

## Høring om afgrænsning af indholdet af miljøkonsekvensrapport for M5

### Baggrund

Et politisk flertal i Folketinget og Københavns Borgerrepræsentation har ønsket at undersøge, hvordan en ny metrolinje M5 kan understøtte en bæredygtig byudvikling i de nye områder på Kløverparken, Refshaleøen og Lynetteholm og løse kapacitetsudfordringerne i den eksisterende metro mellem Amager og det øvrige København.

På baggrund af ansøgning fra Metroselskabet, besluttede Borgerrepræsentationen derfor den 25. august 2022 at igangsætte en miljøvurderingsproces for metrolinje M5 og gennemføre en indledende idéfasehøring med udgangspunkt i to mulige linjeføringer. En linjeføring fra Østerport til Lynetteholm og en linjeføring fra København H via Amagerbrogade til Lynetteholm.

Idéfasehøringen blev afholdt den 5. september-31. oktober 2022, og Københavns Kommune modtog 381 høringssvar. På baggrund af idéfasehøringen har Københavns Kommunes Økonomiudvalg den 21. februar 2023 besluttet, at en linjeføring fra København H via Amagerbrogade Syd til Lynetteholm med forlængelse til Østerport skal ligge til grund for afgrænsningen af miljøkonsekvensrapporten.

Københavns Kommune er myndighed for projektet på land, og Trafikstyrelsen er myndighed for den del af projektet, der ligger indenfor Københavns Havns søområde.

### Projektet

Inden der kan meddeles tilladelse til anlæg af metrolinje M5 skal der gennemføres en miljøkonsekvensvurdering (VVM) af projektet iht. miljøvurderingsloven for Københavns Kommunes del af projektet og i henhold til VVM-bekendtgørelsen for havne (bekg. 517 af 24. marts 2021) for Trafikstyrelsens del af projektet. Det betyder, at Metroselskabet skal udarbejde en miljøkonsekvensrapport med en beskrivelse af projektets forventede væsentlige indvirkninger på miljøet mv.

**8. marts 2023**

Sagsnummer  
2023-0062953

Dokumentnummer  
2023-0062953-4

Center for Byudvikling  
Team Planlægning  
Københavns Rådhus,  
Rådhuspladsen 1  
1550 København V

EAN-nummer  
5798009800176

Miljøkonsekvensrapporten udarbejdes med udgangspunkt i en ny selvstændig metrolinje fra København H til Lynetteholm med forlængelse til Østerport med følgende 10 stationer:

- København H (Reventlowsgade)
- Bryggebroen (Axel Heides Gade)
- DR Byen (skiftestation)
- Amagerbrogade Syd (Sundbyøster Plads)
- Lergravsparken (skiftestation)
- Prags Boulevard
- Refshaleøen
- Lynetteholm S
- Lynetteholm N
- Østerport (skiftestation)

Linjeføring og stationer fremgår af det vedlagte oversigtskort.

Fra København H-Prags Boulevard miljøvurderes en tunnelløsning. Fra Prags Boulevard til umiddelbart efter Refshaleøen miljøvurderes både en højbane- og en tunnelløsning. På Lynetteholm miljøvurderes en højbaneløsning og fra Lynetteholm til Østerport en tunnelløsning.

Der arbejdes med en placering af et kontrol- og vedligeholdelsescenter til M5 på Prøvestenen nord for jordvolden. I miljøkonsekvensrapporten belyses placeringen nord for jordvolden, samt mulighederne for optimering af arealforbruget, herunder ved undersøgelse af om det kan trækkes mod vest væk fra kajkanten og placeres længere mod syd. Miljøvurderingen vil endvidere forholde sig til miljøpåvirkninger ved en evt. alternativ placering af arbejdsplads og kontrol- og vedligeholdelsescenter på Prøvestenen, således at erhvervsarealerne ikke påvirkes.

### **Temaer i miljøkonsekvensrapporten**

Miljøkonsekvensrapporten skal belyse væsentlige miljøkonsekvenser og på den baggrund gøre det muligt at stille vilkår til projektets udformning, så negative miljøkonsekvenser så vidt muligt undgås.

