om at der skal anvendes eldrevne lastbiler, bemærker Metroselskabet, at de følger markedets udvikling og har forventninger om, at det indgår som et krav i den kommende entreprenørkontrakt. Metroselskabet har desuden underskrevet en hensigtserklæring sammen med andre bygherre i regi af CO-PI, med det formål at fremme emissionsfrie maskiner på selve byggepladserne.

I forhold til overdækning af lastbiler bemærker Metroselskabet, at al jord der transporteres, vil ske på lastbiler med overdækket lad for at undgå gener. Derudover vaskes lastbilernes hjul og rengøres efter behov inden de forlader byggepladsen, og der vandes på byggepladsen

for at minimere støv. Derudover skal det bemærkes, at vejene uden for byggepladsen rengøres for jord og mudder hvis der opstår behov. Københavns Kommune bemærker, at dette vand skal afledes til spildevandskloak, der leder til renseanlæg.

Metroselskabet bemærker, at der er flere udfordringer ved forslaget om at sejle byggematerialer væk fra byggepladsen. Der skal findes og etableres et område, hvor det opgravede materiale kan mellem depoteres inden, det læsses på pramme. Det betyder, at der vil være behov for en større byggeplads. En større byggeplads med kajadgang må forventes at vanskeliggøre passage af cykler og fodgængere på vejen Islands Brygge. Fra mellemdeponiet skal jorden sejles gennem havne-løbet og blandt andet passere Havnebadet mange gange. Under transporten til der være risiko for spild af materialer i havnen og dermed forurening af havnen generelt og Havnebadet specielt. Der vil også være udfordringer med at passere havnens broer med prammene. Det kan ligeledes også være forbundet med afgifter at anvende havnens arealer og bolværker til transport ad søvejen. Desuden vil behov for broåbning give forsinkelser for øvrige trafikanter, der benytter broerne. Derudover skal det bemærkes at der i M5 projektet er tale om to typer af jordtransporter, i form af udboret materiale fra tunnelerne samt opgravet materiale fra stationer og skakte. Det udborede materiale fra metrotunnelerne (tunnelmuck) køres med tog eller transportbånd bagud gennem tunnelen til tunnelarbejdspladsen og derfra på lastbil til Lynetteholm via By & Havns jordtransportvej, hvor det anvendes som en del af opfyldningen. Opgravet materiale fra stationsbokse og skakte køres med lastbil til Lynetteholm. Evt. pramning af materiale fra tunnelbyggepladsen på Prøvestenen vil kræve etablering af et anlæg til udskibning med direkte kajadgang. Dette vil optage yderligere areal på Prøvestenen, og derved påvirke de virksomheder, der er placeret i området.

I forhold til parkering i anlægsfasen og forslag om kompenserende p-pladser, forventer Københavns Kommune, baseret på erfaringerne fra Cityringen, at anlægsloven vil muliggøre, at Metroselskabet midlertidigt eksproprierer de nødvendige arbejdsarealer i anlægsfasen. Arbejdsarealerne kan også omfatte parkeringsarealer. Københavns Kommune forventer, at fastsættelse af ekspropriationserstatningen vil ske efter reglerne i vejlovens § 103, bl.a. på baggrund af hvorvidt der er lidt et økonomisk tab. Det betyder, at der kan gives en økonomisk erstatning for tab af private parkeringspladser. Jf. vejlovens § 103, stk. 2 gælder dog et princip om 'fradrag for fordel', som indebærer, at en eventuel værdiforøgelse på grund af ekspropriationen, skal fradrages erstatningen. Erstatningen kan helt bortfalde, hvis ejendommen skønnes at opnå en fordel, der er større end det tab, der påføres ejendommen på grund af ekspropriationen. En fordel kan fx være ny adgang til en metrostation. Der er som udgangspunkt ikke en pligt til at finde er-

statningsparkeringspladser. Selve ekspropriationsforretningen foretages af Ekspropriationskommission på baggrund af en anlægslov, som skal vedtages i Folketinget. Ekspropriationsforretningen og erstatningsudmåling mv. er derfor uden for Københavns Kommunes myndighedsområde.

Der nedlægges ca. 60 bilparkeringspladser i anlægsperioden. Københavns Kommune bemærker at de seneste parkeringstællinger på Islands Brygge Syd viser, at belægningsprocenten over døgnet svinger mellem 78 og 84 %. På Københavnerkortet (kbhkort.kk.dk) kan det ses, at der i kommunens p-tællinger er registreret stort set fuld belægning i Axel Heides Gade og sidegaderne ved nattællingen kl. 22. Midt på dagen er der ledige pladser. Til gengæld er der lavere belægningsprocenter på Islands Brygge og Artillerivej, om end der er få pladser. Der er et privat betalingsanlæg drevet af Apcoa i Erik Eriksens Gade med 260 pladser, heraf nogle i kælder. De kommunale pladser i området er gratis, men der er tidsbegrænsning på 3 timer. Indgåelse af lejeaftaler til parkering har ikke været en del af de tidligere metro-byggerier.

Vedrørende forslaget om permanent lukning af Islands Brygge for gennemkørende trafik, er det noget som myndighederne skal træffe beslutning om. I forbindelse med placering af stationen i Axel Heides Gade er det blevet belyst, at Island Brygge vil kunne lukkes for gennemkørende biltrafik i den permanente situation. Beslutning om evt. lukning vil blive truffet i forbindelse med beslutning om indretning af stationspladsen.

Øvrige forhold

Angående etablering af byrum efter anlægsarbejdet er afsluttet, bemærker Metroselskabet, at de i samarbejde med Københavns Kommune, vil udarbejde et dispositionsforslag for området omkring stationen, når anlægsloven er vedtaget. Derudover skal Københavns Kommune tage stilling til, om der skal udarbejdes lokalplan, og der vil i den forbindelse tilrettelægges en nærmere proces for borgerinddragelse.

I forhold til eksisterende træer og beplantning inden for arbejdsområdet ved Bryggebroen, bemærker Metroselskabet, at det skal fjernes. Efter byggeriet vil designet for overfladearealerne blive udviklet til også at omfatte grønne områder og beplantning.

Ift. støj, vibrationer, bygningsskader og compensation henvises til svar ovenfor under afsnittet KBH H.

Ift. jordforurening er der ingen kortlagte arealer indenfor en afstand af 150 m til den planlagte station. I de udførte geotekniske borerer ifm. M5 er der påvist lettere jordforurening med cadmium, som svagt over-

skrider Miljøstyrelsens jordkvalitetskriterium. Ved jordhåndtering i arbejdsområderne skal der generelt tages hensyn til eventuelle kendte og ukendte forureninger. I forbindelse med detailprojekteringen for de enkelte byggepladser, vil der blive udarbejdet konkrete planer for forureningsanalyse, jordhåndtering og transport af overskudsjord.

Ift. genhusning bemærkes det, at Transportministeriet forventes at fastsætte en nabopakkebekendtgørelse med hjemmel i en anlægslov, baseret på erfaringerne fra anlægget af Cityringen, som vil håndtere bl.a. genhusning og udbetaling af kompensation.

DR Byen

Amager Vest Lokaludvalg (568) mener, at for at få den tunge lastbilstrafik fjernet fra beboelsesområder i bydelen bør alle tre rundkørsler på Ørestad Boulevard nedlægges, inden opgravningen til det underjordiske parkeringsanlæg og metrostationen påbegyndes.

DR (693) bemærker, at de aktuelt samarbejder med Metroselskabet og Københavns Kommune om at muliggøre, at både metropjektet og DR Byens og AP Pensions byggeprojekter kan lade sig gøre. DR anmoder videre om, at man i projektet vil udvise særlig forståelse for den position, som DR's koncerthus har i dansk kulturliv og de konsekvenser byggeriet har for koncerthuset og DR's public-service-tilbud. De understreger, at de gerne bidrager med at finde løsninger, der tilgodeser de forskellige interesser. DR ønsker at blive kompenseret fuldt ud for de negative økonomiske implikationer der følger af byggeperioden ift. både støj og værditab af grunden mv.

Københavns Kommunes bemærkninger:

Ift. trafik, støj, vibrationer og kompensation henvises til svar givet i forbindelse med afsnittet om KBH H og v. Bryggebroen.

Vedrørende ombygning af de tre rundkørsler på Ørestad Boulevard kan det oplyses, at der i Budget 2025 blev afsat midler til ombygning af den nordlige rundkørsel. Københavns Kommune er løbende i dialog med Metroselskabet om ombygning af de to sydlige rundkørsler i forbindelse med anlæg af ny metrolinje, ligesom der arbejdes på en tidsplan, så forholdene hurtigst muligt kan blive forbedret ved den nordligste rundkørsel.

Det forventes at den sydlige rundkørsel ombygges af M5 projektet og at den midterste ombygges af DR/AP Pension til almindelig vejstrækning med tilslutning til den kommende P-kælder og forventes udført medio 2027.

En anlægslov forventes at give Transportministeriet hjemmel til at bemyndige Metroselskabet til at foretage ekspropriation af de nødven-

dige arealer og rettigheder. Ift. økonomiske tab som følge af areal- eller rettighedsmæssige restriktioner på arealer i forbindelse med metrolinje M5, forventes disse håndteret/defineret i ekspropriationsprocessen. Ekspropriationerne vil blive gennemført i henhold til reglerne om statsekspropriationer. Omfanget af ekspropriationsindgrebene defineres og beskrives i forbindelse med ekspropriationsprocessen, herunder hvilke arealer der inddrages permanent og midlertidigt, samt hvilke rettigheder der stiftes eller aflyses, bl.a. pålæg af sikkerhedsservitutter og andre rådighedsindskrænkninger. Ekspropriationskommissionen fastsætter erstatningen for de ekspropriative indgreb.

Strækningen DR Byen- v/Amagerbrogade S

Amager Vest Lokaludvalg (568) er bekymret for, at prioriteringen af CO₂-besparelsen ved den højtliggende linjeføring og stationer under jorden ikke kun indebærer forøgede vibrationer og støj i anlægsfasen i de nærmeste bebyggelser, men at det også vil give kraftige permanente støjgener i driftsfasen.

Villabyerne GF Dyveke og Gimle (598) er bekymrede for driftsgener fra metron, når den ikke skal graves dybere ned end 12 meter. De bemærker, at de derudover er bekymrede for, om deres ældre huse kan holde til vibrationerne og vil gerne vide, hvilke grænseværdier der gælder. De anbefaler, at linjen justeres, så den i højere grad ligger under ubeboede arealer.

KAB (726) bemærker, at 3B har en række boligafdelinger beliggende i nærheden af den forslåede strækning, herunder hhv. boligafdelingerne Remisevænget Nord, Remisevænget Vest, Remisevænget Øst og Hørgården 1, og at det kommende arbejde derfor vil få betydning for en væsentlig andel af 3B's beboere. Derudover gør de opmærksom på, at der i ovennævnte boligafdelinger i perioden 2024-2028 gennemføres et klimatilpasningsprojekt, hvori der foregår gravearbejde mv. i området. De nævner, at hvis der er tilknytning til etableringen af metrolinjen vil ske inddragelse af p-pladser eller lignende i 3B's boligafdelinger, forventer de at modtage information om samt kompensation herfor.

AB Den Gule By (713) bemærker, at deres bygninger er 100 år gamle, og at de er bekymrede for, hvordan de vil blive påvirket af anlægsarbejdet. I den forbindelse ønsker de afklaring på, hvordan processen bliver ift. at undgå skader og håndtere evt. skader, der kommer. Derudover er de bekymrede ift. støjgener i anlægsfasen og spørger ind til, hvordan de kan sikre, at støjgrænser overholdes, og ønsker at mulighederne for kompensation bliver tydelige. Derudover spørger de til, hvordan de skal forholde sig, hvis der opleves støjgener ifm. driftsfasen.

Høringssvar 210, 297, 304, 317, 341, 449, 492, 534, 537, 637, 675, 703, 792 bemærker, at linjen fra DR Byen og til Amagerbrogade S kommer til at forløbe under et villakvarter med ældre villaer, og de er bekymrede for støj- og vibrationsgener i forbindelse med driftsfasen. Det foreslås, at linjen forskydes, så den i stedet kommer til at gå under parkområdet Sansestien, et parkeringsområde ved Radisevej samt Englandsparken. Desuden foreslås det, at linjen føres dybere ned, så den kommer 30 meter under jorden, og ikke kun de planlagte 9-12 meter, og at der arbejdes med støjdæmpende foranstaltninger.

Høringssvar 554 undrer sig over, at Grønjordsskollegiets areal skal indtages til skakt, og spørger ind til, hvad det kommer til at have af betydning for kollegiets egen udvikling af deres ejendom.

Københavns Kommunes bemærkninger:

Støj og vibrationer:

Når metroen går i drift, skal den operere inden for de vejledende grænseværdier, som Miljøstyrelsen har fastsat for støj og vibrationer, herunder strukturel lyd og lavfrekvent støj. Det kan dog på nuværende tidspunkt ikke udelukkes, at et mindre antal boliger kan opleve gener. Det skyldes, at der enkelte steder kan være forhold i omgivelserne, som betyder, at der vil være beboere, som kan mærke eller høre metroen i drift, selvom grænseværdierne for støj og vibrationer er overholdt. Det kan være på grund af særlige jordbundsforhold, bygningernes konstruktion eller en kombination af dette, samt individuelle forskelle på, hvordan svag støj og vibrationer opleves. Hvis borgerne mod forventning skulle komme i den situation, at de oplever gener fra driften, vil Metroselskabet altid sætte ind med den kompetence, som selskabet selv råder over, samt om nødvendigt indhente bistand fra eksperter hos eksterne rådgivere, som kan bidrage til at finde en løsning på problemet.

Metroselskabet oplyser, at M5 vil blive udstyret med seneste teknologi indenfor støjdæmpende tiltag som bygger på beregninger, målinger og erfaringer fra mange års arbejde på området. Ligeledes er støjudbredelsen fra M5 i designfasen moduleret så eventuelle afvigelser i støjudbredelsen vil blive opfanget og håndteret. Til sammenligning oplyser Metroselskabet, at der på den nyåbnede metrolinje til Sydhavn og Valby er indkommet to henvendelser fra borgere, der oplever støj, som de forventer relaterer sig til metrodriften. Metroselskabet er i gang med at undersøge disse nærmere.

Generelt ses der løbende på, hvordan projektet kan optimeres – helt frem til, der er valgt leverandører, hvis viden også skal nyttiggøres. Metroselskabet oplyser således, at der også arbejdes videre med designet af tunnellerne, herunder muligheden for at lægge tunnellerne dybere ned mellem stationerne, også på flere strækninger på Amager. Dette vil hjælpe togene med at accelerere, når de kører nedad, hvilket vil spare på energiforbruget i togdriften.

Metroselskabet tager alle henvendelser om støjgener fra byggerier og drift meget alvorligt og behandler alle henvendelser. Der henvises til, at Metroselskabet gøres opmærksom på problemerne, når/hvis de opstår, så Metroselskabet tidligt kan undersøge og forsøge at løse problemet.

Parkering

Metroselskabet bemærker, at der ikke skal nedlægges parkeringspladser indenfor boligforeningerne som 3B har i området. Der nedlægges heller ikke parkeringspladser på Grønjordskollegiets område. Det er korrekt at linjeføringen krydser p-arealerne, men på det sted er der tale om en boret tunnel, dvs. at overfladen ikke berøres.

Ift. parkering generelt henvises til svar afgivet under afsnit om KBH H.

Øvrige forhold

Ift. arealer, der inddrages til stationer eller skakte, som eks. ved Grønjordskollegiet, henvises til tidligere svar under afsnit DR Byen omkring ekspropriation.

Ift. øvrige byggearbejder i området inden for samme tid som metrobyggeriet og heraf eventuelle behov for koordinering vil Metroselskabet undersøge nærmere når der er truffet beslutning om linje og projektet er længere fremme.

I forhold til at forslaget om at forskyde linjen vurderer Metroselskabet ikke at det er muligt at foretage væsentlige ændringer i linjeføringen på grund af de mange begrænsninger, der skal tages højde for i metroens linjeføringsdesign. Disse omfatter f.eks. stationernes placering og orientering, minimumskurveradius, eksisterende forhindringer, jordbundsforhold osv.

Ift. evt. bygningsskader henvises til tidligere svar under afsnittet KBH H.

V/ Amagerbrogade S

Skolebestyrelsen ved Sundbyøster Skole (398) er bekymret for mere tung trafik på Amagerbrogade, og at trafiksikkerheden vil blive dårligere.

Høringssvar 686 og 710 er skrevet på vegne af elever på Sundbyøster Skole. Der gives udtryk for, at Isbjørnelegepladsen på Sundbyøster Plads, som vil blive inddraget til byggeplads, benyttes ofte. De er glade for legepladsen, og de er ærgerlige over, at den nyanlagte legeplads skal nedlægges igen. Derudover fremhæves det, at larmen vil genere eleverne og undervisningen.

Høringssvar 9, 10, 11, 15, 22, 53, 70, 120 og 766 bakker op om station ved Sundbyøster Plads, da der her kommer direkte forbindelse til KBH H og større dele af Amager bliver betjent med metro. Høringssvar 10 bakker

også op om stationen, men forslår at stationen anlægges oven på ved Lidl-butikken. Høringssvar 22 bakker også op om metrostation ved Sundbyøster Plads, men at busserne til KBH H tilpasses når M5 er anlagt.

Høringssvar 3, 12, 207, 325, 344, 395, 561, 564, 566, 715, 716, 799 ønsker ikke station ved Sundbyøster Plads. Dette med henvisning til, at der allerede er fin kollektivtrafikbetjening i området, og at det vil give mange gener med støj i anlægsfasen. Herunder er der bekymringer vedr. Sundbyøster Skole, som vil få gener med støj og trafik i anlægsperioden. Derudover bemærkes det, at pladsen lige er blevet renoveret, og at mange bruger legepladsen. Nogle foreslår, at stationen i stedet flyttes til Sundbyvester Plads.

Københavns Kommunes bemærkninger:

Stationsplacering:

Ift. stationsplaceringen har Metroselskabet miljøkonsekvensvurderet den linje og de løsninger, som ejerne af Metroselskabet har besluttet skulle undersøges. I forbindelse med idéfasehøringen var der også forslag om en mere nordlig placering ved Amagerbrogade, men denne blev fravalgt med afgrænsningen af undersøgelsen, som blev besluttet af ØU i februar 2023, bl.a. fordi det ville kræve nedrivning af dele af Skt. Elisabeth hospital og kræve genhusning/nyetablering af sundhedsfunktioner.

Ift. forslaget om at placere stationen på Sundbyvester Plads, bemærker Københavns Kommune, at dette forslag også blev stillet ifm. idéfasehøringen. Det blev besluttet ikke at gå videre med dette forslag, bl.a. fordi stationen ville have et lavere passagergrundlag som følge af færre beboere, arbejdspladser og studiepladser. Derudover vil en stationsplacering ved Sundbyvester Plads også resultere i en længere tunnel, hvilket vil forøge linjens CO₂-aftryk, anlægsperioden, transporten af udgravet jord, anlægsomkostningerne og rejsetiden mm

Trafik:

Der henvises til svar om trafik der fremgår under afsnit om KBH H og v/ Bryggebroen. Metroselskabet bemærker, at de fra anlæg af M3 har gode erfaringer med at samarbejde med skoler, der er naboer til metrobyggeri. Blandt andet samarbejdede Metroselskabet med Tove Ditlevsens Skole nær Enghave Plads, hvor eleverne blev undervist i, hvordan man færdes i trafikken. Konkret fik skolen en stor lastbil på besøg, hvor eleverne efter tur kom op i førerhuset og oplevede de blinde vinkler.

Det skal desuden bemærkes, at de optimerede stationer, som ligger lavere resulterer i mindre udgravning og færre byggematerialer, hvilket reducerer den nødvendige anlægstrafik.

Forud for opstart af anlægsarbejdet vil omlægningen af trafikken omkring byggepladsen blive drøftet. Metroselskabet og dets udførende vil sammen med Københavns Kommunes vejmyndigheder i detaljen analysere de udfordringer der er i området og de hensyn der skal tages for at sikre at alle trafikanter kan færdes trygt i området. Og her vil der naturligvis være et særligt fokus på at der i området er institutioner som f.eks. Sundbyøster Skole, hvorfor flere af de trafiksikkerhedsfremmende tiltag til være rettet mod skolesøgende børn og deres behov. I planlægningen af de nødvendige tiltag vil væsentlige interessenter eller naboers meninger og eventuelle holdninger og forslag til trafiksikkerhedsmæssige tiltag blive hørt, så disse kan indgå i de løsninger som vil blive gennemført i området.

Støj:

Metroselskabet forventer, at undervisningen på Sundbyøster Skole kan opretholdes igennem anlægsperioden og har fra tidligere metrobyggerier erfaring med at tilrettelægge støjende arbejder, så undervisning og eksamener kan afholdes på fornuftig vis. Det gjorde sig f.eks. gældende ved Tove Ditlevsens Skole ved Enghave Plads og på Frederiksberg Gymnasium samt Sukkertoppen Gymnasium.

Det skal bemærkes, at Københavns Kommune i forbindelse med Budget 2025 vedtog følgende hensigtserklæring: ØK62 Afbøde konsekvenserne ifm. anlæg af Metro M5. Københavns Kommune har institutioner, faciliteter og servicetilbud, som ligger tæt på byggeriet af den kommende metrolinje M5, og som derfor kan blive påvirket i anlægsfasen. Parterne er i den forbindelse enige om, at det vil være hensigtsmæssigt at afsætte midler til at håndtere eventuelle udfordringer og konsekvenser ved anlægget af metrolinje M5. "

Genetablering af pladsen:

Det bemærkes, at der udarbejdes dispositionsforslag for pladserne når anlægsloven er vedtaget. Derudover skal Københavns Kommune tage stilling til, om der skal udarbejdes lokalplan for stationspladsen, og vil i den samme forbindelse tilrettelægge proces for borgerinddragelse. Metroselskabet oplyser, at de har gode erfaringer med at genskabe stationspladser til gavn for borgerne i området og de nuværende brugere af pladsen. Som eksempel kan nævnes Stationspladsen ved Enghave Plads.

Strækningen v/Amagerbrogade S - Lergravsparken

Grundejerforeningen Valhal af 1. april 1912 (620) er bekymrede for linjens forløb under deres villakvarter med mange bevaringsværdige gamle huse på Rialtovej og Luganovej. De er bekymrede for, hvad tunneldybden på 8-15 meter betyder ift. gener med støj og vibrationer og frygter, at støj og vibrationer vil forplante sig i husene til gene for bebo-

erne, og at det vil ødelægge husene. De håber, at man i projektet vil re-vurdere grænseværdierne fra 1997, som ikke tager højde for metrostøj. Derudover er de bekymrede for konsekvenserne af grundvandssænkning i området. De er mest bekymrede ift. driftsfasen. De appellerer til, at man genovervejer linjeføringen og foreslår konkret, at den føres under Bredegrund Byggelegeplads og den gamle Sundby Kirkegård.

Høringssvar 25,227, 384,390, 392, 397, 404, 418, 422, 428, 429, 431, 434, 438, 445, 454, 456, 457, 468, 473, 474, 475, 478,483, 487, 488, 499, 501, 503, 506, 508, 513, 515, 524, 535, 539,545, 551, 585, 596, 599, 600, 601, 602, 605, 606, 611, 612, 614, 626, 638, 655, 677, 684, 694, 706, 729, 753, 758, 764, 767, 770, 802, 806, 789 bemærker, at der ligger en række bevaringsværdige bygninger på strækningen syd for Lergravsparken, og er bekymret for gener med støj og vibrationer i særligt driftsfasen, når linjen ikke skal dybere ned end 12 m. Det foreslås, at linjen føres under byggelegepladsen ved Bredegrund eller Kastrupvej og videre via den gamle kirkegård. Det bemærkes af flere, at de grænseværdier, der er for strukturlyd, er fra 1997 og spørger til, om de fortsat er gældende.

Københavns Kommunes bemærkninger:

Linjens forløb er baseret på en afvejning mellem stationernes placering og maksimering af hastigheden mellem disse. Metroselskabet oplyser, at en flytning af linjen, som foreslået, vil introducere snævrere kurver og længere linjeføring, hvilket vil føre til reduceret hastighed og forlænge rejsetiden. Når det handler om selve placeringen af linjeføringen, bygger den på undersøgelser og beregninger af flere forhold så som rejsetid, passagerforhold, placering af stationer, jordbundslag, tekniske muligheder, sving mv. Når Københavns Kommune og Metroselskabet planlægger stationsplaceringer er det primære hensyn, at flest mulige københavnere skal få gavn af metroen – enten til/fra arbejde eller til/fra bolig. Derudover er der en række tekniske forhold, man skal tage hensyn til - f.eks. skal togene kunne køre lige ind og ud af stationerne uden skarpe sving. Disse hensyn sammenholdt med de erfaringsmæssigt få problemer med gener fra anlæg og drift gør, at linjeføringen ikke lægges efter, hvor der ikke bor mennesker – men efter, hvordan den betjener flest mulige mennesker bedst muligt.

For så vigtigt angår støj, vibrationer og bygningsskader henvises til de svar, der fremgår af afsnittet om DR Byen – Amagerbrogade S.

I forhold til bekymringerne om grundvandssænkningen, bemærker Metroselskabet, at anlægget ikke vil få konsekvenser for bygningerne i området. Dette skyldes, at alt det grundvand, der pumpes op fra boringer i byggegruben, pumpes retur ned i jorden i såkaldte reinfiltrationsboringer placeret i en ring ca. 50 m fra byggegruben. Boringerne er placeret i parkarealer og langs veje, og alle bygninger i området ved

Lergravsparken ligger uden for ringen af reinfiltrationsboringer. Grundvandet sænkes kun inden for ringen af reinfiltrationsboringer, og der er derfor ikke nogen konsekvenser for bygningerne udenfor. Til kontrol og dokumentation etableres en række observationsboringer uden for ringen af reinfiltrationsboringer. Grundvandsspejlet måles kontinuert i disse, så det hele tiden sikres, at grundvandsspejlet holdes inden for grænser, der svarer til de naturlige variationer. Metroselskabet oplyser, at de vil gøre brug af sine erfaringer fra tidligere metrobyggerier i planlægningen af dette.

Lergravsparken

Grundejerforening Øresund (533) bemærker, at byggeriet i Lergravsparken vil påvirke mange mennesker. De efterspørger en mere præcis angivelse af linjeføringens forløb, og ønsker viden om dets påvirkning af bygningerne i området. De bemærker også, at et afgreningskammer i Lergravsparken vil gøre generne i området endnu større. Ift. lastbiltransport i området efterspørger de, at støjpåvirkningerne heraf fremlægges, og efterspørger derudover hvordan der vil blive arbejdet med at forbedre trafiksikkerheden. De efterspørger også en bedre beskrivelse af ansvarsbyrden for evt. skader på deres veje som følge af lastbilkørsel. De ønsker også en bedre beskrivelse af grundvandssænkningernes konsekvenser for de enkelte grundejere, herunder evt. bygningskader. Derudover ønsker de, at det bliver tydeligt hvilke konsekvenser der vil være som følge af støj og vibrationer i både anlægs- og driftsfasen.

E/F Prøvestens Alle 4 (560) repræsenterer seks lejligheder. De bemærker, at linjeføringen ikke er præcist nok beskrevet, og ønsker det nærmere beskrevet for at kunne planlægge nødvendige tiltag for at beskytte bygningerne. De anbefaler, at afgreningskammeret anlægges i Jenagade, som GFØ (533) også ønsker. Ift. støj forventer de, at de gældende regler overholdes, og at der ikke kommer støjende arbejde aften og nat. Ift. vibrationer ønsker de, at der fastlægges klare, kvantitative grænseværdier for vibrationer, både i anlægsfasen og i driftsfasen, samt at det angives, hvilke konkrete konsekvenser der er, hvis disse grænseværdier ikke overholdes. Herunder ønsker de en differentieret vurdering for forskellige boligtyper og bemærker at miljøkonsekvensrapporten ikke belyser de sundhedsmæssige og helbredsmæssige konsekvenser ved de vibrationer, som må forventes af anlægs- og driftsfasen.

Høringssvar 21, 51, 209, 536, 460, 798 er bekymrede for generne ved etablering af stationen ved Lergravsparken herunder både støj og vibrationer, mindske af rekreative muligheder i Lergravsparken og for de trafikale påvirkninger i både anlægs- og driftsfasen. Flere bemærker, at afgreningskammeret ikke bør placeres i Lergravsparken på grund af de gener, det vil give i anlægsfasen. Derudover spørges der ind til genhusningsmulighederne i forbindelse med anlægsfasen og til om der kan

etableres alternative legeområder som erstatning for arealet der går til byggeplads i Lergravsparken.

Københavns Kommunes bemærkninger:

Vedr. placering af afgreningskammeret bemærker Københavns Kommune, at Metroselskabet har miljøkonsekvensvurderet den linje og de løsninger, som ejerne af Metroselskabet har besluttet skulle undersøges. I forhold til de undersøgte varianter for placering af afgreningskammer, er det en beslutning der træffes i forbindelse med indgåelse af aftale om byudvikling til Lynetteholm. Det bemærkes, at der som tidligere nævnt, arbejdes på optimeringsforslag for metrolinje M5. Hvis det besluttes, at det er optimeringsforslaget der skal anlægges, er en konsekvens heraf, at afgreningskammeret ved Jenagade, samt den mulige variant med afgreningskammer ved Lergravsparken i stedet for ved Jenagade, ikke længere er en nødvendighed, men dog fortsat er en mulighed med henblik på afgrening til eventuel kommende Øresundsmetro. Dette kræver, at der anvises finansiering og tilvejebringes hjemmel dertil.

Vedr. trafik, støj, vibrationer, bygningsskader og compensation henvises til svar ovenfor under afsnittet KBH H og v/ Bryggebroen. Ift. bekymring for trafikstøj bemærkes det dog, at tidligere beregninger for metrobyggeri viser, at der med den tunge arbejdskørsel kan forventes en forøgelse af trafikstøjniveauet langs de anvendte veje på under 1 dB.

For så vidt angår bekymringerne om konsekvenserne af grundvandssænkning henvises til svar afgivet under afsnittet om strækningen mellem v. Amagerbrogade S- Lergravsparken

Vedr. de rekreative muligheder bemærkes det, at det med så omfattende et anlægsprojekt ikke kan undgås at inddrage eller påvirke arealer og rekreative områder i anlægsfasen. Dog vil områderne, der påvirkes, blive tilbageført, efter anlægsfasen er slut. Ift. de rekreative muligheder i Lergravsparken og ønsket om alternative legemuligheder skal det bemærkes, at det er en mindre del af legepladsen, som inddrages til byggeplads midlertidigt, og at de resterende dele af Lergravsparken kan fungere som hidtil. Metroselskabet bemærker, at de, når der foreligger en beslutning om linjeføringen, i samarbejde med Københavns Kommune vil arbejde for at finde en løsning for legepladsens brugere fx i form af en erstatningslegeplads eller lign. Metroselskabet bemærker i øvrigt, at arealinddragelsen vil betyde, at der ikke vil være adgang til det offentlige toilet, der i dag findes i Lergravsparken. Arealinddragelsen vurderes at få betydning for de mennesker, der bor og færdes i området. Det offentlige toilet vil, hvis muligt, blive genplaceret i anlægsfasen efter aftale med Københavns Kommune.

Muligt afgreningskammer i Jenagade

Byggeselskab Mogens de Linde (615) ejer ejendommen, hvor afgreningskammeret er foreslået placeret i Jenagade. De anbefaler en placering af afgreningskammeret i Lergravsparken, så generne i kvarteret med støj og trafik bliver mindre ved, at der etableres en byggeplads mindre. De vurderer, at beskrivelsen af støjpåvirkningerne i området ved Jenagade er mangelfuld, og bemærker, at der i området er mange boliger, og arbejdspladser, skoler og erhvervsdrivende, som vil blive påvirket af generne af en byggeplads i Jenagade. De bemærker, at der inden for deres ejendom bor virksomheder, der arbejder med lydfølsomt udstyr til bl.a. tv-produktion. Desuden bemærker de, at forureningen inden for deres ejendom er større end angivet i rapporten. Derudover bemærker de, at det vil få store økonomiske konsekvenser for dem, som de vurderer bør tydeliggøres, så det kommer med i vurderingen af en alternativ placering af afgreningskammeret. De pointerer, at hvis afgreningskammeret skal placeres i Jenagade, skal der indledes et koordineret arbejde mellem Metroselskabet, Københavns Kommune og Byggeselskabet med henblik på at minimere omkostninger og fordyrelser og lægge en koordineret tidsplan, der tager udgangspunkt i Byggeselskab Mogens de Lindes arbejde med at udvikle grunden.

Nordøstamager Skole (743), Kofoeds Skole (196) bemærker, at anlægget af afgreningskammer i Jenagade vil medvirke til meget tung trafik i et område, som består af små gader der allerede har dårlig trafikafvikling, samt hvor mange børn og unge færdes.

Hucla Aps (734) der ejer Nyrnberggade 29, bemærker, at støjen fra byggepladsen vil genere en række brugere i området, herunder deres egne lejere, som har lydfølsomt udstyr til bl.a. tv-optagelser og musikoptagelser. Derudover ønsker de, at den tunge trafik i området med mange skoler og sociale institutioner minimeres, og ser placering af afgreningskammer ved Lergravsparken som en bedre løsning sammenlignet med placering af afgreningskammer i Jenagade.

P Holm og Søn (718) er et ejendomsudviklingsselskab, som ejer, udlejer og driver ejendommene ved Nyrnberggade 23, hvor der i dag drives hotellerne SleepCph og Dahei. De bemærker, at de bliver stærkt negativt påvirket ved en metrobyggeplads i Jenagade med de tilhørende støjgener, og ønsker, at afgreningskammeret bliver placeret ved Lergravsparken.

Høringssvar 367, 749 er bekymrede for påvirkningen af børn og unge, der færdes i området, hvis der skal etableres et afgreningskammer i Jenagade med den ekstra trafikbelastning, det vil medføre.

Høringssvar 316 spørger til de støj- og vibrationsberegninger, der er udført for anlægsfasen i Jenagade og er optaget af hvilke evt. konse-

kvenser det vil have for området og hvordan man som borger kan følge med i støjmålinger i anlægsfasen.

Københavns Kommunes bemærkninger:

For så vidt angår placeringen af greningskammeret henvises til svar givet under afsnittet om Lergravsparken.

For så vidt angår støj, vibrationer, trafik henvises til svarene afgivet under afsnittene om KBH H og v/ Bryggebroen.

Afgreningskammer der muliggør metro til Malmø

Skanska i Skåne (181), Jernhusen AB (117), STRING(289), Future City Malmø(290), Malmø Stad(uden om portalen) Trelleborg Kommune (318), European Spallation Source ERIC (322), Kristianstads Kommun (350), Vellinge Kommun (356), Minc i Sverige AB (462), Region Skåne (498), Eslövs Kommune (563), Dansk Industri(DI)/627) og Greater Copenhagen (700), Dansk Erhverv(719) Københavns Lufthavn A/S (762), Lomma Kommune (uden om portalen) og høringsvar 46, 58, 368 tilkendegiver ønske om, at der arbejdes videre med at muliggøre en fremtidig Øresundsmetro til Malmø, der kan bidrage til at fremtids-sikre kapaciteten over Øresund og bakker op om et afgreningskammer mellem Prags Boulevard og Lergravsparken. Bl.a. skriver Københavns Lufthavn A/S, at de bakker op om en Øresundsmetro, fordi det kan frigøre plads på det eksisterende toget, som vil få kapacitetsudfordringer bl.a. som følge af øget godstrafik og den fremtidige åbning af Femernforbindelsen. Københavns Lufthavn A/S mener i øvrigt, at den forøgede lastbiltrafik som et afgreningskammer vil medføre i anlægsfasen, er en ulempe som vil stå i et rimeligt forhold til de fremtidsperspektiver, som et afgreningskammer indebærer.

Høringsvar 2 ønsker ikke afgreningskammer mellem Prags Boulevard og Lergravsparken med henvisning til, at CO₂- forbruget bliver langt større heraf.

Københavns Kommunes bemærkninger:

Det bemærkes, at det er en politisk beslutning, om der skal afsættes penge til en mulig afgrening til Malmø. Hvis der ikke etableres et afgreningskammer til en Øresundsmetro, udelukker det ikke muligheden for et fremtidig sammenhængende metrosystem på tværs af Øresund. En metrolinje på tværs af Øresund vil kunne knyttes til metrosystemet med en skiftestation, hvor der kan omstiges mellem forskellige metrolinjer. Dette kendes i dag fra metrostationerne Kongens Nytorv og Frederiksberg, hvor der mulighed for omstigning mellem hhv. M1/M2 og M3/M4 og M1/M2 og M3. En god skiftestation kombineret med metroens høje frekvens skønnes således at kunne sikre et muligt fremtidig sammenhængende metrosystem på tværs af Øresund. En selvstændig metro-

linje på tværs af Øresund vil desuden kunne drives med højere frekvens end en afgrening.

Det bemærkes, at Metroselskabet arbejder med en række optimeringsforslag for Metro M5. Optimeringsforslaget består bl.a. i udførelse af stationen v/Prags Boulevard Øst som en højbanestation, med en spor krydsning nord for stationen og en afgrening til kontrol- og vedligeholdelsescentret (KVC) på rampen syd for stationen. Med forslaget er det ikke nødvendigt at etablere afgreningskammer til KVC i Jenagade eller ved Lergravsparken. Det vil fortsat være muligt at koble en evt. fremtidig Øresundsmetro på M5, hvis optimeringsforslagene besluttet.

Der er to muligheder for kobling af Øresundsmetro til M5. Den ene løsning kræver finansiering nu og indebærer at der etableres et afgreningskammer i Jenagade (tidligere placeret v. Prags Boulevard) som giver mulighed for at koble Øresundsmetro på i begge retninger af M5 - både mod KBH og mod Lynetteholm. Den anden løsning kræver ikke midler før beslutning om anlæg af Øresundsmetro. Denne løsning giver alene mulighed for at koble Øresundsmetro på i retning mod nord. Passagerer mod syd kan skifte tog på Prags Boulevard og tage M5 syd om til KBH. Hvis M5 lukkes som ring, kan der køres direkte nord om mod KBH H uden skift af tog.

Det skal desuden bemærkes, at Metroselskabet er ved at udarbejde en screeningsanalyse af mulige udbygninger af metrosystemet efter en evt. beslutning om at etablere M5. I analysen indgår en mulig Øresundsmetro. Analysen udarbejdes for Københavns Kommune.

Strækningen v. Prags Boulevard- Refshaleøen

Christianshavn Lokaludvalg (727) bemærker, at en variant med tunnel mellem Prags Boulevard og Refshaleøen, ifølge dem, er den eneste acceptable løsning. Det følger heraf, at de er imod planerne om at anlægge metrolinjen som højbane efter Prags Boulevard mod Refshaleøen. De pointerer, at en nedgravet løsning giver større fleksibilitet for områdets videre udvikling og vil betyde, at de rekreative værdier ikke ødelægges, og gøre at Margretheholm Havn kan bevares, samt at der ikke skabes barriereeffekt i området.

Københavns Motorbådsklub (591) bemærker, at de rekreative tilbud i Østhavnen med Københavns Motorbådsklub, Copenhagen Cable Park og Gokart-banen er unikke tilbud og miljøer inden for sport og foreningsliv, og at det har en stor turistmæssig betydning udover, at det har en enorm betydning for en masse mennesker, der ikke har mulighed eller lyst til at bruge mere almindelige forenings- og sportstilbud.

Skanska (203) foretrækker den nedgravede løsning gennem Kløverparken og Refshaleøen fremfor højbane, da det vil give større fleksibilitet i

udviklingen af området. Hvis der arbejdes videre med højbaneløsning nord for stationen ved Kløverparken, foreslår Skanska, at rampen rykkes 200 m i nordlig retning for at undgå, at den centrale del af Kløverparken gennemskæres, men hvor rampen samtidig friholder det øst-vestgående ledningstrace, der er placeret lige syd for HOFOR's kloakpumpetårn ved svinget ved Kløvermarksvej/Forlandet. Skanska foreslår, at stykket nord for stationen anlægges som cut and cover, så forbindelsen på tværs af området kan opretholdes. Skanska bemærker også, at det vil være fordelagtigt for trafikafviklingen i de østlige dele af Kløverparken, hvis det muliggøres at forlænge Kløvermarksvej.

By & Havn (382) anbefaler, at en højbane designes med blik for bybilledet, herunder at det ikke bliver så synligt og at det ikke bliver en barriere. Derfor anbefaler de en løsning på søjler fremfor dæmning og de nævner erfaringerne fra Nordhavn som gode, idet de viser, at det kan gøres raffineret. Det ønskes desuden, at arealerne ved metrotraceet aktiveres ved at indrette cykelparkering, skabe byrum og erhverv mv.

Borgergruppen "Pas godt på Margretheholm" (76) bemærker, at det har negative konsekvenser at føre metroen på højbane gennem området ved Margretheholm. Herunder fremhæver de, at lystbådehavnen vil påvirkes i en grad, der vil ødelægge havnen og at det vil optage plads fra de grønne arealer i området og få negative konsekvenser for de rekreative muligheder i området. De bemærker, at det i miljøkonsekvensrapporten fremgår, at påvirkningen af de grønne områder på Margretheholm vurderes som moderat, fordi der "også er andre grønne områder i nærheden", og pointerer at det vil være en stor påvirkning for de mange aktiviteter, der foregår indenfor de grønne områder i dag såsom fodbold, rundbold, fri leg mv. De henviser derudover til de tidligere erfaringer fra andre steder i byen, hvor en metro på højbane har skabt barriereeffekt i områderne (fx omkring Amager Strand og Ørestad) og bemærker at en højbane visuelt vil dominere de områder, den løber igennem.

Den overordnede Grundejerforening Margretheholm (299) repræsenterer 2.000 beboere. De bemærker, at de er bekymrede for de negative konsekvenser, hvis der etableres højbane på strækningen fra Prags Boulevard til Refshaleøen. De vurderer, at tunnel som løsning er bedre, da den vil udvikle byen med respekt for nuværende historiske havnemiljø, bynatur, flere tusinde eksisterende beboere, udemiljø, rekreative arealer og byens permanente æstetiske udtryk.

Borgergruppen Bevar Margretheholms Havn (288) anbefaler ligeledes, at M5 anlægges i tunnel hele vejen, så Margretheholm Havn kan bevares. De bemærker, at Sejlklubben Lynetten har 1.200 medlemmer, og at havnen er bygget af klubbens medlemmer. Det nævnes, at det er et unikt selvgroet og rekreativt miljø, som ikke er beskrevet i miljøkonse-

kvensrapporten, og som ønskes bevaret. Derudover nævner de, at det vil være vanskeligt at drive en havn på halv størrelse af den, som fungerer i dag. De ønsker, at det i miljøkonsekvensrapporten beskrives nærmere, hvilke positive miljømæssige fordele der vil være for miljøet i Margretheholm Havn med anlæg af en tunnel fremfor højbane. De fremhæver konkret, at det er faste broer og ikke flydebroer, som er i havnen. De fremhæver, at hvis de nuværende faste faciliteter forsvinder, kan havnen ikke fungere. De bemærker, at de ikke forstår nødvendigheden af opfyld for at anlægge højbroen. Desuden bemærker de, at det er faktisk forkert beskrevet i miljøkonsekvensrapporten, hvor mange bådpladser der mistes. De fremhæver, at det er 424 pladser, altså 58% af de nuværende bådpladser, der berøres, og at den østlige del af havnen ikke kan rumme det, som er beskrevet.