Det fremgår af afgrænsningsnotatet, at følgende forhold vil blive beskrevet og undersøgt nærmere i miljøkonsekvensrapporten. Der henvises til afgrænsningsnotatet for en uddybende beskrivelse.

### **Den biologiske mangfoldighed, fauna, flora**

Projektet forventes at inddrage/påvirke fredede områder/arter og naturområder. Det skal undersøges, om projektet kan medføre en væsentlig påvirkning af nærliggende Natura2000-områder.

**Befolkningen, menneskers sundhed**

De afledte helbredsmæssige påvirkninger fra støj vurderes at være væsentlige. Der kan yderligere være en påvirkning visuelt og fra luftforurening. Tilgængeligheden af metro vurderes at have en positive påvirkning på menneskers sundhed. Trafiksikkerhed i forhold til tung transport skal indgå i vurderingen.

**Jord**

Miljøpåvirkningerne fra opgravning og nyttiggørelse af jord og muck kan være væsentlig.

**Grundvand**

Miljøpåvirkningen af grundvandet ved grundvandssænkninger og re-infiltration eller infiltration af drikkevand/havvand kan være væsentlig. Det gælder kvantitativt, såvel som kvalitativt/kemisk. Vurderingen er relevant i anlægsfasen, mens en påvirkning i driftsfasen kan udelukkes.

**Overfladevand & recipienter**

Udledning af oppumpet grundvand, rensset procesvand og afledt regnvand fra byggepladserne til havet eller kloak kan være væsentlig, og det skal undersøges, om der kan være en væsentlig påvirkning af recipienter. Desuden kan der være en potentiel påvirkning fra afledning af regnvand fra metroanlæg på terræn i driftsfasen.

**Luftemissioner, støv & lugt**

Luftemissionerne fra anlægsmateriel mv. i anlægsfasen kan være væsentlig. Lugt og evt. luftemission fra gravning i evt. svært forurenede områder kan potentielt være væsentlig, herunder støv- og partikelemission fra arbejdspladserne.

**Klimasikring af metroen**

Der kan være risiko for oversvømmelse ved enten stormflod eller skybrud. Det økonomiske tab ved en eventuel oversvømmelse beskrives. Derudover kan der evt. være en klimasikrende effekt for omgivelserne i samspil med den øvrige klimasikring, som Lynetteholm leverer.

**Klimabelastning**

Klimabelastningen i kraft af projektets forbrug af energi, beton og stål i anlægsfasen vurderes at være væsentlig.

**Materielle goder**

Det kan være nødvendigt at nedrive ejendomme, eller strukturer for at skabe plads til projektet. Desuden kan anlægsarbejdet påvirke materielle goder som følge af f.eks. ændrede adgangsforhold, støjpåvirkning eller andet. Omfanget heraf vurderes at være væsentligt. I drift kan metroen påvirke omgivelserne, særlig hospitaler med magnetfelter (EMC) fra kørestrøm.

**Kulturarv, herunder kirker & deres omgivelser, samt arkitektonisk og arkæologisk arv**

Påvirkning af arkæologiske værdier vurderes væsentlig. Der er mulighed for at støde arkæologiske værdier i projektet, og metroen gennemløber kulturhistoriske miljøer mv. Metroen vil have en visuel påvirkning på de byrum, som den gennemløber.

**Landskab**

Metroen vil have en væsentlig visuel påvirkning på de byrum, som den gennemløber. Det gælder omkring stationerne, kontrol- og vedligeholdelsescentret og for højbanen også på strækningerne.

**Trafik**

Miljøpåvirkninger fra trafik, der opstår som konsekvens af metroprojektet, dels fra transport af materialer til og fra byggepladserne, dels fra påvirkningen af fremkommeligheden som følge af afspærringer omkring byggepladserne, vurderes at være væsentlige.

**Materialer, resurser & affald**

Mængderne af de væsentligste materialer og resurser og deres tilknyttede miljøpåvirkning vurderes at være væsentlig. Det gælder f.eks. beton, stål og andre metaller, såvel som råstoffer i form af vand, sand, grus, sten, jord, træ mv.