Lynettens Bådservice A/S (582) bemærker, at virksomheden ikke er nævnt i miljøkonsekvensrapporten, og at de er afhængige af havnens eksistens. Derudover bemærker de, at havnen ikke har flydebroer som nævnt i miljøkonsekvensrapporten. Yderligere bemærker de, at de beskrevne afværgeforanstaltninger for de bådpladser, der vil gå tabt, ikke er holdbare og fremhæver, at de kompensationsarealer, der beskrives, er langt mindre end det areal, der går tabt, og deres placering tæt på områder med tung lastbiltrafik gør det usandsynligt, at disse pladser vil blive attraktive eller benyttet. Højbaneløsning ønskes fravalgt, da det vil få negative konsekvenser for havnen.

Yacht Service, Bådværftet ved Lynetten (728) bemærker, at de som bådværft gennem flere årtier har været en central del af det maritime erhverv og kultur i København, og at de er bekymrede for konsekvenserne ved metroen gennem Margretheholm Havn på højbane, herunder at det vil ødelægge vandkvaliteten for kommende generationer og det maritime miljø. De ønsker en nedgravet løsning for at bevare havnen og miljøet. Hvis der arbejdes videre med en overjordisk løsning, foreslår de, at linjeføringen flyttes mod vest, så påvirkningen af havnens rekreative og erhvervsmæssige funktioner bliver mindre. De bemærker desuden, at ekspropriation kun kan finde sted, hvis det er nødvendigt, og hvis de offentlige interesser, der forfølges, ikke kan opnås gennem mindre indgribende midler, og betvivler nødvendigheden af den foreslåede ekspropriation af deres bygninger, da der findes levedygtige og mindre indgribende alternativer – herunder en tunnelløsning – som vil kunne opfylde de nødvendige infrastrukturelle behov uden at kræve inddragelse af deres ejendom.

Bestyrelsen Sejlkлубben Lynetten (394) peger på tunnelløsning som den korrekte løsning for at bevare miljøet og havnen som en samlet havn. Hvis højbane bliver løsningen, ønsker de, at den forskydes mod vest, så den går uden om havnen. De fremhæver, at havnen er bygget og drevet af Sejlkлубben Lynetten, og at den er en af Danmarks største

med 736 pladser. I arbejdet med en løsning ønsker de, at det sikres, at det er det samme antal bådpladser og typer, som findes i dag. De bemærker, at det med den fremlagte løsning er 58 procent og ikke 30 procent som angivet i miljøkonsekvensrapporten af havnens pladser, der påvirkes, og de vurderer ikke, at det er realistisk, at området i havnens østlige del kan anvendes til erstatningspladser, da det er ukurant og har støj- og støvgener fra jordtransportvejen. Bestyrelsen Sejlklubben Lynetten m.fl. (394, 396) bemærker også, at det fremgår af miljøkonsekvensvurderingen, at det areal, der skal opfyldes, er ca. 40.000 m², men at der kun muliggøres yderligere 20.000 m² erstatningsbådpladser. Bestyrelsen Sejlklubben Lynetten bemærker endvidere, at der også skal sikres faciliteter til at understøtte havnens virke, og at det er uklart i miljøkonsekvensrapporten, hvordan det gøres. Derudover bemærke de, at det ønskes, at sejlklubben ikke splittes geografisk på to lokaliteter, da de ikke kan se, hvordan driften skal kunne foregå i den forbindelse. Dertil ønsker de en realistisk og finansieret plan for hvordan havnen skal fortsætte, såfremt en løsning med højbane besluttet.

By & Havn (382) bemærker, at anlægsarbejdet beslaglægger arealer i Margretheholm Havn, som i dag anvendes til en række funktioner for havne og ønsker, at der arbejdes for at sikre, at disse funktioner kan bevares videst muligt. Ved løsning med højbane bemærker de, at M5 vil afskære en del af havnen, og at gennemsejlingshøjden vil blive reduceret til mellem 6-7 meter under metroen og vil reducere anvendelsen af havnen. Desuden bemærker By & Havn, at hvis opfyldt i forbindelse med højbanen gøres permanent, kan arealet anvendes til byudvikling og rekreative formål, og at planlægningen heraf bør ske i sammenhæng med øvrig planlægning og udvikling på Refshaleøen.

By & Havn vurderer, at den foreslåede afværgeforanstaltning med at etablere midlertidige bådpladser i Margretheholm Havn er vanskeligt at gennemføre på grund af støjen fra HOFOR og RGS, og ønsker at det sikres, at eventuelle nye badebroer bliver i en kvalitet, så de etableres permanent og også kan anvendes, efter anlægsperioden er afsluttet. Ift. at flytte 30 procent af bådpladserne til Prøvestenen Syd bemærker de, at det vil kræve en relativ stor anlægsinvestering at klargøre Prøvestenen Syd til en ny lystbådehavn, da der hverken er vand, kloakering eller elektricitet. Hvis der skal etableres bådpladser på Prøvestenen Syd, bemærker By & Havn, at det er vigtigt, at de nødvendige faciliteter og infrastruktur også etableres i en permanent kvalitet, så anlægget kan oprettholdes efter anlægsfasen samt at fremtidige brugs- og lejeforhold afklares. Desuden bemærker By & Havn, at klargøring af en havn i området bør koordineres med Sund & Bælts forberedelser til Østlig Ringvej, og at de fremtidige støjgener fra kontrol- og vedligeholdelsescenteret for metrolinje M5 bør begrænses i videst muligt omfang af hensyn til den fremtidige rekreative udnyttelse.

Dansk Forening for Rosport, Dansk Kano og Kajak Forbund, Dansk Sejlunion, Foreningen af Lystbådehavne i Danmark (565) ønsker en nedgravet løsning, så Margretheholm Havn kan bevares. De bemærker, at en nedgravet løsning ved Margretheholm Havn kan kombineres med en kanal fra den vestlige side af Margretheholms havn til den indre del af Københavns Havn på nordsiden af Krudtløbsvej. En kanal som beskrevet vil skabe nye og sikre muligheder for, at småbåde, kajakker mv. kan sejle nord ud af Københavns Havn efter lukningen af Lynetteløbet.

E/F Quintus Bastion (576) ønsker, at der arbejdes med nedgravet løsning mellem Prags Boulevard og Refshaleøen for ikke at ødelægge byudviklingsmulighederne samt de velfungerende og blomstrende områder, som linjen gennemløber.

H/F Strandlyst (680) ønsker nedgravet løsning og bemærker, at det på langt sigt vil være den bedste løsning, også selv om CO2-forbruget er større ved en nedgravet løsning.

Østerbro Havnekomite (755) ønsker nedgravet løsning af metroen for at sikre det rekreative miljø ved Margretheholm Havn.

Høringssvar 1, 14, 19, 26, 27, 34, 36, 38, 49, 50, 59, 77, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 86, 90, 92, 94, 95, 96, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 106, 107, 108, 110, 112, 113, 114, 115, 122, 123, 124, 125, 128, 129, 138, 139, 140, 141, 143, 144, 149, 151, 160, 161, 163, 164, 165, 166, 168, 169, 171, 173, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 197, 198, 200, 201, 202, 204, 211, 212, 213, 214, 215, 217, 220, 222, 228, 229, 230, 231, 232, 235, 238, 241, 242, 243, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 258, 259, 260, 261, 262, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 279, 280, 281, 282, 285, 292, 293, 298, 301, 302, 303, 305, 311, 313, 314, 315, 319, 321, 326, 327, 328, 332, 333, 334, 342, 349, 329, 331, 335, 336, 337, 339, 343, 345, 351, 353, 355, 357, 358, 360, 370, 371, 372, 373, 375, 380, 386, 388, 389, 391, 396, 399, 400, 401, 402, 403, 412, 416, 417, 419, 420, 421, 424, 425, 426, 427, 432, 433, 435, 436, 439, 443, 444, 447, 452, 453, 454, 455, 466, 458, 464, 470, 471, 472, 477, 481, 482, 484, 490, 493, 511, 514, 517, 519, 521, 526, 527, 529, 530, 531, 541, 546, 559, 562, 571, 572, 578, 579, 580, 583, 584, 586, 587, 588, 589, 590, 593, 594, 595, 597, 603, 604, 607, 609, 610, 613, 616, 617, 618, 619, 621, 622, 625, 623, 628, 630, 632, 633, 634, 636, 641, 643, 644, 646, 647, 649, 648, 650, 631, 640, 645, 651, 653, 658, 660, 661, 663, 666, 668, 673, 674, 676, 678, 679, 688, 689, 697, 699, 707, 721, 685, 687, 691, 707, 709, 711, 717, 721, 723, 725, 731, 735, 736, 738, 739, 740, 737, 745, 746, 747, 750, 751, 754, 752, 757, 759, 760, 761, 763, 768, 769, 765, 772, 775, 776, 777, 779, 780, 781, 785, 787, 788, 790, 791, 793, 796, 797, 801, 803, 804, 805, 809, 810, 811 og 2 høringssvar modtaget uden om portalen udtrykker ønske om etablering af underjordisk metro fremfor høj-

bane. Dette for at undgå blandt andet støj, barriereeffekt i byen og med henblik på, at arealerne over jorden kan anvendes til andre formål, og at naturen og biodiversiteten kan bevares. Herunder fremhæves det, at nedgravet løsning ønskes for at Margretheholm Havn kan bevares, og der henvises bl.a. til, at det er et unikt selvgroet og rekreativt miljø som ønskes bevaret. Yderligere er der en række høringssvar, som bemærker, at området omkring Margretheholm er et unikt område i København, hvor de fysiske rekreative rammer medvirker til fællesskaber for dem, der bor der, og at området giver muligheder for at være tæt på naturen og vandet og pointerer, at en højbaneløsning vil ødelægge disse kvaliteter. Det bemærkes desuden i flere høringssvar, at de aktiviteter, der foregår i området omkring Margretheholm, ikke er beskrevet grundigt nok i miljøkonsekvensrapporten, og desuden er der flere, der efterspørger, at det i rapporten beskrives nærmere, hvilke positive miljømæssige fordele der vil være for miljøet i Margretheholm Havn med anlæg af en tunnel frem for højbane.

I høringssvar 175 efterspørges en tilfredshedsundersøgelse den etablerede højbane i Ørestad.

Høringssvar 228, og 417 foreslår, at det muliggøres at underjordiske stationer kan anvendes som beskyttelsesrum i tilfælde af der sker en ulykke omkring Prøvestenen eller andet der medfører behov for at beboerne i området skal evakueres.

Høringssvar 46 ønsker højbane, da den vil forbruge mindre CO₂.

Københavns Kommunes bemærkninger:

Københavns Kommune bemærker, at Metroselskabet har miljøkonsekvensvurderet den linje og de løsninger, som ejerne af Metroselskabet, har besluttet skulle undersøges. I forhold til de undersøgte varianter af hhv. tunnel- og højbaneløsning, er det en beslutning som træffes i forbindelse med indgåelse af aftale om byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm, hvor der også skal anvises finansiering hertil. Aftalen kan eventuelt give mulighed for senere tilkøb af tunnelløsning. Hvilke dele af en evt. linjeføring, der skal være i tunnel eller på højbane, vil således også være en politisk beslutning, der ligger uden for formålet med dette høringsnotat og med miljøkonsekvensrapporten, som alene har til formål at beskrive miljøkonsekvenserne ved de forskellige løsninger.

Københavns Kommune bemærker i den forbindelse, at miljøkonsekvensrapporten netop også tydeliggør, at der er fordele og ulemper ved de forskellige løsninger og varianter, herunder både en række negative konsekvenser ved en tunnel som fx en rampe på Refshaleøen og et forøget CO₂-aftryk fra anlægget samt en række negative konsekvenser af en højbane på strækningen v/Prags Boulevard Øst - Refshaleøen. Det fremgår bl.a. at påvirkningen på de materielle goder kan

være stor og negativ fx som følge af barriereeffekter ved etablering af en rampe på Kløverparken og en dæmning på det grønne areal ved bebyggelsen 'Udsigten'. Derudover fremgår det også, at der kan være en væsentlig påvirkning på de rekreative elementer i Margretheholm Havn hvis opfyldet gøres permanent og at en højbane generelt vil medføre en stor visuel påvirkning og flere steder ændre på områdernes karakter, herunder ved krydsningen med Margretheholm Havn, hvor den landskabelige påvirkning er vurderet som væsentlig. Miljøkonsekvensrapporten tydeliggør således fordele og ulemper ved de forskellige løsninger, så en politisk beslutning kan træffes på et oplyst grundlag.

Ift. forslaget om at flytte linjeføringen mod vest, er der en række forhold, der besværliggør dette. Bl.a. ville linjeføringen komme tættere på boligbebyggelsen syd for havnen og potentielt også påvirke Biofos renseanlæg Lynetten. I så fald ville linjeføringen igen skulle drejes mod øst, for at undgå at påvirke renseanlægget, hvilket bl.a. ville medføre en længere linjeføring og derved øget rejsetid, CO₂-udledning og anlægssomkostninger.

Ift. anlægsteknik bemærker Metroselskabet, at anlægsmetoden med cut and cover, som Skanska foreslår, ikke er brugbar, fordi der er betydeligt flere forstyrrelser under byggeriet, den er mere CO₂-intensiv og er en dyrere anlægsteknik. Sammenlignet med en boret tunnel kræver en cut and cover-løsning også en meget stor udgravning og arbejdsplads langs linjeføringen, hvilket resulterer i flere negative miljøpåvirkninger, f.eks. anlægsstøj, påvirkning af luftkvaliteten, flere ledningsomlægninger, grundvandskontrol og trafik på grund af større mængder udgravet materiale.

Ift. spørgsmålet til nødvendigheden af opfyldning i Margretheholm Havn, bemærker Metroselskabet, at det sikrer et arbejdsområde til opførelse af viadukten og reducerer det landområde der påvirkes betydeligt. Desuden giver opfyldt mulighed for at bygge viadukten fra land og ikke over vand, hvilket fjerner væsentlige sikkerhedsrisici for byggeriet. Derved muliggøres et sikkert arbejdsmiljø.

Ift. forslag om kanal fra den vestlige side af Margretheholms Havn til den indre del af Københavns Havn på nordsiden af Krudtløbsvej, bemærker Økonomiforvaltningen, at der i forbindelse med Budget 2025 blev afsat midler til en forundersøgelse af mulighederne for at lave en kanal, så det er muligt at sejle syd om Refshaleøen i mindre motorbåde og kajaker.

Ift. flytning af bådepladser fra Margretheholm Havn bemærker Metroselskabet, at de i samarbejde med deres konsulenter har vurderet at det er muligt at etablere erstatningsbådepladser i Margretheholms Havns østlige del. Vurderingerne er baseret på bl.a. en optælling af

både og bådpladser på baggrund af luftfotos, VVM-redegørelsen for ARC Amagerforbrænding fra 2011, der viser, at de gældende støjgrænser bliver overholdt samt oplysninger fra Lynetteholm miljøkonsekvensrapport vedr. luftkvalitet. I vurderingen indgår også støjvurderingen fra VVM-redegørelsen for Etablering af biomassefyret anlæg på Amagerværket AMV4, udarbejdet af Miljøstyrelsen i marts 2016, hvoraf det fremgår, at en mindre del af de nye bådpladser evt. vil kunne blive belastet med støj over 55 dB(A) fra driften af Amagerværket. Metroselskabet bemærker endvidere, at placering af evt. erstatningsbådpladser vil blive undersøgt nærmere i projektets næste fase i samarbejde med relevante interessenter. Metroselskabet bemærker, at de i denne videre detailplanlægning vil indlede en nærmere dialog med sejlklubberne og By & Havn med henblik på at tilvejebringe i en løsning som brugerne finder brugbar. Skulle det vise sig, at det ikke er muligt at etablere erstatningsbådpladser i den østlige del af Margrethelands Havn, pga. fx plads eller støjbegrænsninger mv., bemærker Metroselskabet, at det fortsat vil være muligt at flytte dem til Prøvestenshavnen, hvilket indgår i miljøkonsekvensrapporten fra maj 2024.

Københavns Kommune bemærker i øvrigt, at det areal, som jf. miljøkonsekvensrapporten vil blive uddybet mhp. mulighed for erstatningsbådpladser er knap 30.000 m² i alt og ikke 20.000 m².

Ift. påvirkning af det grønne areal ved Margrethelands Havn, som er ejet af forskellige grundejere, vil et areal svarende til ca. 17.600 m² blive berørt i anlægsfasen ved anlæg af højbane. Arealet, der berøres i driftsfasen, er på ca. 7.700 m².

Det skal bemærkes, at Metroselskabet, som tidligere nævnt, arbejder med et optimeringsforslag for M5. Optimeringsforslaget indebærer blandt andet at stationen v. Prags Boulevard etableres som højbanestation og at den forskydes mod nord, og indebærer forslag om en smallere højbane, sammenlignet med den højbaneløsning, som er belyst i miljøkonsekvensvurderingen.

Hvis det besluttes at anlægge strækningen fra Kløverparken som højbane, kan arealforbruget reduceres med den nye variant, som indebærer en smallere viaduktløsning, hvor begge spor bæres på en og samme søjlekonstruktion. For Margrethelands Havn, strækningen fra Vindmøllevej til marinaen, forventes den optimerede enkelt viadukt permanent at optage knap 4.400 m². Ca. 2/3 af arealet ejes af Den Overordnede Grundejerforening, mens ca. 1/3 ejes af By & Havn.

Metroselskabet forventes at få hjemmel til at ekspropriere arealer og rettigheder gennem en kommende anlægslov. Ift. økonomiske tab som følge af areal- eller rettighedsmæssige restriktioner på arealer i forbin-

delse med metrolinje M5, forventes disse håndteret/defineret i ekspropriationsprocessen.

Metroselskabet bemærker, at de ikke har undersøgt hvorvidt der kan indrettes beskyttelsesrum i tilknytning til M5. Metroselskabet bemærker at stationerne og de underjordiske strukturer ikke specifikt er designet som beskyttelsesrum, og at der er ikke "ledig" plads i de underjordiske strukturer til denne funktion. At designe underjordiske metroer som beskyttelsesrum ville resultere i betydeligt større omkostninger og miljøpåvirkning, hvis det blev gjort efter en lignende standard, som anvendes andre steder i verden, f.eks. i Singapore.

Hvis det besluttet, at der skal arbejdes videre med variant med højbane vil Metroselskabet i samarbejde med Københavns Kommune arbejde på at skabe attraktive byrum under højbanen. Eksempler på, hvordan arealer under og omkring en højbane kan udnyttes, kan bl.a. ses i Nordhavns-udredningen (butikker, små erhverv osv.). Den kan ses på [dette link](#).

Metro på viadukt over havnen vil inddrage den inderste del af havnen i anlægsfasen. I driftsfasen vil arealet under viadukten igen kunne anvendes til de aktiviteter der også finder sted i dag. Dog vil der være nogle restriktioner på disse grundet konstruktionens højde og muligvis også restriktioner med henblik på at sikre driften af metroen. Dette er restriktioner, der vil blive defineret i ekspropriationsprocessen. Det skal bemærkes, at bådepladserne alternativt kan flyttes permanent til den østlige del af havnen eller til Prøvestenen Syd.

I forhold til forslag om tilfredshedsundersøgelse af hvordan højbane fungerer, som en del i bydele bemærker Metroselskabet, at de ikke gennemfører sådanne undersøgelser.

v/Refshaleøen

Refshaleøens Ejendoms selskab (408) bemærker, at en nedgravet løsning vil være den optimale ift. byudviklingsmulighederne. De bemærker dog, at det vil skabe en problematisk barriere i den kommende bydel, hvis der etableres en ca. 300 meter lang strækning med metrograv og ramper centralt på Refshaleøen. Dette gælder både mobiliteten i bydelen og rent visuelt. Ramperne vil grundet den delvise tunnelløsnings justerede linjeføring bryde markant med det historiske værftsmiljøes logik. Ramperne vil på Refshaleøen bryde "stållinjen" fra de store sektionshaller til byggedokken på skrå. Stållinjen udgør det historiske B&W's centrale vest-østgående akse. Set ud fra målsætningen om at skabe de bedst mulige forudsætninger for en sammenhængende bydel på Refshaleøen rummer den delvise tunnelløsning væsentlige problemer i Refshaleøens Ejendomsselskabs optik. Ift. højbaneløsningen vurderer de, at højbanens linjeføring i relativt høj grad følger den eksisterende

struktur i bygninger og veje i det historiske kulturmiljø på Refshaleøen, og højbane på viadukt vurderes mere gunstig ift. at skabe sammenhæng i en kommende bydel. Dog nævnes det som en forudsætning herfor, at arealerne under højbaneviadukten kan aktiveres til brug for rekreative tiltag, småbyggeri med værksteder, atelierer, øvelokaler, markedsplads eller lignende, som der er internationale eksempler på.

By & Havn (382) bemærker, at der skal tages højde for, at nyttiggørelsesanlægget Lynetteholm ikke påvirkes af anlægsarbejderne, og at jordmodtagelsen af overskudsjord kan opretholdes i både anlægs- og driftsfasen.

Københavns Kommunes bemærkninger:

For så vidt angår bemærkninger til højbane henvises til svar givet ifm. afsnittet om strækningen v. Prags Boulevard - Refshaleøen.

Vedr. jordmodtagelsesanlægget tages bemærkningen om, at nyttiggørelsesanlægget ikke skal påvirkes, med i det videre planlægningsarbejde.

Østerport og Østre Anlæg

Ejerforeningen Stockholms gade 59-61 (45, 87) ønsker, at gener fra anlægget mindskes, og pointerer, at Stockholms gade netop har gennemgået en større renovering. De ønsker derudover ikke, at Oslo Plads indtages til byggeplads.

Indre By Lokaludvalg (500) fraråder udgravninger og byggeplads i Østre Anlæg og opfordrer til, at en evt. skakt flyttes væk fra Østre Anlæg.

Slots- og Kulturstyrelsen (552) bemærker, at det påtænkte arbejde i Østre Anlæg i forbindelse med etablering af en lodret skakt, ud over at påvirke det beskyttede fortidsminde i projektets anlægsfase, også vil medføre en varig tilstandsændring af fortidsmindets jordlag og konstruktioner med deraf følgende tab af autenticitet og integritet på grund af gravearbejde, fjernelse af vegetation, opfyldning af voldgraven og kørsel med tunge maskiner. Styrelsen bemærker desuden, at en evt. dispensation efter museumsloven vil være betinget af, at der forinden udføres en arkæologisk undersøgelse og foretages løbende overvågning af anlægsarbejdet. Slots- og Kulturstyrelsen bemærker derudover, at Østre Anlæg også har status som beskyttet fortidsminde.

Høringssvar 153, 415, 430, 510, 518, 538, 558, 567, 569, 732 ønsker ikke, at man i anlægsfasen belaster og ødelægger det nyetablerede område omkring Østerport Station eller Østre Anlæg med den store rekreative værdi, anlægget har for området. Derudover udtrykkes bekymring for

lastbiltransport, øget trafik i området og nedlægning af p- pladser i området.

Københavns Kommunes bemærkninger:

Det bemærkes, at stationsplaceringen er valgt pga. tæthed til M3/ M4, og at den er en vigtig omstigningsstation. Metroselskabet bemærker, at de er opmærksomme på, at flere naboer tidligere har været nabo til Cityring-byggeriet og vil gerne i tidlig dialog med de berørte.

Vedr. trafik henvises til svar afgivet under afsnittet om KBH H og v. Bryggebroen.

Vedr. påvirkningen på de rekreative områder bemærkes det, at det med et så omfattende anlægsprojekt som anlægget af metrolinje M5, som tidligere nævnt ikke undgås, at der er arealer og rekreative områder, der inddrages og påvirkes i forbindelse med anlægsfasen. Dog vil de områder, der påvirkes, blive tilbageført, efter anlægsfasen er slut. Ift. anlæg af skakten v/ Østre Anlæg bemærkes, at det er nødvendigt at inddrage en del af parken og opfylde dele af søen tættest på Oslo Plads, men at det vil blive tilbageført efter anlægsperioden.

Kontrol- og vedligeholdelsescenteret på Prøvestenen

By & Havn (383) bemærker, at det i anlægsfasen er en forudsætning, at der fortsat skal være en aktiv erhvervshavn og at pladsforbruget til arbejdsarealer tager hensyntagen til dette, særligt ift. den kritiske forsyningsinfrastruktur.

By & Havn vurderer, at der ift. den planlagte stormflodssikring som dige rundt om kontrol- og vedligeholdelsescenteret bør afsøges mulighed for en fælles løsning for stormflodssikringen på Prøvestenen, herunder med Østlig Ringvej/ Sund & Bælt for at finde den samlede bedste løsning.

By & Havn bemærker derudover, at trafikafviklingen fra Prøvestensbroen til erhvervshavnen på Prøvestenen og vejadgangen til nyttiggørelsesanlægget på Lynetteholm kan komme under pres ifm. anlægsfasen for kontrol- og vedligeholdelsescenteret særligt i forbindelse med evakueringsbehov. Derfor anbefaler By & Havn, at løsningen på trafikafviklingen koordineres tæt med By & Havn, CMP og virksomhederne på Prøvestenen, og at muligheden for at etablere en særskilt vejadgang undersøges.

Norrecco A/S (410) bemærker, at kontrol- og vedligeholdelsescenteret planlægges placeret delvist på Norreccos erhvervsareal, og at det forudsætter ekspropriation af deres areal samt indebærer en ændret tilkørsel til Prøvestenen. Det er Norreccos overordnede synspunkt, at den planlagte ekspropriation af Norreccos erhvervsareal på Prøvestenen ud-

gør et unødvendigt og dermed ulovligt indgreb i Norreccos grundlovs-sikrede ret. Norrecco begrundet dette med, at der ikke i tilstrækkelig grad er redegjort for fravalget af alternative placeringsmuligheder såsom på Prøvestenen syd for jordvolden (vist på miljøkonsekvensvurderingens Figur 4.94).

Norrecco bemærker, at miljøkonsekvensrapporten ikke forholder sig konkret til, hvor stor en del af disse virksomheders arealer, der vil blive eksproprieret, eller hvornår ekspropriation af arealerne vil ske, og miljøkonsekvensrapporten indeholder ikke flere oplysninger om perioden forud for anlægsperioden, hvor der skal ske ledningsomlægninger, og hvad denne konkret vil indebære for virksomhederne i området. Norrecco vurderer, at oplysningerne om den forventede ekspropriation er utilstrækkelige, og at emnet er underbelyst i miljøkonsekvensrapporten. Derudover efterspørger de en beskrivelse af, hvilke erstatningsarealer de kan flytte deres aktiviteter til. Norrecco bemærker desuden, at mulige alternative placeringer af kontrol- og vedligeholdelsescenteret på Prøvestenen Syd ikke i miljøkonsekvensrapporten er belyst i tilstrækkelig grad til at nødvendigheden af en ekspropriation kan godtgøres.

Norrecco bemærker derudover, at opførelsen af kontrol- og vedligeholdelsescenteret indebærer en ændret tilkørsel for eksisterende lejere til Prøvestenen samt en ændret intern trafikafvikling på tørbulken og vurderer, at miljøkonsekvensrapporten ikke på tilstrækkelig vis har inddraget og analyseret de relevante trafikforhold på Prøvestenen hverken i anlægs- eller driftsfasen. Derudover bemærker Norrecco, at miljøkonsekvensrapporten ikke i tilstrækkelig grad tager stilling til de kumulative virkninger af M5 og Østlig Ringvej. Fx fremgår det ikke tydeligt, hvordan planlægningen af M5 konkret og i nærmere detaljer vil harmonere med planlægningen af Østlig Ringvej, og hvad dette i øvrigt vil have af betydning for tilgængeligheden af erhvervsarealerne i området.

Sund & Bælt (411) bemærker, at de er optaget af grænsefladerne mellem M5 og Østlig Ringvej særligt på Prøvestenen.

Zurface A/S (548), SIRIUS advokater på vegne af DK Jern og Metalhandel ApS (573) og Dansk Natursten (512) bakker op om Norreccos høringssvar.

Dansk Natursten (512) vurderer, at ekspropriation af deres erhvervsareal i forbindelse med opførelsen af kontrol- og vedligeholdelsescenteret udgør et unødvendigt og dermed ulovligt indgreb i deres grundlovs-sikrede ret. Til støtte herfor gør de – ligesom Norrecco – gældende, at der ikke er redegjort tilstrækkeligt for nødvendigheden af den foreslåede placering af kontrol- og vedligeholdelsescentret herunder andre placeringsmuligheder som fx den der vises på miljøkonsekvensrapportens figur 4.94.

Dansk Industri (627) kvitterer for den tilpasning af kontrol- og vedligeholdelsescenteret, der er sket i forhold til dels omfanget af anvendt areal og dels placeringen af kontrol- og vedligeholdelsescenteret, i forbindelse med udarbejdelsen af miljøkonsekvensvurderingen. De bemærker dog, at der trods ændringerne fortsat følger en påvirkning af virksomhederne på Prøvestenen, ikke mindst i forhold til det angivne areal for ledningsomlægning, som ikke tidligere har været indeholdt i præsentationer af projektet. De bemærker i den forbindelse, at det er afgørende, at planlægningen og gennemførelsen af de konkrete ledningsomlægninger sker i tæt dialog med de berørte virksomheder på Prøvestenen. De opfordrer derudover til, at staten via Sund & Bælt og Københavns Kommune via By & Havn samt Metroselskabet fortsat arbejder konstruktivt på at minimere det berørte areal på Prøvestenen. Alternativt bør det faciliteres, at der tilbydes erstatningsarealer, der gør, at virksomhedernes aktiviteter kan videreføres andre steder. Dette skal ske, uden at det bliver så indgribende for virksomhederne, at aktiviteten ikke længere er mulig eller bliver økonomisk urentabel. DI efterlyser desuden, at de permanente og midlertidige ændringer i arealanvendelse på Prøvestenen i forbindelse med både M5 og ØR lægges sammen, og at det kun dermed er muligt at erkende og vurdere de samlede konsekvenser for virksomhederne på Prøvestenen.

Asfaltindustrien (692) bemærker, at deres medlemmer er afhængige af forsyningen af råstoffer via havneinfrastrukturen i Danmark og fremhæver, at Prøvestenen er af afgørende betydning for råstofforsyningen til hovedstadsområdet. Derfor har Asfaltindustrien tidligere udtrykt bekymring over planerne om at placere M5's kontrol- og vedligeholdelsescenter på Prøvestenen. De bemærker, at den foreslåede placering af kontrol- og vedligeholdelsescenteret på Prøvestenen er mindre indgribende over for Prøvestenens areal og virksomheder end den tidligere foreslåede placering. De bemærker dog, at kontrol- og vedligeholdelsescenteret fortsat vil lægge beslag på mere end 50.000 m² erhvervsareal på Prøvestenen, og at ekspropriationen af virksomhederne, som er beliggende på dette areal, vil medføre en øget transportbelastning, herunder øget CO₂-udledning, og bemærker at dette forhold burde have været beskrevet i miljøkonsekvensrapporten.

De bemærker desuden, at det i afgrænsningsnotatet står beskrevet, at miljøkonsekvensrapporten skal behandle "den miljømæssige påvirkning som følge af emissioner og kumulative effekter på grund af Østlig Ringvej og jordforureningen på Prøvestenen" og bemærker, at dette forhold umiddelbart ikke er udført tilstrækkeligt i miljøkonsekvensrapporten. Det nævnes også at det bør sikres, at stormflodssikringsvolden i praksis ikke kommer til at optage mere areal end anført på figur 4.45. Det gælder ikke mindst på den nordlige side af kontrol- og vedligeholdelsescenteret, da et større arealforbrug end anført både vil få konsekvenser for de berørte virksomheder og de interne køreveje og andre tekniske anlæg på Prøvestenen, hvilket kan medføre relativt store økonomiske og klimamæssige omkostninger at omlægge. Desuden nævnes det, at det

bør sikres, at der er konstant vejadgang til og fra Prøvestenen i anlægsfasen.

Kromann Reumert (744), advokat for Witting Ejendomme, der er i gang med at udvikle ejendomme vest for Amager Strandvej, bemærker, at placeringen af den nye adgangsvej til Prøvestenen Syd forekommer umiddelbart uhensigtsmæssig ift. at sikre trafiksikkerheden. De foreslår alternative løsninger og bemærker, at stiforbindelse fra Amager Strandvej til Prøvestenen Syd bør være tilstrækkelig. De er generelt optaget af, at der skal tages hensyn til beboerne i området ved tilrettelæggelsen af lastbiltransporter i området.

Danske Shipping- og Havnevirksomheder (714) bemærker, at der med placering af kontrol- og vedligeholdelsescenteret på Prøvestenen skal tages højde for erhvervene på Prøvestenen, som udgør væsentlige samfundsaktiviteter. Herunder ønsker de, at der fremlægges en samlet plan for projekterne i området, som virksomhederne kan forholde sig til og bemærker, at de kumulative effekter kommer til at afgøre, om virksomhederne kan blive.

CMP (712) ønsker, at alternative placeringer for kontrol- og vedligeholdelsescenteret genbesøges, da der ikke findes alternative havnenære beliggenhedsmuligheder for de berørte virksomheder, og bemærker, at det bør beskrives, hvordan de berørte virksomheders drift kan oprettholdes i anlægs- og driftsfasen, og hvordan trafikafviklingen fortsat kan ske.

Danske Havne bemærker, at projektet omfatter midlertidig og permanent nedlæggelse af vigtige havnearealer, der understøtter søtransport, og pointerer, at det er en forkert udvikling på et aktivt havneareal som Prøvestenen, der understøtter væsentlig samfundsaktivitet som Københavns Lufthavn, og som er fundamentet for nødvendig erhvervsaktivitet i København. På den baggrund finder Danske Havne det principielt forkert, at Prøvestenen skal afgive areal til kontrol- og vedligeholdelsescenteret. De foreslår, at en løsning på land undersøges.

Københavns Lufthavn A/S (762) noterer sig, at det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at risikovirksomhederne på Prøvestenen forventes at kunne opretholde deres aktiviteter i anlægsfasen og bemærker, at det har afgørende betydning, at brændstofforsyningen sikres i anlægsfasen.

Københavns Kommunes bemærkninger:

I forhold til arbejdet med de kommende infrastrukturanlæg tages der højde for, at der skal opretholdes kajkant og så meget erhvervsareal som muligt på Prøvestenen, og at risikovirksomhederne kan opretholde deres aktiviteter i anlægs- såvel som driftsfasen.

I forhold til brændstofledningen bemærkes det, at Metroselskabet bekræfter, at brændstofforsyningen til lufthavnen ikke vil blive påvirket i hverken anlægs- eller driftsfasen.

Stormflodssikringen omkring KVC vil blive udviklet yderligere i samarbejde med tilgrænsende projekter og interessenter. I Figur 4.45 er indtegnet en stormflodssikring i form af en jordvold, der arealmæssigt optager mest plads, men kan have miljømæssige fordele. Metroselskabet har oplyst, at de har videreudviklet designet af stormflodssikringen og KVC'et med en løsning, hvor stormflodssikringen ligger inden for KVCs afgrænsning mod nord og øst (indenfor den røde streg vist på figur 4.45). Både volden og en evt. spunsvæg eller lignende vil have samme højde og dermed samme effekt overfor f.eks. støvproblemer. Stormflodssikringen giver samtidig en støjdæmpende effekt. Støjtavleringen, der er inkluderet i miljøkonsekvensvurderingen, tager højde for stormflodssikringen, hvor nødvendigt suppleret med et støjværn, og viser at støjniveauerne holder sig inden for grænseværdierne. Med kommissoriet for miljøkonsekvensvurdering af Østlig Ringvej blev det præciseret, at der på Prøvestenen skal være plads til både metroens KVC og et tilslutningsanlæg til Østlig Ringvej, samt tages hensyn til erhvervshavnens arealer og de grønne arealer på Prøvestenen Syd. Hensynet til disse balancer vil indgå i udviklingen af stormflodssikringen.

Ift. spørgsmålet om ledningsomlægninger vurderer Metroselskabet, at de kun skal ske inden for det gult-markerede område vist på miljøkonsekvensrapportens figur 4.80 og at ledningsomlægningerne primært skal udføres i vejarealet. Varigheden vil være ca. 3 måneder samlet, men fordelt på mindre områder i kortere perioder. Metroselskabet angiver, at det ikke på nuværende tidspunkt er muligt at præcisere dette yderligere, da området ikke er detaljekoordineret endnu, men at der kun vil ske ledningsomlægninger inde på lejernes område, hvis de har private stikledninger på det lejede område, der påvirkes. Når detaljekoordineringen starter, vil alle lejere indenfor det påvirkede område blive hørt og involveret med henblik på i videst muligt omfang at tilgodese deres daglige drift og adgangsforhold mv. Metroselskabet vil forsøge at mindske gener for lejerne mest muligt og vil derfor i den kommende planlægning tage højde for, at Prøvestenen er et område der skal kunne fungere både under og efter etablering af M5.

Ift. at sikre trafikafviklingen og kapaciteten over Prøvestensbroen, vil dette blive håndteret i dialog med myndighederne. Generelt bemærker Metroselskabet, at ledningsomlægninger, trafikafvikling og anlægsprocessen i øvrigt vil blive drøftet løbende med Københavns Kommune, By & Havn, Sund & Bælt, CMP og de konkret berørte virksomheder på Prøvestenen. Metroselskabet vil i øvrigt sikre, at risikomyndighederne, som består af Københavns Kommune, brandvæsenet, arbejds-

tilsynet, politiet og Beredskabsstyrelsen ikke har indvendinger mod de løsninger, der arbejdes med.

Arealet som forventes eksproprieret til KVC på Prøvestenen er identisk med projektområdet for KVC i figur 4.45 i miljøkonsekvensrapporten. I byggefasen vil arealet afsat til KVC blive anvendt til byggeplads. Der anvises ikke erstatningsarealer, men det bemærkes, at By & Havn er positivt indstillet over for på kommercielt grundlag at udleje andre af selskabets arealer til de virksomheder, der eksproprieres fra Prøvestenen af Metroselskabet eller Sund & Bælt i forbindelse med etablering af metrolinje M5 og Østlig Ringvej. Sådanne udlejninger vil være under forudsætning af, at By & Havn har egnede arealer, og at det ikke er i konflikt med andre hensyn af f.eks. lovgivningsmæssig, myndigheds- og tilladelsesmæssig, anlægsteknisk eller økonomisk karakter.

Jf. spørgsmålet om ekspropriation bemærker Københavns Kommune, at det i henhold til grundlovens § 73 er en forudsætning for gennemførelse af ekspropriation, at almenvellet kræver det, at det sker med hjemmel i lovgivningen og mod fuld erstatning. Spørgsmål om ekspropriationsbetingelsernes opfyldelse ligger uden for den fremlagte miljøkonsekvensrapports formål, som alene er at beskrive anlæggets miljømæssige påvirkning af omgivelserne (herunder materielle goder), og som i lighed med høringssvarene konkluderer, at påvirkningen vurderes at være stor for de virksomheder, der bliver delvist eller helt eksproprieret. Etablering af M5 forudsætter at Folketinget har vedtaget en anlægslov, som vil udgøre grundlaget og hjemlen for ekspropriering. Med en anlægslov gives Transportministeren bemyndigelse til at igangsætte anlægget af M5 samt til at igangsætte areal- og rettighedsrhvervelser. Ekspropriationerne foretages af Ekspropriationskommissionen, der også fastsætter erstatningens størrelse.

En ekspropriationsforretning vil tidligst kunne finde sted ca. 1 år efter anlægsloven er vedtaget. Der vil inden selve ekspropriationen være afholdt en besigtigelsesforretning som indkaldes af ekspropriationskommissionen, og her vil kommissionen foretage en almindelige prøvelse af projektet jf. de gældende regler i ekspropriationsprocesloven.

Overvejelser om alternative placeringer af KVC er beskrevet i miljøkonsekvensvurderingen kapitel 4, side 124-125 og heraf fremgår hvorfor de alternative forslag er fravalgt. Bl.a. fremgår at en placering på Kløverparken er fravalgt, da en stor del af metroens passageropland ville blive beslaglagt, fordi området da ikke ville kunne byudvikles, hvilket rækkefølgeplanen i Kommuneplan 2024 giver mulighed for i 2. del af planperioden. Desuden forventes det, at støj fra KVC ville blive en udfordring for fremtidige boligområder, hvilket yderligere kunne reducere passagergrundlaget og dermed de positive trafikale effekter. En placering af KVC ved opfyld af Prøvestenskanalen ville vanskeliggøre

linjeføringen og gøre det umuligt at fremtidssikre til en evt. kommende Øresundsmetro. Endvidere bemærker Københavns Kommune, at ejerkommunerne bag BIOFOS har besluttet at undersøge flere scenarier for placering af nyt renseanlæg, herunder placering af nyt renseanlæg på opfyld i Prøvestenskanalen. Ift. det forslag, som Norrecco peger på i sit høringssvar og som også indgår i miljøkonsekvensrapporten (figur 4.94), bemærker Københavns Kommune, at det ikke er muligt at få plads til både Østlig Ringvej og KVC på Prøvestenen syd for jordvolden og derved undgå indgreb i erhvervshavnen. Hertil kommer, at den resterende del af Prøvestenen Syd, som vil være tilbage efter anlæg af Østlig Ringvej og KVC med den valgte placering, ønskes fastholdt som rekreativt område, og at den sydligste del af Prøvestenen i en gældende lokalplan (LP 326) er udlagt til lystbådehavn med dertilhørende funktioner. Arealet kan derfor evt. udgøre erstatning for de bådepladser, som bortfalder midlertidigt/eller permanent ved anlæg af metrolinje M5 ved Margretheholms Havn.

Ift. kumulative effekter med Østlig Ringvej på Prøvestenen, bemærker Københavns Kommune, at de løbende er omtalt og vurderet gennem miljøkonsekvensrapportens enkelte fagkapitler, der alle har et afsnit om kumulative virkninger. Vurderingerne er foretaget med udgangspunkt i den viden som var tilgængelig, da miljøkonsekvensrapporten blev udarbejdet. Da udarbejdelsen af miljøkonsekvensvurderingen for Østlig Ringvej fortsat pågår, har det ikke været muligt at beskrive alle forhold omkring anlægsperioder, byggepladser og anlægstrafik mv. tilbundsgående. Københavns Kommune og Staten er dog opmærksomme på snitfladeproblemstillinger, og vil i det videre forløb følge projekterne og behovet for koordination. Fokus vil bl.a. være på at sikre, at erhvervshavnens funktion kan opretholdes i både anlægs- og driftsfasen.