**Støj & vibrationer**

Støj fra anlægsarbejdet er en væsentlig påvirkning, ligesom vibrationer fra anlæg og drift. Dette gælder især ved evt. behov for natarbejde i tætbefolkede områder. Der kan være kumulation med støjpåvirkning fra andre projekter, afhængig af om der er geografiske og tidsmæssige sammenfald.

**Miljøpåvirkninger som følge af større ulykker og/eller katastrofer**

Placering af kontrol- og vedligeholdelsescentret på Prøvestenen betyder, at anlægget kommer i nærheden af eksisterende risikovirkninger. Det vil indgå i miljøvurderingen, hvilken betydning dette vil have for miljøet.

**Har du bemærkninger**

Forud for Metroselskabets udarbejdelse af miljøkonsekvensrapporten skal Trafikstyrelsen og Københavns Kommune afgive en udtalelse om, hvor omfattende og detaljerede oplysningerne i miljøkonsekvensrapporten skal være.

Metroselskabet har udarbejdet et afgrænsningsnotat med selskabets forslag til, hvilke miljøforhold der skal beskrives og undersøges nærmere i miljøkonsekvensrapporten.

Til brug for udarbejdelsen af myndighedernes afgrænsningsudtalelse sendes afgrænsningsnotatet i høring hos berørte myndigheder og offentligheden.

Har du forslag til yderligere miljøforhold og vurderinger, der bør indgå i miljøkonsekvensrapporten eller bemærkninger i øvrigt til miljøkonsekvensvurderingen, kan du indsende dine forslag og bemærkninger på [www.blivhoert.kk.dk](http://www.blivhoert.kk.dk) frem til og med den 5. april 2023.

### **Det videre forløb**

På baggrund af oplysningerne om projektet og de indkomne høringsvar afgiver Trafikstyrelsen og Københavns Kommune en afgrænsningsudtalelse om miljøkonsekvensrapportens nærmere indhold og detaljeringsgrad. Samtidig med godkendelsen af afgrænsningsudtalelsen træffer Borgerrepræsentationen ejerbeslutning om linjeføring og stationer.

Metroselskabet kan herefter sætte arbejdet med at udarbejde miljøkonsekvensrapporten i gang. Miljøkonsekvensrapporten forventes at være færdig i løbet af 2024, hvorefter rapporten skal politisk behandles i Borgerrepræsentationen, inden den sendes i offentlig høring.

Den offentlige høring varer 8 uger, og i den periode kan alle, herunder berørte myndigheder og borgere komme med bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten. Der vil blive afholdt et informationsmøde i høringsperioden.

Efter den offentlige høring af miljøkonsekvensrapporten, samler og behandler Trafikstyrelsen og Københavns Kommune høringssvarene, og miljøkonsekvensrapporten vil måske blive uddybet og/eller projektet justeret som følge af de indkomne høringsvar.

Anlægslov samt endelig godkendt miljøkonsekvensrapport og VVM-til-ladelse forventes at foreligge i 2025-26, hvorefter anlægsarbejdet kan igangsættes. Metrolinje M5 er planlagt til at åbne i 2035.

### **Kontakt**

Hvis du har spørgsmål til projektet, kan du kontakte:  
Projektdirektør Russell Saltmarsh, Metroselskabet på e-mail: [rsa@m.dk](mailto:rsa@m.dk) eller telefon 7242 4711.

Hvis du har spørgsmål til processen for miljøvurderingen, kan du kontakte:  
Specialkonsulent Gert Agger, Trafikstyrelsen på e-mail: [geag@trafikstyrelsen.dk](mailto:geag@trafikstyrelsen.dk) eller telefon 4178 0308, eller

Chefkonsulent Merete Andersen, Københavns Kommune på e-mail:  
[p59z@kk.dk](mailto:p59z@kk.dk) eller telefon 5162 9897.

Du kan læse mere om den afholdte idéfasehøring her:

[Idéfasehøring M5](#)

Økonomiudvalgets beslutning den 21. februar 2023 om, hvilken linjeføring, der skal danne grundlag for afgrænsningen af miljøkonsekvensrapporten, kan ses her:

[Metrolinje M5 - valg af linje og stationer som grundlag for afgrænsningsnotat](#)

Med venlig hilsen

Nanna Westerby Jensen  
Plandirektør, Københavns Kommune