Den videre koordination af de to projekter foregår på grænseflademøder med deltagelse af Sund og Bælt, Transportministeriet, Københavns Kommune, By & Havn og Metroselskabet. Af kommissoriet for miljøkonsekvensvurdering af Østlig Ringvej fremgår, at Østlig Ringvej har grænseflader til en række andre projekter, herunder bl.a. kontrol- og vedligeholdelsescentret, og at Sund og Bælt vil inddrage den fornødne viden om disse projekter i arbejdet.

Som også nævnt i M5 miljøkonsekvensvurderingens projektbeskrivelse, fremgår det endvidere af kommissoriet, at der på Prøvestenen skal være plads til både metroens KVC og et tilslutningsanlæg til Østlig Ringvej, samt tages hensyn til de grønne arealer på Prøvestenen Syd og erhvervshavnens arealer, som er vigtige for forsyning af blandt andet byggematerialer i hovedstadsområdet. Kommissoriet indeholder i øvrigt en visualisering, der viser en løsningsmodel for Østlig Ringvejs tilslutningsanlæg på Prøvestenen, hvor der også er indtegnet et areal

til Kontrol- og vedligeholdelsescentret. Kommissoriet kan findes via [dette link](#).

Prøvestenen Syd

By & Havn (383) bemærker, at de foreslåede afværgeforanstaltninger for padder på Prøvestenen Syd i anlægs- og driftsperioden kan forhindre eller indskrænke muligheden for fremtidig anvendelse af de pågældende arealer. Det foreslås, at afværgeforanstaltningerne etableres på arealer, som ikke forventes at skulle anvendes til byudvikling, infrastruktur eller erhvervsformål. Det anbefales, at allerede etablerede afværgeforanstaltninger i området anvendes, og By & Havn vil gerne indgå i dialog med Metroselskabet om håndtering af padder i og omkring projektområdet.

Prøvestenens Natur- og Fritidsforening (208) ønsker, at området ved Prøvestenen Syd fortsat holdes åben for offentligheden, og at området fortsat kan anvendes rekreativt. De ønsker, at der sikres uafbrudt adgang til området i anlægsfasen, og at adgangsvejen er klar, før den nuværende adgang spærres. De foreslår, at adgangsvejen etableres delvist på bro for at forkorte den samlede længde af røret, der fører ud i Prøvestenskanalen, da det bruges af mange vandsportsudøvere.

Derudover ønskes det, at adgangsvejen udføres med naturbaserede materialer frem for asfalt. Det bemærkes desuden, at miljøkonsekvensrapporten ikke behandler det rekreative behov i området, når befolkningen stiger. Derudover foreslår de, at der etableres en grøn rekreativ vold mellem kontrol- og vedligeholdelsescenteret og Prøvestenen Syd, hvor der etableres et udsigtspunkt på toppen samt en stiforbindelse. De foreslår en ny forhøjet støjvold med bevoksning, der visuelt kan skærme de rekreative aktiviteter på den sydlige del fra anlægget af kontrol- og vedligeholdelsescenteret, og at den sammenbygges med stormflodsikringen. De bemærker desuden, at anlægsaktiviteter vil komme i vejen for deres arbejde for at etablere et maritimt aktivitetscenter på Prøvestenen Syd, og at de har behov for nærmere detaljer om, hvilke arealer der skal anvendes ifm. anlægget af kontrol- og vedligeholdelsescenteret. I forlængelse heraf foreslår de, at der kan etableres et dialogforum, hvor de forskellige parter kan tale sammen.

Fisketorvets Motorbådsklub (556) fremhæver, at Prøvestenen Syd er et rekreativt område, som vil blive påvirket af kontrol- og vedligeholdelsescenterets placering og ønsker, at der sikres permanent adgang til Prøvestenen Syd, så de fortsat kan have deres aktiviteter på Prøvestenen Syd og at støv og støjgener ikke kommer til at ødelægge området.

Sejlklubben Prøvestenen (219) bemærker, at der er en rammeplan for etablering af et maritimt vandsportscenter på det areal på Prøvesten Syd, der skal være arbejdsareal. Derudover gør de opmærksom på, at dele af området, hvor der foreslås erstatningsbådpladser på Prøveste-

nen Syd, mangler uddybning, før det kan tages i brug. Yderligere foreslår de at adgangsvej etableres som det første i anlægsfasen for at sikre, at trafikken kan adskilles, og at den offentlige adgang kan opretholdes. I forhold til dæmningen mellem Prøvestenen og Amager, som skal udvides, ønsker de ikke, at det kommer til at ske, da det vil hindre de rekreative muligheder med vandsport og hindre nødvendig vandgennemstrømning.

Høringssvar 476 tilkendegiver ønske om fortsat adgang til Prøvestenen Syd, og ønsker en rekreativ støjvold til området. Derudover ønskes det, at vandgennemløbet under den nye dæmning bør udformes, så der fortsat er passage. Ift. støj fra kontrol- og vedligeholdelsescenteret ønskes det, at Sundvænget Haveforening skærmes mod gener med støv, støj og lys.

Københavns Kommunes bemærkninger:

Ift. udvikling af Prøvestenen Syd som rekreativt område bekræfter Metroselskabet, at forslag til udformning af stormflodssikringen mod syd kan ske i dialog med de foreninger, der har interesse i arealet, og at der i hele anlægsperioden vil være adgang til Prøvestenen Syd.

Volden vil desuden fungere som støjafskærmning, og terrænbelysning vil blive indrettet så den ikke vil være blændende i forhold til naboerne. I driftsfasen vil der ikke være støvgener fra KVC. I anlægsfasen bekæmpes støv fra KVC som på andre byggepladser.

Ift. forslaget om, at adgangsvejen til Prøvestenen Syd delvist etableres på bro med henblik på at forkorte den samlede længde af det tværgående rør under, bemærker Metroselskabet, at området syd for Prøvestensbroen skal opfyldes, for at kunne anlægge Kontrol- og vedligeholdelsescenteret (KVC) samt for at muliggøre sporforbindelsen til selve metrolinje M5. Derudover er det også nødvendigt for at kunne stormflodssikre KVC. På sydsiden af opfyldningen vil der, via Amager Strandvej 3, blive anlagt en ny permanent adgangsvej til Prøvestenen Syd, se figur 4.45 i miljøkonsekvensvurderingen. Vejdimensioner, herunder cykelsti og fortov, samt vejbelægning på den nye adgangsvej vil blive aftalt med vejmyndigheden.

Det vil ikke være muligt at lave åbninger i det forlængede rør under KVC, da åbninger i praksis vil fjerne virkningen af stormflodssikringen af KVC. Højden af røret styres af sporene der skal placeres hen over røret.

KVC skal omkranses af en stormflodssikring, der skal tilgodese flere interesser i området. Stormflodssikringen skal kunne modstå de meget kraftige bølger, der kan forventes at komme ved en stormflod, hvorfor det kan blive nødvendigt at beskytte denne med store sten eller lig-

nende. Metroselskabet vil i næste fase af projektet detaljere designet af stormflodssikringen. Det bemærkes, at den nuværende jordvold skal flyttes, da den nuværende placering er ca. midt inde i det kommende KVC.

Ift. bemærkningerne til de foreslåede afværgeforanstaltninger for padder på Prøvestenen Syd i anlægs- og driftsperioden oplyser Metroselskabet at de vil gå i videre dialog med By & Havn om muligheder for at håndtere padder i og omkring projektområdet på en mere hensigtsmæssig måde.

Ift. flytning af bådepladser fra Margrethholm Havn til Prøvestenen Syd bemærker Metroselskabet, at de i samarbejde med deres konsulenter har vurderet at det er muligt at etablere erstatningsbådepladser i Margrethholms Havns østlige del. Se afsnit om strækningen V. Prags Boulevard – Refshaleøen. Skulle det vise sig, at det ikke er muligt at etablere erstatningsbådepladser i den østlige del af Margrethholms Havn, pga. fx plads eller støjbegrænsninger mv., bemærker Metroselskabet, at det fortsat vil være muligt at flytte dem til Prøvestenshavnen, hvilket indgår i miljøkonsekvensrapporten fra maj 2024. I den videre detailplanlægning vil Metroselskabet indlede en nærmere dialog med sejlklubberne og By & Havn med henblik på at tilvejebringe i en løsning. Der vil bl.a. skulle ske en prioritering af de både der flyttes, herunder hensyntagen til disses dybgang.

Ift. ønskerne om at etablere et maritimt aktivitetscenter og forslaget om at der etableres et dialogforum, bemærker Metroselskabet, at de gerne vil indgå i dialog, når der er truffet politisk beslutning om projektets videre forløb. Københavns Kommune bemærker at Prøvestenen Syd er forberedt og lokalplanlagt til lystbådehavn med moler og bassiner. På baggrund af hensigtserklæring i Budget22 har Københavns Kommune bedt By & Havn om at undersøge mulighed for etablering af lystbådehavn, hvilket By & Havn har igangsat. By & Havn kommer til at træffe beslutning om etablering af en lystbådehavn på et forretningsmæssigt grundlag med udgangspunkt i en business case.

Ift. til at sikre adgangsvejen til Prøvestenen Syd er Metroselskabet opmærksomme på, at en nye adgangsvej til Prøvestenen Syd skal anlægges inden den nuværende adgang spærres.

Metroselskabet bemærker, at nogle af de første arbejder, der skal ske på Prøvestenen Syd, er opfyldning af arealet syd for Prøvestensbroen, flytning af eksisterende jordvold samt stormflodssikring af det kommende KVC. Når disse arbejder er tilendebragt, vil anlæg af KVC ske inden for stormflodssikringen. Der vil i hele anlægsperioden være adgang til Prøvestenen Syd. Adgangen vil blive flyttet til en ny adgangsvej anlagt på den sydlige del af opfyldningen i Prøvestenskanalen - se

figur 4.45 i MKV'en, som viser udstrækningen af KVC/arbejdsområdet på Prøvestenen Syd.

Angående tekniksporet til KVC ved nordlig løsning

By & Havn (382) bemærker ift. tekniksporet, at de på vegne af BIOFOS, som led i deres analyse af scenarier for fremtidig placering af rensningsanlæg i Hovedstadsområdet, gennemfører overordnede miljøanalyser af en evt. arealinddragelse i samme område.

Høringssvar 221, 223, 233, 237, 239, 240, 244, 246, 247, 248, 287, 294, 295, 296, 365 ønsker Copenhagen Cable Park bevaret og henviser til, at der ikke er andre steder på Sjælland, hvor man kan dyrke sporten.

Høringssvar 788 bemærker, at tekniksporet ikke har selvstændig nytte-værdi, og at det kommer til at stå som en mur gennem landskabet og udgøre en barriere for fremtidig byudvikling på overordnet strukturelt niveau.

Københavns Kommunes bemærkninger:

Det bemærkes, at Tekniksporet alene bliver aktuelt med nordlig løsning, og at det er en politisk beslutning hvilken løsning som skal anlægges. Ift. Copenhagen Cable Park forventes der derfor kun at være en påvirkning ved den nordlige løsning og kun i anlægsfasen, hvor området forventeligt vil være et afspærret arbejdsareal. Såfremt tekniksporet vil afskære den nuværende adgang i driftsfasen, forventes det, at der kan etableres en ny adgang fra Kraftværksvej.

Ift. bemærkningen om, at tekniksporet vil stå som en mur gennem landskabet, konkluderer Metroselskabet i miljøkonsekvensrapporten, at den landskabelige påvirkning på Prøvestenskanalen vil være moderat, da der er tale om et allerede teknisk præget byrum, men hvor broen bidrager til et lukket landskabsrum, hvor sigtelinjerne hen over vandet begrænses. Et evt. teknikspors visuelle og funktionelle påvirkning på Refshaleøen, ville skulle adresseres ifm. fremtidig byudvikling.

Københavns Kommune er som medejer af BIOFOS opmærksomme på analysen af scenarier for fremtidig placering af rensningsanlæg i Hovedstadsområdet. Såfremt BIOFOS ejerkommuner beslutter at placere et rensningsanlæg på Prøvestenen, skal tekniksporets placering og linjeføring evt. revurderes og justeres.

Lovgivning og planmæssige rammer

Søfartsstyrelsen (383) bemærker, at Havplanen medfører, at transportinfrastruktur i videst muligt omfang skal foregå i de områder, der er udlagt hertil. Søfartsstyrelsen kan konstatere, at der for den del af metro-linjen, som ønskes etableret på vand, ikke er udlagt en udviklingszone i

havplanen til transportinfrastruktur, og at statslige og kommunale myndigheder ikke efter anden lovgivning kan vedtage planer om eller meddele tilladelse m.v. til anlæg eller arealanvendelser, der er i strid med havplanen eller er i strid med et forslag til havplan eller ændringer af havplanen, der er offentliggjort af erhvervsministeren. Det foreslås på baggrund heraf, at der udlægges en zone til metrolinje M5 ved den førstkomende ændring af havplanen.

Fiskeristyrelsen har ingen bemærkninger til høringen.

Københavns Kommunes bemærkninger:

Det bemærkes, at Transportministeriet har anmodet Søfartsstyrelsen om at udlægge en zone til M5 i næste revision af havplanen.

Trafik

Sund & Bælt (411) har en række bemærkninger til metode og forudsætninger, der er anvendt i forbindelse med trafikmodelberegningerne i miljøkonsekvensrapporten for M5, som ikke er de samme som er anvendt i Østlig Ringvej projektet.

Indre By Lokaludvalg (500) ønsker, at det undersøges nærmere, hvordan trafikpåvirkningen og støjpåvirkningen i anlægsfasen vil være i Indre By isoleret set, samt hvordan trafikpåvirkningen og støjpåvirkningen i anlægsfasen generelt vil være i Indre By isoleret set, hvis M5 bores fra Lynetteholm-området, så der ikke skal transporteres jord på lastbiler gennem byen til Lynetteholm.

Cyklistforbundet (577) bemærker, at det er vigtigt med fokus på at skabe gode cykelparkeringsforhold ved kommende stationer, der gør det nemt og trygt at bruge. De peger på underjordisk parkering som en løsning ved blandt andet KBH H. De foreslår derudover, at kapaciteten øges i M5, og at der sikres plads til, at man kan have cykel med i metroen, som man kender det fra S-togene. Desuden foreslår de, at højbanen på Lynetteholm udnyttes til en højklasset (super)cykelsti, som i Nordhavn.

Tårnby Kommune (696) fastholder krav om tvangsrute for lastbiler uden om Tårnby Kommune, herunder Amager Strandvej, Kastrupvej og Saltværksvej, og at det indskrives i anlægsloven for M5.

Movia (702) har bemærkninger til fremskrivningerne af vejtrafik som fremgår af miljøkonsekvensrapporten og bemærker, at de planlagte byggepladser vil påvirke afviklingen af den kollektive busdrift. Herunder vil påvirkningen være stor ved Lergravsparken i variant med afgreningskammer her og ved Sundbyøster Plads og moderat ved Lergravsparken i variant uden afgreningskammer her.

Danmarks Naturfredningsforening København (748) mener, at der er problemer med de forudsætninger, der er lagt til grund for miljøkonsekvensrapporten, og vurderer, at nye beregninger vil vise, at en byudvikling i Østhavnen er overflødig, og at det ikke er nødvendigt med metro hertil. De efterspørger, at der bliver redegjort for, hvordan Københavns Kommune kommer frem til den befolkningsvækst, der er lagt ind i beregningerne. Ift. at løse kapaciteten i havnesnittet foreslår de, at det kunne overvejes at sætte en ekstra vogn på M1/M2. Desuden bemærkes det, at det er afgørende at hele infrastrukturen til Østhavnen vurderes under et – og ud fra forudsætninger der bl.a. tager højde for, om der er transportkapacitet nok, og hvilke konsekvenser en bydannelse på op mod 109.000 indbyggere vil have for den øvrige infrastruktur i Hovedstadsregionen og specielt byen København.

Høringssvar 359 foreslår, at elementerne støbes uden for København og at de sejles til København, og at jorden derefter sejles fra orientkaj for at spare lastbiler gennem centrum og spare CO2.

Høringssvar 361 foreslår, at alt jorden transporteres direkte til Lynetteholm for at undgå lastbiltrafikken gennem byen.

Høringssvar 448 vurderer ikke, at miljøkonsekvensrapporten samt §25-tilladelsen kan godkendes, før der foreligger helt konkrete løsninger for at afhjælpe de negative påvirkninger, M5-projektet vil have på mennesker. Herunder hvordan f.eks. trafiksikkerheden sikres med de mange lastbiler, der kommer til at køre ifm. anlægsprojektet.

Høringssvar 774 vurderer, at der er forhold i området omkring Nordøstamager Skole, som er stærkt problematiske ift. de udpegede veje til lastbiltransport til og fra byggepladserne, og foreslår, at der laves en bro eller tunnel som en del af metro/Lynetteholmprojektet, som sikrer børnenes adgang til Kløvermarken og deres sikkerhed.

Høringssvar 324 bemærker, at trafikanalysen i miljøkonsekvensrapporten er mangelfuld, og udtrykker tvivl om beregningsforudsætningerne, og bemærker at resultaterne heraf er usikre. Desuden bemærker høringssvar 346, 348, at effekterne og samspillet med andre trafikprojekter med udvidelse af Refshalevej, trafik ifm. udvikling af Refshaleøen og trafik ifm. etablering af Lynetteholm ikke er belyst.

Københavns Kommunes bemærkninger:

Det bemærkes, at der som en del af miljøkonsekvensvurderingen er gennemført trafikmodelberegninger. Forudsætningsgrundlaget, som Metroselskabet har taget udgangspunkt i, er udarbejdet sammen med Københavns Kommune og Transportministeriet i forbindelse med den tidlige fase af arbejdet med miljøkonsekvensrapporten. De forudsætninger som er lagt til grund, tager udgangspunkt i de forudsætninger,

som blev anvendt i forbindelse med den Strategiske Miljøvurdering for udvikling af Østhavnen fra august 2022. Dog med udvalgte opdateringer såsom opdateret befolknings- og arbejdspladsprognose, hvor der er taget udgangspunkt i Københavns Kommunes seneste befolkning- og arbejdspladsprognose.

Da byudvikling af Østhavnen er afhængig af etablering af Metrolinje M5 er der valgt en metodisk tilgang, hvor de trafikale effekter analyseres på baggrund af et referencescenarie, som indeholder en begrænset byudvikling af Østhavnen, ikke indeholder en fuld udbygning af Østlig Ringvej og ikke indeholder M5. I projektscenariet indgår alle tre elementer. De trafikale effekter udgøres af forskellen mellem et referencescenarie og et projektscenarie, hvilket derfor udgøres af en kombination af effekterne af byudviklingen i Østhavnen, etablering af Østlig Ringvej og etablering af M5. Det er på baggrund af denne tilgang, at de trafikale effekter for M5 således er den samlede konsekvens af tre store ændringer. I miljøkonsekvensvurderingen for Østlig Ringvej, som Sund & Bælt udarbejder, arbejder de med en anden tilgang, hvor forskellen mellem referencescenarie og projektscenarie kun udgøres af etablering af Østlig Ringvej, og at de trafikale effekter heraf alene udgøres af den isolerede effekt af Østlig Ringvej. Metoden som er valgt i forbindelse med miljøkonsekvensundersøgelsen for M5 følger den anvendte metodik i forbindelse med den Strategiske Miljøvurdering fra august 2022, som kan ses via [dette link](#).

Ift. ønsket om at miljøkonsekvensrapporten for M5 inddrager de varige effekter og samspillet med andre trafikprojekter i området herunder ved Refshalevej, trafik i forbindelse med byudvikling af Østhavnen, jordtransport og jordopfyldning/etablering af Lynetteholm, Østlig Ringvej bemærkes det, at der i miljøkonsekvensvurderingen for M5 er vurderet kumulative effekter, herunder udviklingen af eks. Lynetteholm og Refshaleøen, der har betydning for bl.a. passagergrundlag for M5. Derudover er Østlig Ringvej-projektet, som i høj grad påvirker trafikken på den østlige del af Amager, også inddraget i vurderingerne. Samtidig skal det bemærkes, at der ikke inddrages ikke-vedtagne projekter i miljøvurderingen, da det vil være at foregribe fremtidige politiske beslutninger.

Ift. at undersøge isoleret på belastningen af Indre By bemærker Metroselskabet at trafikpåvirkningen er begrænset til det vejnet som kommunen i forvejen har udpeget til tung trafik (f.eks. voldgaderne og HC Andersens Boulevard), imens f.eks. Knippelsbro er helt friholdt. Det er teknisk ikke muligt at lægge skakten som foreslået i høringssvaret. Skakten er i forvejen placeret så yderligt i anlægget som muligt.

Støjpåvirkningen i anlægsfasen er beskrevet i afsnit 7 i miljøkonsekvensrapporten, herunder også afværgetiltag i forhold til støjpåvirk-

ningen. Her er også angivet de stationer og skakte, hvor nogle faser kan udføres i døgndrift, men det skal understreges at Metroselskabet tilsigter at al arbejde eller størstedelen af arbejdet udføres i dagtimerne, såfremt dette er muligt.

Ift. forslag om at man kan tage cyklen med i metroen, så er dette allerede i dag en mulighed på de eksisterende metrolinjer, og det forventer Metroselskabet også, at det bliver på den nye M5-linje. Københavns Kommune og Metroselskabet er opmærksomme på, at der er potentiale for styrke sammenhængen mellem metro, cykel og gang så det for borgerne opleves som nemt at bruge alle tre "transportformer" i sammenhæng på rejsen, og at cykelparkering og adgangsveje til og fra stationerne er vigtigt for at få de tre transportformer til at fungere optimalt i sammenhæng.

Ift. cykelparkering oplyser Metroselskabet, at de er meget opmærksomme på, at der skal etableres gode cykelparkeringsforhold ved alle metrostationerne. Generelt skal det bemærkes, at Metroselskabet vil foretage nærmere undersøgelser af hvilke former for cykelparkering, der kan lade sig gøre ved de forskellige stationer, herunder hvilke muligheder der er for evt. at arbejde med underjordiske løsninger på udvalgte stationer. Dette vil afhænge af hvad kapacitetsbehovet er og hvor meget plads, der er til rådighed ved de enkelte stationer. Metroselskabet arbejder på, at de cykelparkeringsløsninger der vælges, skal give bedst mulig funktionalitet for passagerne.

I forbindelse med anlæggelse af højbanestrækninger vil Metroselskabet i samarbejde med Københavns Kommune arbejde på at understøtte, at arealerne kan bruges til de funktioner som ønskes. Ift. cykelinfrastrukturen på Lynetteholm er der ikke taget stilling til denne på nuværende tidspunkt. Københavns Kommune arbejder for at cykelinfrastrukturen i København sikrer, at det er sikkert, effektivt og attraktivt at cykle i byen.

Ift. at støbe elementer uden for København bemærkes det, at tunnelementerne leveres af entreprenøren, der får dem støbt på en af denne anvist betonvarefabrik - sandsynligvis uden for København, som det har været tilfældet med de tidligere metrobyggerier. Elementerne køres til tunnelarbejdspladsen på Kløverparken, hvorfra de fragtes gennem tunnellen til montagestedet.

Al jord der skal afleveres på nyttiggørelsesanlægget Lynetteholm skal transporteres med lastbil af den anviste jordtransportvej via Prøvestenen. Forslaget om at køre jorden til Orientkaj vil netop medføre en øget transport gennem Københavns centrum.

Sejlads af jord og byggematerialer har været undersøgt i et tidligt studie og ikke vurderet egnet. Se i øvrigt Københavns Kommunes bemærkninger under v/Bryggebroen.

Politiet kan kun stille krav om, at lastbiler benytter anviste tvangsruter ved transporter med farligt gods. Metroselskabet og Københavns Kommune har i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen udarbejdet et kort over "Transportruter til og fra byggepladser", jf. side 151 i Miljøkonsekvensrapporten. Ruterne udgøres af det overordnede vejnet samt udpegede veje frem til hver enkelt byggeplads. Metroselskabet oplyser, at de i forbindelse med udbud af anlægsentrepriser vil indarbejde de valgte transportruter i udbudsmaterialet, således at entreprenørerne i videst muligt omfang kun benytter disse ruter.

Det skal bemærkes, at tunnelarbejdspladserne er placeret uden for byen og tæt på jordtransportvejen til Lynetteholm, på Refshaleøen og på Lynetteholm, hvilket reducerer antallet af lastbiler, der skal passere gennem byen, betydeligt.

Ift. lastbiler gennem Tårnby er det foreslået, at lastbiler kan køre ad Amager Strandvej ned til motorvejstilkørslen ved lufthavnen. Det skal nævnes at transport på Amager Strandvej gennem Tårnby vil være relevant for byggematerialer (men ikke muck) til stationerne Amagerbrogade, Lergravsparken, Prags Boulevard, Refshaleøen, og de to stationer på Lynetteholm. Det vil være relevant for byggematerialer, der kommer fra steder vest og syd for København. Bilerne vil køre over Kalvebodbroen og ad Amagermotorvejen til frakørslen ved lufthavnen. Byggematerialer til de øvrige stationer kører gennem København eller ad Vejlands Alle – og muck køres nordpå til Lynetteholm. Hvis alle byggematerialer til de nævnte stationer køres via Amagermotorvejen og Amager Strandvej, vil det generere knap 23.000 lastbiler, eller cirka en femtedel af det samlede antal lastbiler til byggeriet. I praksis bliver tallet noget lavere, da nogle af bilerne kan antages at komme fra nord ad Hillerød- eller Helsingørmotorvejen, og de vil ikke køre gennem Tårnby. Mellem 10.000 og 20.000 lastbiler, vurderes at køre gennem Tårnby (svarende til 20-40.000 ture, når tom returkørsel medregnes). Metroselskabet kan stille krav til entreprenørerne om transport – f.eks. om typen af lastbiler (miljøkrav), spærretider eller om specifikke ruter. Entreprenørerne må så tage højde for kravene i deres prissætning.

Vedr. bustilpasninger i forbindelse med anlægs- og driftsfasen bemærkes det, at nødvendige bustilpasninger og omlægninger forbindelse med anlægsfasen vil foregå i et samspil mellem Københavns Kommune, Movia, Metroselskabet og dets udførende. Senere når projektet er længere, skal det vurderes hvilket behov der er for ruteomlægninger, flytninger af busstoppesteder, samt hvilken varighed af omlægningerne der er tale om.

Frem mod åbning af M5 vil der gennemføres en mere grundig planlægning af busnettet for at sikre en optimal kollektiv trafikbetjening. Det skal bemærkes, at der forudsættes ændringer i busbetjeningen for at undgå unødigt parallelkørsel mellem bus og metro. I forbindelse med åbningen af M3 Cityringen blev der gennemført en stor analyse "Nyt Bynet" af omlægning af busser og tilpasning til metrosystemet. Metroselskabet medvirkede til denne analyse, men det er Movia, og de kommunale og regionale ejere bag, der er ansvarlige for busbetjeningen. Det er for tidligt at vurdere behovet for busomlægninger på nuværende tidspunkt.

Vedr. trafiksikkerhed henvises der generelt til svar givet under afsnittet KBH H og v/ Bryggebroen. For så vidt angår bemærkningen om, at de konkrete trafiksikkerhedsmæssige afværgeforanstaltninger ikke er beskrevet godt nok og bør forelægges endeligt på nuværende tidspunkt, bemærkes det dog, at miljøkonsekvensrapporten afsnit 6.4 indeholder en detaljeret gennemgang af de trafikale påvirkninger i anlægsfasen for hver enkelt byggeplads. Heri beskrives en række mulige tiltag herunder trafikomlægninger og trafiksikkerhedsmæssige tiltag såsom etablering af cykelstier, omlægning af fortove, etablering af signalregulerede kryds og forlængelse af svingbaner i eksisterende signaler. Bl.a. beskrives større trafikale tiltag som dobbeltretning af Vester Søgade (v. skakt), ombygning af gader ifm. lukning af Istedgade, ombygning af kryds ved Axel Heides Gade/Artillerivej og ombygning af to rundkørsler til signalregulerede kryds ved DR Byen. § 25 tilladelsen indeholder i øvrigt et vilkår om, at der for den enkelte byggeplads skal gives en særskilt tilladelse til byggepladsindretning. Københavns Kommune vurderer, at det er mest hensigtsmæssigt, at planen for indretningen af den enkelte byggeplads detaljeres tættest muligt tidspunktet for byggepladsens etablering, hvor der kan tages udgangspunkt i de aktuelle forhold.

Støj og vibrationer:

Miljøstyrelsen (705) vurderer ikke, at støjende natarbejde kan accepteres med begrundelsen, "at stationen eller skakten skal være klar til at modtage tunnelboremaskinen i tide". Miljøstyrelsen mener, at dette bør planlægges, så natarbejde så vidt muligt undgås. De bemærker desuden, at det nævnes, at Miljøstyrelsen er ved at udarbejde nye danske grænseværdier for strukturlyd. Til det præciserer de, at de er ved at undersøge behovet for nye danske grænseværdier for strukturlyd, og hvordan disse evt. kan udformes og implementeres. Som led i dette har FORCE Technology udført nogle studier for Miljøstyrelsen vedr. kortvarige, lavfrekvente støjhændelser, der bl.a. fokuserer på strukturlyd fra tog i tunneler.

Høringssvar 63, 362 bemærker, at det er vigtigt, at der kommer styr på gener med vibrationer og støj i forbindelse med driftsfasen, før der skal anlægges mere metro. Det forslås, at man venter med anlæggelsen af M5, indtil Miljøstyrelsen er færdig med at udarbejde nye danske grænseværdier for strukturlyd.

Høringssvar 476 ønsker, at det undersøges, hvad omkostningerne til overdækning af byggepladser vil være, og hvor stor reduktion af gener, det vil medføre.

Københavns Kommunes bemærkninger:

M5 er designet til at ligge under Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for vibrationer, herunder strukturlyd og lavfrekvent støj i drift. Dette fremgår også af miljøkonsekvensrapporten. Metroselskabet bemærker, at Miljøstyrelsen er ved at undersøge om der er behov for at udarbejde nye danske grænseværdier for strukturlyd. Indtil disse evt. foreligger arbejder Metroselskabet med de norske grænseværdier, som et designkriterium, så de anvendte sporkonstruktioner sikres mod støjgener i drift.

Til trods for at grænseværdierne er overholdt, kan det ikke udelukkes, at et mindre antal boliger kan komme til at opleve gener fra M5 i drift. Det kan skyldes forhold i omgivelserne, f.eks. jordbundsforhold, bygningernes konstruktion eller en kombination af dette, eller individuelle opfattelser af, hvordan svag støj og vibrationer opleves.

Hvis borgerne mod forventning skulle komme i den situation, at de oplever gener fra boring af tunnelerne eller fra driften, oplyser Metroselskabet, at de vil sætte ind med den kompetence, som selskabet selv råder over, samt om nødvendigt indhente bistand fra eksperter hos eksterne rådgivere, som kan bidrage til at finde en løsning på problemet.

Københavns Kommune forventer, at anlægsarbejdet reguleres af en kommende opdateret Byggepladsbekendtgørelse, hvor der er godkendte faser for forskellige arbejdsprocesser som aften og natarbejde.

Metroselskabet vil tilstræbe, at støjende arbejder udføres om dagen. I tilfælde af, at det bliver nødvendigt om aftenen og om natten pga. særlige forhold og situationer, indeholder miljøkonsekvensrapporten en beskrivelse af miljøkonsekvenserne forbundet med aften- og natarbejde.

Derudover henvises der til svar ang. støj givet under afsnittet KBH H.

Vand og havmiljø

By & Havn bemærker, at der skal være fokus på, hvordan anlægsarbejderne kan tilrettelægges, så vandmiljøet i Københavns Havn påvirkes mindst muligt.

Miljøstyrelsen (705) gør opmærksom på, at tilladelse til etablering af metrolinje M5 skal være i overensstemmelse med vandplanlægningen for berørte målsatte vandforekomster og havstrategien for de berørte havområder. De bemærker at projektets påvirkninger ikke er tilstrækkelig belyst til, at det kan vurderes om projektet er i overensstemmelse med § 8 i bekendtgørelse nr. 797 af 13. juni 2023 om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter, herunder om tilladelse til projektet kan indebære risiko for tilstandsforringelse og ikke målopfyldelse for berørte vandforekomster. De har i alt 38 teksthæft bemærkninger, som i hovedtræk vedrør:

- Spørgsmål til omlægningen af det rørlagte vandløb ml. Østre Anlæg og Kastelsgraven og evt. risiko for tilførsel af boremudderprodukter til vandområderne.
- Spørgsmål til påvirkningen på det målsatte vandløb c00528, som Østre Anlæg er en del af.
- Spørgsmål / bemærkninger til påvirkningen på vandområder ifm. opfyld i Margretheholm Havn og Prøvestenskanalen, bl.a. som følge af miljøfarlige forurenede stoffer fra sedimentspredning.
- Spørgsmål / bemærkninger til risiko for påvirkning af vandmiljøet omkring Bryggebroen, som følge af udledning af oppumpet grundvand til havnen.

Københavns Kommunes bemærkninger:

Københavns Kommune vurderer at Miljøstyrelsens kommentarer giver anledning til præciseringer og/eller yderligere belysning af en række forhold, herunder omkring grundvandsforekomster, udledning af og reinfiltration med oppumpet grundvand, additiver, vandområde c00528 i Østre anlæg, bundflora, påvirkning fra sediment m.m. Præciseringer og yderligere belysning vil indgå i den supplerende miljøkonsekvensrapport og fornyet udkast til § 25-tilladelse, som forventes at blive udsendt i offentlig høring i 2025. I forlængelse af den gennemførte høring over supplerende miljøkonsekvensrapport udarbejder kommunen en samlet hvidbog for hele processen. Enkelte bemærkninger fra Miljøstyrelsen, som ikke giver anledning til yderligere belysning, besvares i hvidbogen.

Biodiversitet, flora og fauna

Amager Vest Lokaludvalg (568) har en bekymring for, at den højtliggende tunnel under Amager Fælled vil påvirke naturen i en uheldig retning og måske resultere i permanente forandringer.

Høringssvar 89 er bekymret for konsekvenserne med forurening og gener ifm. anlæg af M5, og at det vil være skadeligt for naturen på Amager Fælled, at M5 føres under området.

Amager Fælleds Venner (652) ønsker at bevare naturområder i Danmark og bemærker, at det er vigtigt, at linjen ikke medfører ødelæggelser af københavnske naturområder og parker, som for eksempel på Margretheholmen og Østre Anlæg, der er fredet. De ønsker ikke, at naturområder bliver indskrænket på grund af byudvikling. Ift. sydlig linjes forløb under Amager Fælled finder de det ikke tilstrækkeligt dokumenteret i miljøkonsekvensvurderingen, at en boret tunnel under Amager Fælled ikke vil få negative konsekvenser for dyre- og planteliv.

Skanska (203) bemærker, at det står beskrevet forskelligt, hvorvidt bilag IV-arten grønbroget tudse er til stede i området ved Kløverparken. Derudover bemærker Skanska, at det i afsnit 15.3 i miljøkonsekvensrapporten beskrives, hvordan anlægsprojektet kan resultere i, at der i hjulspor m.v. opstår gunstige levevilkår for grønbroget tudse mv., og at der af den årsag skal foretages afværgeforanstaltninger ift. individer, der måtte indvandre i projektområdet. Herunder bemærkes det, at der i afsnit 15.4 s. 474 står, at der vil blive etableret nye vandhuller og grusbunker til padder i Kløverparken øst for stationen v/Prags Boulevard. Dette vurderer Skanska er uhensigtsmæssigt, da disse placeres midt i et område, der undergår anlægsarbejder, og anbefaler derfor, at individerne flyttes helt ud af området til eks. Kalvebod Fælled i kombination med indhegning af det samlede område i Kløverparken. Derudover bemærker Skanska, at placeringen, hvor erstatningsvandhullerne foreslås placeret øst for den forslåede station, er terrænhævet med ren jord, der har til formål at skærme mod den underliggende forurenede jord, hvor gennembrud ifm. etablering af vandhuller vil gøre, at der etableres en ny kontaktflade til den underliggende forurenede grund, som, Skanska påpeger, er en anseelig negativ miljøpåvirkning.

Miljøstyrelsen (705) bemærker, at baggrundsundersøgelserne, som WSP har gennemført i 2023, ikke er vedlagt høringsmaterialet. De bemærker derudover, at der flere steder i rapporten bliver udskudt vurderinger af påvirkninger af projektet, herunder påvirkning af flagermus og grønbroget tudse. Derudover bemærker de, at det er en forudsætning for at vurdere behovet for afværgetiltag, at man forinden har søgt efter arterne og deres levesteder og foretaget en vurdering af påvirkningen heraf.

Miljøstyrelsen bemærker også, at der mangler en vurdering af, hvordan forstyrrelser (lysforurening, støj mv.) vil påvirke flagermusenes levesteder f.eks. på det grønne areal på Refshaleøen, hvor flagermus-leveste-

det ligger uden for byggepladsen, samt en vurdering af hvorvidt man vil forhindre flagermus i at blive ledt op over viadukten.

Danmarks Naturfredningsforeningen København (748) bemærker, at det i rapporten står beskrevet, at de største potentielt negative konsekvenser for biodiversitet, flora og fauna er, hvor der sker arealinddragelse i eksisterende naturområder samt der hvor metroen fremføres som højbane og kan udgøre en biologisk barriere. Gennem arealinddragelsen sker der ødelæggelse af naturområder, fjernelse af levesteder for padder og ynglefugle, fældning af store gamle træer mv. DN er enige i denne vurdering, men er ikke enige i de beskrevne afværgeforanstaltninger. Derudover bemærker de, at anlægsprojektet først forventes igangsat længere ude i årene, og at vurderingerne af projektets potentielle negative påvirkning af natur og biodiversitet er baseret på den aktuelle naturtilstand, og altså ikke på den naturtilstand, der kan forventes når anlægsarbejdet sættes i gang, hvilket de vurderer er et problem ift. at sikre at der etableres de rette erstatningsbiotoper.

Derudover bemærker de, at de ikke vurderer, at der er gennemført en tilstrækkelig registrering og kortlægning af flagermus, og at der inden anlægsarbejdet igangsættes, skal foretages en dækkende flagermusregistrering. Derudover bemærker de, at de ikke vurderer, at de beskrevne forventninger om, at nye habitater vil opstå i forbindelse med stormflodssikringen af Østhavnen og etableringen af kystlandskabet på Lynetteholm, som i nogen grad kan kompensere tabet om kompensation for de naturødelæggelser, som anlæg af M5 vil medføre, er rigtige. De vurderer, at der er behov for en samlet naturplan, som omfatter hele Prøvestenen, Kløverparken og Refshaleøen og som inkluderer de mange forskellige aktiviteter, der er under planlægning i Østhavnen. Naturplanen skal omfatte padder, flagermus og fugle, specielt ynglefugle og også gerne den marine natur i Prøvestenskanalen og de kystnære områder.

Høringssvar 559 bemærker, at der gælder et forbud mod at beskadige yngle- eller rasteområder for arter på habitatdirektivets bilag 4 og at etablering af byggepladser derfor ikke er lovligt, uanset at der vil etableres erstatningsnatur i form af bl.a. vandhuller til grønbroget tudse og biotoper som fx huller, hulheder eller hule stammer til flagermus.

Københavns Kommunes bemærkninger:

Med et så omfattende anlægsprojekt som anlægget af metrolinje M5 kan det ikke undgås, at der er arealer og rekreative områder, der inddrages og påvirkes i forbindelse med anlægsfasen. Dog vil områderne, der påvirkes, blive tilbageført, efter anlægsfasen er slut.

Anlægget af M5, som er belyst i miljøkonsekvensvurderingen fra maj 2024, kommer ikke til at berøre Amager Fælled. Tunnelboremaskinerne vil køre under jorden, og erfaringer fra tidligere metrobyggerier

viser, at det typisk tager 1-2 dage for tunnelboremaskinerne at passere under et område på størrelse med en typisk parcelhusmatrikel. Som en konsekvens af den kortvarige påvirkning er det derfor de færreste, der færdes "over jorden", som når at opdage, at tunnelboremaskinen har passeret, og det samme antages at gøre sig gældende for dyr. Dyrene på Amager Fælles er derudover generelt tilpassede de forhold, som findes i dette bynære naturområde. Det gælder både påvirkning fra mennesker samt støj og vibrationer fra trafik og anlægsarbejder. I forhold til vibrationer er der udført beregninger omkring stationen ved DR Byen (se figur B1.17 i bilaget til miljøkonsekvensvurderingen). De viser, at grænsen for vibrationer går ved Ørestads Boulevard, og det antages derfor, at der ikke vil være påvirkninger fra vibrationer, der kan påvirke dyrelivet på Amager Fælled, undtagen lige op ad den eksisterende vej.

Det skal bemærkes at Københavns Kommune, som myndighed, på baggrund af ansøgning fra Metroselskabet har igangsat en supplerende miljøkonsekvensvurdering for optimeringsforslag for M5. Optimeringsforslaget indebærer blandt andet at der rettes på kurverne på linjen som har betydning for lavpunkterne og behovet for pumpe-sumpe (lille reservoir til opsamling af vand ved tunnelens dybdepunkter, hvorfra det kan pumpes væk fra tunnelen, til spildevandskloak). Der planlægges i optimeringsforslaget etableret fem tværtunneler imellem de borede tunneller, som er en del af sikkerhedsplanen for metrolinjen, så folk/brandvæsenet kan krydse fra en tunnel til en anden, og som anvendes til placering af pumpe-sumpe. Pumpe-sumpene ligger på tunnelens dybeste steder og opsamler vaskevand, nedbør der falder på ramperne og evt. mindre mængder indtrængende vand fra begge tunnelrør, så det kan blive pumpet væk. Der planlægges en pumpe-sump ved Amager Fælled. For at undgå at berøre overfladen på Amager Fælled, planlægges denne pumpe-sump udført nedefra. Dette forøger risiciene forbundet med anlægsarbejdet og tidsplanen, men afbødende foranstaltninger vil blive indarbejdet i projektet, hvis det ikke er et krav alle steder. Det betyder at der ikke skal etableres en arbejdsplads på Amager Fælled, og at anlægsarbejdet med optimeringsforslaget fortsat ikke kommer til at berøre Amager Fælled.

I forhold til Skanskas bemærkninger blev der ikke registreret grønbroget tudse eller fundet egnede ynglesteder for arten i området ved Kløverparken af WSP under deres paddeundersøgelser, som står angivet i MKV på side 439. Det skal bemærkes, at det foreslås at der etableres erstatningsvandhuller til padden på arealet nord for motorbådshavnen i den nordøstlige del af matrikel 543, som er ejet af Københavns Kommune. Placeringen fremgår af figur 15.41 på s. 476. Det der fremgår i teksten på s. 474, hvor det står angivet at der etableres vandhuller i Kløverparken Øst for stationen er ikke korrekt angivet. Det skal desuden bemærkes at placeringen for paddehullerne er forslag til place-

ringer. Der er ingen formelle krav til afstanden til eksisterende habitater og deres mere nøjagtige placering kan tilpasses på et senere tidspunkt. Ift. bemærkningen om, at der etablereslaves afværgeforanstaltninger, der sikrer, at grønbroget tudse ikke indvandrer og finder gunstige levevilkår i fx hjulspor, bemærker Københavns Kommune, at det fremgår af miljøkonsekvensvurderingen, at der etableres paddehegn omkring arbejdsområderne.

Københavns Kommune vurderer, at DN- Københavns og Miljøstyrelsens kommentarer giver anledning til yderligere præcisering af flagermus, forstyrrende effekter som lys og støj, paddehegn, erstatningsnatur og som forventes at blive vilkårssat i et fornyet udkast til § 25-tilladelse, som forventes at blive udsendt i offentlig høring i 2025. Skulle der forekomme yderligere, der kræver håndtering, vil det indgå i den supplerende miljøkonsekvensrapport. I forlængelse af den gennemførte høring over supplerende miljøkonsekvensrapport udarbejder kommunen en samlet hvidbog for hele processen.

Ift. Miljøstyrelsens bemærkning om, at der udestår baggrundsdata fx i form af feltundersøgelserne udført af WSP, vurderer Københavns Kommune, at der er redegjort tilstrækkeligt for disse i miljøkonsekvensrapportens afsnit 15.1.1 og 15.1.2. Her redegøres bl.a. for de foretagne feltundersøgelser af artsgrupper, såsom flagermus og grønbroget tudse, på relevante årstider og tidspunkter.

Ift. Miljøstyrelsens og DN-Københavns bemærkninger om, at vurderingerne på flagermus og grønbroget tudse nogle steder udskydes – fx omkring nedrivning af bygninger – bemærker Københavns Kommune, at udgangspunktet for en miljøkonsekvensrapport er, at der så tidligt som muligt i forløbet skal foretages en vurdering af det ansøgte projekts indvirkninger på miljøet, dvs. inden der meddeles tilladelse til projektet. Det gælder også i de tilfælde, hvor den nationale tilladelsesproces er opdelt i tilladelsen til projektet (VVM-tilladelsen) og en eller flere sektortilladelser (f.eks. udledningstilladelser), som ligger inden for rammen af VVM-tilladelsen. Dette udgangspunkt er af EU-Domstolen blevet modificeret i de tilfælde, hvor det vidensniveau, der er nødvendigt for at kunne vurdere indvirkningerne på miljøet i forhold til sektortilladelsen, ikke er på plads, og derfor ikke kan beskrives i miljøkonsekvensrapporten forud for VVM-tilladelsen. I sådanne tilfælde kan vurderingen udskydes til det tidspunkt, hvor der til projektet skal meddeles en sektortilladelse^{1 2}. Det kan fx være i en situation, hvor anlægsperioden er så langstrakt, at det ikke er muligt på tidspunktet for udarbejdelsen af miljøkonsekvensrapporten forud for VVM-tilladelsen – for visse miljøfaktorer – fyldestgørende at beskrive de forventede miljømæssige indvirkninger. Et eksempel herpå er, at anlægsarbejdet først

¹ C-290/03, Barker, præmis 49

² C-201/02, Delena Wells, præmis 52

vil blive påbegyndt langt senere i processen i forhold meddelelsen af VVM-tilladelsen til projektet. Der er således ikke tale om, at bygherre ikke ønsker at beskrive de miljømæssige indvirkninger for de pågældende miljøfaktorer, men der er ganske enkelt ikke tilstrækkelig viden til, at der kan foretages en valid vurdering af indvirkningerne. I sådanne tilfælde vurderes det, at det er muligt at udskyde vurderingen, som – når det er relevant for processen for anlæg af projektet – vil blive indarbejdet i en supplerende miljøkonsekvensrapport og dermed indgå kumulativt i den samlede vurdering af de miljømæssige indvirkninger på projektet.

Ift. forslaget fra DN om at basere vurderingerne på den forventede naturtilstand ved anlægsarbejdernes igangsættelse, frem for den nuværende, bemærker Københavns Kommune, at det ikke er muligt at forudse hvordan naturtilstanden vil ændre sig i fremtiden. Derfor vurderes vurderingerne at være tilstrækkelige. Københavns Kommune bemærker også, at det af miljøkonsekvensrapporten fremgår, at der inden anlægsarbejdet påbegyndes, vil udføres overvågning af paddernes vandring inden for projektområdet, for nærmere at kunne afgrænse behovet for yderligere afværgetiltag. Dette gælder hele projektområdet, dvs. de naturområder hvor padden har været observeret før og/eller hvor det er realistisk at padden kan indvandre - herunder også Kløverparken.

Ift. Miljøstyrelsens bemærkning om manglende vurderinger af byggepladsernes påvirkning på flagermus, bemærker Københavns Kommune at Miljøkonsekvensrapporten indeholder en vurdering af forstyrrelseseffekter. Rapportens afsnit 15.3.1 indeholder en vurdering af påvirkning af det grønne område på Refshaleøen, og rapportens afsnit 15.3.2 indeholder afsnit om forstyrrelseseffekter herunder bl.a. lys fra byggepladser. Vedr. driftsfasen fremgår det derudover af miljøkonsekvensrapportens afsnit 15.5, at dyrelivet og dermed også flagermus vil blive påvirket, men at det forventes at arterne tilvænner sig. Bl.a. fremgår det, at lys fra højbanen kun vil være fra forbikørende metroer og derfor ikke vurderes at forstyrre flagermus i en væsentlig grad, eftersom områder hvor højbanen etableres i forvejen er påvirket af gadebelysning.

Ift. Miljøstyrelsens spørgsmål om hvorvidt man vil forhindre flagermus i at blive ledt op over viadukten, vurderer Metroselskabet, at der ikke findes effektive afværgeforanstaltninger, der kan forhindre flagermusene i at krydse banen. Metroselskabet beskriver, at det kan ske, at flagermus i deres jagt på insekter forvilder sig over sporene, men at de dog kan undvige biler/køretøjer på op til 60 km/t. Da metrogene imidlertid vil have en hastighed på op til 100 km/t på denne strækning, vil det ikke kunne udelukkes, at der kan ske påkørsel og drab af flagermus, der krydser viadukten. Det gælder både lokale flagermus og træk-

kende flagermus. Denne risiko findes alle steder, hvor veje, jernbaner og metrolinjer krydser naturområder, f.eks. også på de eksisterende metrolinjer. Metroselskabet beskriver endvidere, at flagermus påvirkes negativt af lys og støj, og at metroogene derfor vil have en vis skræmmende effekt på flagermus. Derfor formoder Metroselskabet, at antallet af potentielle individdrab vil være begrænset

I forhold til DNS forslag om, at der udarbejdes en naturplan for flere områder i Østhavnen, udover de områder som påvirkes af M5, vurderes forslaget vanskeligt at udføre, idet afværgetiltag skal være konkrete og realiserbare og forholde sig direkte til miljøpåvirkningerne fra M5.

I ft. bemærkningen om forbuddet mod ødelæggelse af yngle- og rasteområder for arter på habitatdirektivets bilag 4, bemærker Københavns Kommune, at der gælder et princip om "opretholdelse af den økologisk funktionalitet". Dette betyder, at der ikke nødvendigvis er forbud mod påvirkning af f.eks. det enkelte træ, så længe den samlede økologiske funktionalitet kan opretholdes på mindst samme niveau som hidtil, evt. på tværs af flere levesteder, der tjener som levested for den samme bestand. Afværgeforanstaltninger kan anvendes til at opretholde den økologiske funktionalitet. I § 25 tilladelsen indgår det som en forudsætning, at der gennemføres de afværgeforanstaltninger, som indgår i miljøkonsekvensrapporten, herunder bl.a. flytning af arter, etablering af paddehegn, faunapassager og erstatningsbiotoper samt overvågning af diverse arter. Den økologiske funktionalitet vurderes derfor at kunne blive opretholdt.

Forsyning og ledninger

Energistyrelsen (67) bemærker at Hovedstadens Geotermiske Samarbejde (HGS; ejet af HOFOR, VEKS og CTR) har et geotermisk anlæg, med to tilhørende dybdeboringer, på Margretheholm. Det foreslås derfor, at HGS høres via HOFOR.

Amager Ressourcecenter (ARC) (257) bemærker, at adgangsveje via Kraftværksvej og Vindmøllevej må holdes tilgængelige i både anlægs- og driftsfasen. Af hensyn til at opretholde størst mulig kapacitet i indsamlingen skal renovationsbilernes adgang til ARC ikke forringes. De bemærker derudover, at der skal sikres adgang til kritiske forsyningsledninger og indgår gerne i dialog med Metroselskabet om dette. Derudover bemærker ARC, at der ved delvis opfyld i Margretheholm Havn skal være opmærksomhed på, at dele af overfladevandet fra Kraftværks-halvøen udledes kystnært og overfladenært til Margretheholms Havn. Via det vestlige udløb udledes regnvand fra Amager Bakkes tagpark og befæstede arealer omkring anlægget. Ved det østlige udløb udledes regnvand fra befæstede arealer på Kraftværksvej 25, By & Havns adgangsgangvej til Lynetteholm, Vindmøllevej, ARC, HOFOR mm. ARC gør opmærksom på, at den vestlige udledning er reguleret dels af udlednings-tilladelse for Copenhell givet af Københavns Kommune og miljøgod-

kendelse for affaldsenergianlægget Amager Bakke givet af Miljøstyrelsen. For den østlige udledning er en udledningstilladelse under udarbejdelse hos Københavns Kommune (udledning er etableret i 1970, men blev godkendelsespligtig ved tilslutning af By & Havns adgangsvej). ARC bemærker, at det bør undersøges, om udledningerne kan bibeholdes eller skal forlænges som følge af den delvis opfyldning og flytning af Margretheholms Havn.

Amager Ressource Center bemærker, at nordlig løsnings tekniskspor vil påvirke ARC's areal på Kraftsværksvej og vil gerne i dialog om mulighederne for at håndtere dette ift. deres udviklingsplaner for arealet, hvis nordlig løsning bliver valgt.

CTR (465) bemærker, at der i forbindelse med anlægget af Cityringen var omfattende ledningsomlægninger ved Østerport, og at der bør være fokus på, at omlægninger, der foretages ifm. M5, tilrettelægges på en måde, så de muliggør en evt. forlængelse af M5, uden at der igen skal ske ledningsomlægninger. Desuden bemærker CTR, at hvis der vælges en løsning med højbane- viadukt-løsning med søjler, skal søjlerne placeres efter aftale med CTR. Hvis der vælges en løsning med højbane - dæmnings-løsning, er der behov for en specifik løsning for CTR's ledninger, som evt. kan være, at dæmningen stoppes et stykke før CTR's ledning og fortsættes med søjle-løsning ved krydsning af CTR-ledningen.

HOFOR (504) bemærker, at det er uklart, om miljøkonsekvensrapporten har vurderet alle væsentlige, potentielle miljøpåvirkninger af ledningsarbejderne, herunder støj, vibrationer, grundvandshåndtering og støv. Fx er det uklart, om man i vibrationsanalysen også har undersøgt evt. vibrationer forårsaget af ledningsomlægninger, hvilket bl.a. kan vise sig at være tilfældet ifm. ledningsomlægningerne på Københavns Hovedbanegård. HOFOR påpeger vigtigheden af, at miljøkonsekvensrapporten omfatter alle de væsentlige, potentielle miljøpåvirkninger af de forberedende ledningsarbejder. De påpeger videre, at det er uklart, om Københavns Kommunes vilkår om, at kommunen skal godkende en støj- og støvhandlingsplan, også gælder for større ledningsomlægninger, og ønsker afklaring på dette. Ift. varigheden af ledningsomlægningerne vurderes det, at de tager op til 1,5 år ved Lergravsparken, og ikke seks måneder, som angivet i miljøkonsekvensrapporten. Derudover gøres opmærksom på, at der i kørebanearealet ved krydset Østrigsgade/Lergravsvej ligger store spildevandsledninger, som ved tung trafikbelastning fx i forbindelse med anlæg af metrostation risikerer at få reelle skader. Ift. opfyldningen af Prøvestenskanalen påvirkes udløbet fra kanalen for enden af Prags Boulevard, UØ124, som er den eneste aflastningsmulighed for hele afløbssystemet på Østamager. Hvis ikke vandmængderne uhindret kan udledes via kanalen ved UØ124, vil der ske opstuvninger og oversvømmelser formentlig flere steder på Østamager. Det er

derfor HOFORs krav, at den nye løsning muliggør samme uhindrede flow.

HOFOR opfordrer til, at der findes en løsning, som kan håndteres inden for eksisterende udledningstilladelse, idet en ny udledningstilladelse kan risikere at forsinke M5. HOFOR bemærker, at en evt. dæmning ikke bør placeres oven på de kritiske forsyningsledninger U2 umiddelbart syd for gokartbanen, samt at krydsning af Kraftværksvej skal ske, så fjernvarmetunnelen og andre kritiske ledninger friholdes.

HOFOR gør derudover opmærksom på, at adgangsveje via Kraftværksvej og Vindmøllevej må holdes tilgængelige (byggefase og drift), så værkets drift ikke hindres af manglende mulighed for f.eks. olie-, flis- og asketransporter m.m. med lastbil.

Københavns Kommunes bemærkninger:

Metroselskabet bemærker, at HGS på nuværende tidspunkt ikke er hørt, men at de vil tage kontakt til HGS, når linjetype er fastlagt med henblik på nærmere detaljeret koordinering. Det bemærkes, at HGS ejes af bl.a. HOFOR og Centralkommunernes Transmissionsselskab (CTR), som begge har indsendt høringssvar.

Metroselskabet bemærker generelt, at der opstartes dialog med alle forsyningssselskaber ved områderne Kraftværksvej, Vindmøllevej, Prøvestenen og Margrethesholm, for fremtidig koordinering af bl.a. udløbspunkter, adgangsvej, opretholdelse af kritiske forsyninger og mulighederne ved dæmning og højbaneløsning. Det er på nuværende tidspunkt kun registreret, hvor risikoen for konflikter er placeret. Metroselskabet bemærker dertil, at Kraftværksvej og Vindmøllevej vil være åbne for trafik i hele anlægsperioden, undtagen i den meget korte periode (få dage), hvor broelementerne skal løftes på plads. Dette vil ske i dialog med ARC og efter grundig naboorientering i øvrigt. Der vil være øget trafik på Kraftværksvej og også biler, der svinger ind og ud fra byggepladserne, så forholdene er ikke helt som de nuværende - men det er muligt at køre ad både Kraftværksvej og Vindmøllevej. Selvom miljøkonsekvensvurderingens figur 4.56 viser en byggeplads til tekniksporet over Kraftværksvej i tilfælde af den nordlige løsning, vil selve vejen altså ikke indgå i byggepladsen, blot arealerne på begge sider af vejen.

Planlægning af omlægninger af alle ledninger sker i samarbejde med CTR. Alle kendte forhold tages i betragtning når en ny placering af ledningerne skal vælges.

Metroselskabet bekræfter, at ved en højbane og dæmning, koordineres søjle- og dæmningsplaceringen med alle ledningsejere. Det er dog ikke givet at en højbane eller dæmning ikke vil aflede ledningsomlægning-

ger. Metroselskabet beskriver, at den specifikke koordinering af hver enkelt lokation, hvor der ses på tid, pladsforhold og øvrige påvirkninger af det eksisterende ledningsnet håndteres i den videre dialog med ledningsejerne. Der arbejdes altid på den bedst mulige løsning sammen med ledningsejeren, hvor alle parter bliver hørt.

Ift. bemærkningen fra HOFOR om miljøpåvirkninger fra ledningsomlægninger, bekræfter Metroselskabet, at støj relateret til ledningsomlægninger er medtaget i støj-kort. De bemærker, at der ikke er på regnet vibrationer, fordi nedbringningsmetoden vha. forboring og vibre-ring erfaringsmæssigt har en meget lille vibrationspåvirkning uden risiko for bygningsskader. Grundvandshåndteringen ved ledningsomlægningerne er i de fleste tilfælde af mindre karakter og forventes at kunne håndteres ved lænsepumpning. Et par af ledningsomlægningerne er af længevarende karakter og vil medføre håndtering af større vandmængder. Ved Amagerbrogade Syd og Lergravsparken er effekterne fra grundvandssænkningen ifm. ledningsomlægning mm. simuleret sammen med stationsboksene. Påvirkningerne fra grundvandssænkninger (herunder de større ledningsomlægninger) vil være små, idet der iværksættes afværge foranstaltninger, herunder reinfiltration og vandtætte afskærende vægge.

For at minimere støvgener i anlægsfasen stilles der krav til entreprenøren om at vande veje mv., etablere fast belægning eller udlægge køreplader hvor det er muligt, at vaske lastbiler og udstyr inden de forlader byggepladsen samt at de omkringliggende transportveje fejes jævnlige

I forhold til HOFORS spørgsmål angående hvorvidt Københavns Kommune skal godkende støjhandlingsplaner vedr. ledningsomlægningerne, bemærker Københavns Kommune, at ledningsomlægningerne er forudgående og enkeltstående bygge- og anlægsarbejder og at de skal udføres efter kommunens bygge- og anlægsforskrift. Derfor vurderer Københavns Kommune ikke, at det er nødvendigt med en støj- og støvhandlingsplan for anlægsarbejderne vedr. ledningsomlægninger.

I forhold til øvrige bemærkninger fra HOFOR bemærker Metroselskabet, at de har været i dialog med HOFOR siden 2022 og er bekendt med alle de forhold HOFOR har noteret i deres høringssvar, som vil blive håndteret i det videre arbejde gennem dialog og koordinering med HOFOR.

Andre linjer eller forslag til anden infrastruktur:

Rådet for bæredygtig trafik (387, 446) bemærker, at miljøkonsekvensrapporten ikke har medtaget de samfundsøkonomiske konsekvenser af større infrastruktur, og at anlæggelsen af M5 ikke er afstemt med andre trafikinvesteringer og efterspørger en vurdering af, om andre projekter ville være en samfundsmæssig bedre løsning. De ønsker som alternativ

til anlæg af M5, at S-banen udbygges med en ny S-togstunnel – Eksprestunnelen, meget gerne suppleret af en letbane over havneløbet til løsning af den eksisterende metros kapacitetsproblem.

Østerbro Lokaludvalg (704) peger på vigtigheden af at få anlagt M5 som en ringlinje forbi Rigshospitalet og Stengade. Vanløse Lokaludvalg (414) og Bispebjerg Lokaludvalg (377) pointerer også vigtigheden af, at der i forbindelse med M5 planlægges efter muligheden for på sigt at lukke metrolinjen som en ring med stop ved Rigshospitalet. Denne løsning kunne have et afgreningskammer fra Rigshospitalet nordpå til en kommende "hospitalsmetro" over Bispebjerg Hospital via Vanløses østlige del og de mange fritidsfaciliteter omkring Grøndal Multicenter og Bellahøj Svømmehal og videre til Herlev Hospital.

Valby Lokaludvalg (309) bemærker, at der er behov for videreudvikling af den højklassede kollektive transport i Valby. Indre By Lokaludvalg (500) beder om at få undersøgt S-banens udbygning med ny S-togstunnel- Eksprestunnelen som et delvist alternativ til M5.

Letbaner.dk (722) efterspørger undersøgelse af alternative løsninger for udbygning af den kollektive trafik til at løse havnesnittet og foreslår, at der til en start etableres en letbanelinje, der kan afhjælpe kapacitetsbehovet over havnen. En sådan linje vil kunne opføres tidligere end M5 og til en fjerdedel af prisen pr. km. De foreslår, at letbanen etableres, så den kan betjene en linjeføring fra Nørreport Station til Københavns Lufthavn via København H, Islands Brygge, Amagerbro, Sundbyvester Plads og Kastrup.

Høringssvar 3, 4, 5, 7, 8, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 20, 24, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 35, 37, 39, 40, 41, 42, 43, 47, 48, 52, 54, 55, 56, 57, 58, 60, 64, 65, 66, 69, 71, 73, 78, 85, 88, 93, 111, 119, 121, 130, 131, 133, 136, 142, 145, 146, 147, 150, 152, 154, 155, 156, 157, 159, 170, 174, 189, 199, 224, 300, 307, 308, 310, 312, 320, 340, 347, 374, 376, 393, 459, 467, 479, 485, 502, 509, 574, 629, 656, 671, 682, 690, 698, 701, 722, 783 forslår andre stationsplaceringer og ændret forløb af linjen, herunder forslås eksempelvis følgende:

- andet forløb over Amager, så linjen kommer forbi Islands Brygge Station (690)
- at linjen kommer til Sundbyvester Plads i stedet for Sundbyøster Plads (3, 12, 37, 20, 150, 156, 170, 199)
- at stationsplaceringen rykkes så stationen kommer til at ligge ved Lidl på Sundbyøster Plads (10).
- at M5 etableres som fuld ring herunder forbi Rigshospitalet og Nørrebro og Frederiksberg (5, 7, 17, 30, 31, 35, 37, 42, 54, 5, 64, 73, 88, 93, 146, 154, 174, 459, 682)
- tre stationer på Lynetteholm for at opnå tilstrækkelig dækning (5)
- at 1. fase etableres til Gl. Kongevej (58)

- at M5 kobles på eksisterende linjer. Herunder til M4 i Nordhavn eller København Syd eller til M1 eller M2 (69, 142, 155, 159, 170, 224, 308)
- at metroen til Lynetteholm anlægges som en afgrening fra Refshaleøen og lave forbindelsen under havnen mellem Østerport Station og Refshaleøen (157)
- at der også kommer en station ved Margretheholm (64, 147, 198, 199)
- at der etableres yderligere en station ved Holmen og Operaen (60, 340, 347, 393)
- at der etableres stationer ved Dampfærgevej eller på Langeliniekaj (430)
- at linjen i stedet føres under offentlige bygninger frem for beboelsesejendomme ved Dampfærgevej (8)
- at linjen ikke går forbi stationer på M1 og M2, da de områder i forvejen er metrobetjent (18)
- at linjen kun kommer til at betjene nye byområder da det blandt andet vil give for mange gener for dem, der bor i eksisterende boligområder (91, 133)
- at linjen kommer til at køre forbi byens sportsfaciliteter (71)

Høringssvar 14 forslår at strækningen der er foreslået på højbane i stedet anlægges som cut and cover.

Derudover er der ønsker til anden infrastrukturudvikling, herunder foreslås følgende:

- at lokaltrafikken uden for København også udviklingsmæssigt følger med ved, at der indføres servicebusser til byer i Region Hovedstaden og Greater Copenhagen, Helsingør, Hillerød og Frederikssund (4)
- at der på den forslåede strækning fra Lergravsparken til KBH H i stedet skal indsættes bedre busbetjening (91)
- at der kommer metrobetjening af andre områder i København, herunder omhandler høringssvarene forslag til andre linjeføringer til f.eks. Dragør, Brønshøj, Bispebjerg, Rødovre, Herlev Hospital, Københavns Lufthavn, Svanemøllen, Hellerup, Nordhavn og andre stationsplaceringer (16, 29, 32, 33, 35, 39, 40, 41, 43, 47, 48, 52, 54, 55, 56, 62, 64, 65, 66, 85, 119, 121, 130, 147, 152, 154, 189, 198, 199, 300, 307, 312, 376)
- at der kan anlægges en metrolinje som en sænketunnel i Københavns Havn (283)
- at der foretages undersøgelse af mulige alternativer til kollektiv trafikbetjening af Østhavnen (320)

Københavns Kommunes bemærkninger:

Københavns Kommune bemærker, at Metroselskabet har miljøkonsekvensvurderet den linje og de løsninger, som ejerne af Metroselskabet har besluttet skulle undersøges.

I forhold til de samfundsøkonomiske konsekvenser skal det bemærkes at Metroselskabet har genberegnet de samfundsøkonomiske konse-

kvenser af anlæg af metrolinje m5 i efteråret 202. Det kan læses på [dette link](#).

I forhold til de valgte placeringer af stationer på M5 bygger det på en faglig vurdering af den mest optimale placering ud fra en række faglige hensyn, fx linjeføringen, passagergrundlaget ift. andre nærliggende stationer, ledninger i jorden, adgangsforhold til byggepladsen mv. Derudover er det en ambition med den valgte linje, at den understøtter gode skiftemuligheder til andre metrolinjer, og derfor krydser M5 stationer på M1, M2 og Cityringen. Etablering af skiftestationer giver mulighed for at passagerer kan komme nemt og hurtigt rundt i hele metrosystemet. Skiftestationer på M5 når linjen krydser S- og Regionaltogsstationer giver mulighed for at komme nemt og hurtigt til det øvrige hovedstadsområde og videre herfra. Trafikmodelberegninger viser, at en stor andel af passagererne på M5 forventes at skifte til anden metro eller anden kollektiv trafik. Skiftemuligheder tilføjer samtidigt hele metrosystemet robusthed, så passagerer ved planlagte eller uplanlagte driftsforstyrrelser fortsat har mulighed for at komme effektivt frem.

I forhold til anlægsteknik vurderer Metroselskabet, at anlægsmetoden med cut and cover ikke er egnet på tunnelstrækninger, fordi der er betydeligt flere forstyrrelser under byggeriet, den er mere CO2-intensiv, er en dyrere anlægsteknik og har flere negative miljøpåvirkninger, som uddybes i svar under afsnittet om strækningen v. Prags Boulevard – Refshaleøen.

Det skal bemærkes, at der har været en indledende idéfasehøring i 2022, hvor der var mulighed for at komme med idéer, indsigelser, bemærkninger og overvejelser ift. placering af stationer, skakte og linjeføring. De indkomne høringssvar fra denne høring har Metroselskabet taget i betragtning ifm. deres faglige vurdering af de mest optimale placeringer. Idéfasehøringen har således udgjort en del af beslutningsgrundlaget, i forbindelse med beslutning om, hvilken linjeføring og løsninger, der skal danne grundlag for miljøkonsekvensvurderingen.

I forhold til de miljøemner, der er undersøgt henvises der til afgrænsningen af undersøgelsen, som blev vedtaget af Borgerrepræsentationen, Den statslige forligskreds for Infrastrukturplan 2035, og Frederiksberg Kommune i april/ maj 2023. Afgrænsningsnotatet var i offentlig høring i perioden 8. marts - 5. april 2023 og kan ses via [dette link](#).

I forhold til mulighederne for anlæg af M5 som lukket ring, som flere tilkendegiver ønske om, skal det bemærkes, at der er gennemført en perspektivanalyse af de økonomiske og trafikale effekter ved M5 som lukket ring. Foruden effekterne af etablering af strækningen, er der som en

del af analysen undersøgt mulige placeringer af et afgreningsanlæg mod Brønshøj og det nordvestlige København efter ønske fra Københavns Kommune. Derudover er der, efter ønske fra Frederiksberg Kommune, undersøgt en variant af linjen med yderligere en station ved Gammel Kongevej, mellem København H og Forum. Stationsplacering ved Svanholmsvej og Tårnborgvej er undersøgt. Analysen er udarbejdet med et lavere detaljeringsniveau end M5- miljøkonsekvensvurderingen, og derfor er resultaterne forbundet med større usikkerhed sammenlignet med miljøkonsekvensvurderingen. Analysen blev afrapporteret for Borgerrepræsentationen d. 20. juni 2024 sammen med Miljøkonsekvensrapporten og udkast til §25- tilladelsen for M5. Undersøgelsen kan ses via [dette link](#).

Perspektivundersøgelsen viser, at hvis en station på Gl. Kongevej skal muliggøres, skal slusksakten ikke placeres v. Vester Voldgade, som er placeringen, som er undersøgt i Miljøkonsekvensvurderingen for M5, men rykkes til anden placering i området. Frederiksberg Kommune har derfor den 17. juni 2024 besluttet at bede Metroselskabet ansøge Københavns Kommune, som er myndighed, om at igangsætte en supplerende miljøkonsekvensvurdering for en alternativ placering af slusksakten, der på sigt muliggør en station på Gammel Kongevej. Ansøgningen er imødekommet af Københavns Kommune, og afgrænsningsnotatet af undersøgelsen har været i offentlig høring i september 2024. I den sommeren 2025 forventes det, at Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen tager stilling til at sende den supplerende miljøkonsekvensvurdering og udkast til § 25-tilladelse i høring. I anden halvdel af 2025 forventes det videre at Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen skal behandle høringssvar og godkende miljøkonsekvensvurdering, hvidbog og §25-tilladelse. Der kan ifm. denne behandling træffes politisk beslutning om placering af slusksakten bl.a. på grundlag af den supplerende miljøkonsekvensvurdering.

Ift. forslaget om at koble M5 på M4 i Nordhavn, bemærker Københavns Kommune, at en forlængelse af M4 blev undersøgt i forundersøgelsen fra 2020 om metrobetjening af Lynetteholm og det øvrige Østhavnen. Det blev her vist, at en sådan linje ikke vil kunne levere den nødvendige kapacitet til at betjene Østhavnen, der tilsammen planlægges at kunne rumme 66.000 beboere og 54.000 arbejdspladser i 2070. Der vil ikke være plads nok i metroens tog til at transportere de passagerer der er behov for, og antallet af afgangene vil ikke kunne øges, idet linjen er en afgrening og deler spor med M3 på strækningen fra Østerport til København H. Det betyder, at den tættest mulige afstand mellem hvert tog, dvs. den maksimale frekvens, er på 185 sekunder. Dette giver ikke tilstrækkelig kapacitet i lyset af, at linjen skal betjene et byområde med mange beboere og arbejdspladser. Til sammenligning er frekvensen i myldretiden på M1/M2 i dag mellem Vanløse og Christianshavn på 106 sek.

Ift. forslaget om at metroen til Lynetteholm anlægges som en afgrening fra Refshaleøen og lave forbindelsen under havnen mellem Østerport Station og Refshaleøen bemærker Københavns Kommune, at dette svarer til M5 Vest (orange linje) i forundersøgelsen fra 2020 som også indgik i idéfasehøringen i september-oktober 2022. Forslaget vil ikke løse kapacitetsudfordringerne over havnesnittet. Økonomiudvalget besluttede i februar 2023 ikke at gå videre med denne linjeføring.

I forhold til generelt mere metro i København afgav partierne Socialdemokratiet, Det Konservative Folkeparti, Radikale Venstre, SF, Venstre og Liberal Alliance følgende protokolbemærkning på ØU-mødet den 21. februar 2023 til sagen "Metrolinje M5 - valg af linje og stationer som grundlag for afgrænsningsnotat":

"Men vi ønsker mere metro i København end M5. Vi er derfor enige om at igangsætte en undersøgelse af perspektiver og muligheder for fremtidig udbygning af metronettet, så der kommer metro til alle bydele, og det bliver endnu lettere at transportere sig med kollektiv trafik på tværs af København. Det kan f.eks. være metro til Nordvest/Bispebjerg, Brønshøj-Husum, Valby, Amager, Frederiksberg og Hvidovre. Det er også muligt at videreføre linjen til Malmø, hvis der findes ekstern finansiering til dette. Undersøgelsen af perspektiver og muligheder for metroudbygninger kan med fordel koordineres med den kommende Kommuneplan 2024. Vi er meget opmærksomme på, at mere metro i København er investeringer i milliardklassen, der kræver finansiering. Som en del af undersøgelsen vil vi derfor have undersøgt forskellige finansieringsmodeller for metroudbygning, herunder ved byudvikling og fortætning i de områder metroen skal betjene."

På baggrund heraf besluttede ØU og BR i juni 2023 igangsætning af screeningsanalyse af udbygning af metronettet og analyse af mulige finansieringskilder til ny infrastruktur. Screeningsanalysen tager udgangspunkt i, at M4 er forlænget i Nordhavn, og at M5 er realiseret som fuld ring. Den har derfor et langsigtet perspektiv, hvor 2070 benyttes som åbningsår i beregningerne.

Ønsker til anlægsdesignet, indretningen af M5 og navngivning

Kystdirektoratet (uden om portalen) anbefaler, at det sikres, at metrolinjen M5 er robust ift. oversvømmelse, så metrolinje M5 sikres mod klimaforandringer.

Høringssvar 46, 134, 362, 494, 724 har en række bemærkninger til indretningen af selve metroen og stationerne. Herunder foreslås det, at der etableres overdækkede metronedgange, nemme skiftemuligheder,

at der bliver plads til cykelmedtagning som i S-tog, og at stationerne udsmykkes med kunst som med Sydhavnsmetroen. Derudover er der forslag om, at der skal etableres tilstrækkelig cykelparkering i tilknytning til stationerne, og at cykelparkeringen skal placeres hensigtsmæssigt ift. trafikflow. Derudover foreslås det at der etableres underjordisk bilparke-ringsanlæg i tilknytning til stationsboksen.

Høringssvar 147 foreslår at station ved Margretheholm og foreslår æn-dring af navne så v. Amagerbrogade Syd kommer til at hedde Sund-byøster, og v. Prags Boulevard kommer til at hedde Kløvermarken. Der-udover foreslås også ændringer af stationsnavne på eksisterende me-trolinje-stationer. I høringssvaret foreslås derudover omlægning og for-længelse af eksisterende linjer.

Københavns Kommunes bemærkninger:

Det bemærkes, at metroen anlægges i overensstemmelse med Køben-havns Kommune stormflods- og risikostyringsplan. Størstedelen af M5-linjen vil ligge inden for Københavns fremtidige stormflodssikring, der vil beskytte metroens infrastruktur, ligesom det vil være tilfældet for de øvrige metrolinjer i København. KVC ligger uden for den planlagte stormflodssikring og vil derfor være omgivet af sin egen stormflodssik-ring, der er beregnet i overensstemmelse med de forudsætninger, der er aftalt i det fælles stormflodsprojekt, hvor Kystdirektoratet og DMI har ledet arbejdet i arbejdsgruppen om maksimale vandstande for storm-flod. Derudover vil M5 tunnelen ved København H og v/ Lergravspar-ken blive forsynet med oversvømmelsessikringsporte (såkaldte flood gates) mod indtrængende vand fra fx skybrud fra overflade

De indkomne forslag til indretning af metrostationerne og stationsfor-pladserne vil blive taget med i det videre arbejde.

I forhold til etablering af underjordisk parkering i tilknytning il stations-boksene vurderer Metroselskabet, at det ikke er muligt at integrere un-derjordisk parkering i de borede tunneler, der er designet til metrotog. Tilsvarende er der ikke ledig plads i de underjordiske stationer til etab-lering af parkering. Integration af P-anlæg ville resultere i betydeligt større omkostninger og miljøpåvirkninger sammenlignet med det vur-derede M5 projekt.

I forhold til forslag om at give bedre plads til cykelmedtagning i to-gene, ville det forudsætte større toge. Metroselskabet oplyser, at toge-nes størrelse er begrænset af tunnelens størrelse og at en forøgelse af togstørrelsen vil kræve større tunneler og stationer, hvilket vil øge pro-jektets miljøpåvirkning. Generelt er Københavns Kommune og Metro-selskabet opmærksomme på, at der er potentiale for styrke sammen-hængen mellem metro, cykel og gang så det for borgerne opleves som nemt at bruge alle tre "transportformer" i sammenhæng på rejsen, og

at cykelparkering og adgangsveje til og fra stationerne er vigtigt for at få de tre transportformer til at fungere optimalt i sammenhæng.

I forhold til navngivning bemærkes det, at de nuværende stationsnavne angivet med v/xxx i miljøkonsekvensrapporten er arbejdstitler og er ikke nødvendigvis det som stationerne endeligt kommer til at hedde. De endelige stationsnavne skal godkendes af bl.a. Banedanmark (BDK) og et Stednavneudvalg under Kulturministeriet. Eksisterende stationsnavne ændres som udgangspunkt ikke.

Ikke mere metro

Foreningen Byen for Borgerne (409) foreslår, at M5-projektet udsættes, til der er opnået en større vished om den demografiske udvikling, og fremhæver de forskellige befolkningsfremskrivninger som Københavns Kommune og Danmarks Statistik har udarbejdet. Foreningen efterspørger en analyse af den mængde bolig- og erhvervsbyggeri, der er forudsætningen for M5, og ønsker at udviklingen på Lynetteholm tæller med som kumulativ virkning. Derudover ønskes svar på, hvordan projektet kan realiseres inden for de planetære grænser.

SF Vesterbro (807) ønsker, at projektet med mere metro sættes i bero, så der ikke forbruges så meget CO₂ og at der i stedet udvikles en samlet plan for hele hovedstadsområdet ift. trafik og byudvikling.

Høringssvar 74, 167, 137, 116, 105, 283, 784, 423, 486, 782, 800 er optagede af, hvorvidt der bør arbejdes videre med M5. Herunder med begrundelse i, at der er tvivl om behovet, generel modstand mod Lynetteholmsprojektet, at anlægget har store miljømæssige konsekvenser, at det er for dyrt at anlægge og fordi projektet ikke er undersøgt godt nok ift. de øvrige projekter i Østhavnen. Høringssvar 362 vurderer ikke, at Miljøkonsekvensrapporten og udkast til §25 tilladelse kan godkendes før der ligger mere konkrete løsninger for afhjælpning af de negative påvirkninger og undrer sig over at alle vurderinger ikke foreligger.

Københavns Kommunes bemærkninger:

Det bemærkes, at de løsninger og varianter for Metrolinje M5, der fremgår af Miljøkonsekvens rapporten for Metrolinje M5, er dem som ejerne har besluttet skulle undersøges. Se derudover svar givet under afsnittet "Andre linjer eller forslag til anden infrastrukturudvikling".

I forhold til CO₂-forbrug bemærker Metroselskabet, at de har en ambition om at reducere klimaaftrykket fra anlæg af nye metrolinjer i anlæg med op til 50 pct. (ift. den eksisterende metro), og at det dermed er et vigtigt fokuspunkt i alle beslutninger vedr. den nye metrolinje. Metroen i drift udleder 4,8 g. CO₂ pr. passagerkilometer (2023-tal), dvs. én kilometers transport af én passager. Dermed er metroen det mest klimavenlige transportmiddel i hovedstadsområdet efter cyklen. Desuden er

der et lavere bilejerskab i de byudviklingsområder, hvor der ligger en metrostation, og en stærk metrobetjening af nye byområder forventes derfor at betyde, at færre ser sig nødsaget til at købe en bil fra begyndelsen. Dermed skabes gode transportvaner fra dag ét.

Afgrænsning supplerende MKV for optimeringsforslag

I december 2024 blev der foretaget en høring vedr. afgrænsningen af den supplerende miljøkonsekvensrapport for optimeringsforslagene.

Disse omfatter:

- Udførelse af stationen v/Prags Boulevard Øst som en højbanestation, med en sporkrydsning nord for stationen og en afgrening til KVC på rampen syd for stationen.
- Rampe til KVC udført som en viadukt, der føres over vejen Prøvestensbroen til opfyldningen ud for Amager Strandvej 3
- Etablering af forboret og vibreret spuns ved alle undergrundsstationer nord for København H til rampen ved Prags Boulevard
- Jordforstærkninger til tværtunneler og pumpesumpe ved fem placeringer
- Optimeret linjeføring mellem København H og v/Prags Boulevard Øst
- En optimering af viadukten, så den optager mindre plads

I høringen modtog Københavns Kommune i alt 11 høringssvar.

Christianshavns Lokaludvalg samt flere borgere ønsker ikke, at v/Prags Boulevard Øst etableres som en højbanestation. Bl.a. bemærker de, at en udskydelse af beslutning om tunnel eller højbane til Refshaleøen vil skabe uvished for beboere på Margretheholm og brugere af Margretheholm, samt at udførelse af v/Prags Boulevard Øst som en højbanestation kan foregribe denne beslutning. I to høringssvar foreslås det at etablere stationen i terræn.

Skanska Danmark A/S bemærker, at de fortsat foretrækker v/Prags Boulevard Øst som en undergrundsstation mhp. en tunnel, men hvis det bliver en højbanestation foreslår de, at tracéet parallelforskydes ca. 50 meter mod øst for at optimere byggemulighederne på begge sider af banen.

Vesterbro Lokaludvalg udtrykker bekymring over for, om de ændrede konstruktionsforhold kan føre til sætningsskader imens en borger udtrykker bekymring for ændrede støjforhold, bl.a. i nyttehaveforeningen NF Sundvænget.

Københavns Politi bemærker, at afspærringer omkring byggepladsen ved Prøvestensbroen ikke må forhindre adgangen til Prøvestenen for politi og brandvæsen mv. By og Havn gør opmærksom på, at frihøjden under viadukten ved Prøvestensbroen ikke må hindre transporten af gods og varer til og fra erhvervshavnen.

Malmø Stad bemærker, at de foretrækker løsningen med et afgreningskammer ved enten Lergravsparken eller Jenagade frem for optimeringsforslaget, da det vil muliggøre, at der i tilfælde af en fremtidig Øresundsmetro, vil kunne foretages en direkte rejse mellem Malmø og Københavns Hovedbanegård, uden togskifte på v/Prags Boulevard Øst

En borger giver udtryk for, at optimeringsforslaget vil være en forbedring for Østhavnen og ønsker at hele strækningen fra kontrol- og vedligeholdelsescentret bygges som en højbane, da det vil være billigere, reducere CO2-udledning og give udsigt på rejsen.

Flere borgere giver i øvrigt udtryk for, at de syntes at indholdet af optimeringsforslagene er noget svære at forstå og at det er uklart hvordan viadukten til Prøvestenen udføres, herunder om den vil udføres med ét eller to spor.

Københavns Kommunes bemærkninger:

Ift. høringsvarene om tunnel eller højbane, bemærker Københavns Kommune, at tunnelloøsningen allerede er undersøgt i miljøkonsekvensrapporten for M5 og fortsat vil være en mulighed. Den supplerende miljøkonsekvensrapport har alene til hensigt at belyse de miljømæssige konsekvenser af en højbanestation og hvordan disse evt. måtte afvige fra konsekvenserne af en undergrundsstation. Uanset om v/Prags Boulevard er over eller under jorden, vil det fortsat være en mulighed at fortsætte M5 som både tunnel og højbane mod nord.

Ift. Malmø Stads ønske om afgreningskammer til en evt. Øresundsmetro, bemærker Københavns Kommune, at det fortsat vil være muligt i projektet med optimeringsforslag, såfremt der anvises finansiering og tilvejebringes hjemmel dertil.

Ift. forslagene om at parallelforskyde højbanens tracé og om at etablere v/Prags Boulevard Øst i terræn, er det Københavns Kommunes umiddelbare vurdering, at det potentielt kan være uhensigtsmæssigt, bl.a. ift. den videre linjeføring mod Prøvestenen, frihøjden på Prøvestensbroen under viadukten, barriereeffekter samt linjeføringen generelt (afstande og kurver mv). Københavns Kommune bemærker dog, at dette skal belyses nærmere af Metroselskabet i den supplerende miljøkonsekvensrapport, hvor der skal redegøres for linjeføring og stationsplacering mv. Der skal også redegøres nærmere for adgangsforholdene til Prøvestenen samt i øvrigt ske en uddybning af optimeringsforslagenes indhold, så det på let forståelig vis forklares, hvad de enkeltvis går ud på, og hvordan de adskiller sig fra dét, der er beskrevet i miljøkonsekvensrapporten for M5.

Ift. bekymringer om sætningsskader og støj bemærkes det, at vibrationer fra byggepladsen, herunder bygningsskadelige vibrationer, samt ændrede støjforhold vil blive undersøgt i den supplerende miljøkonsekvensrapport.