



KØBENHAVNS KOMMUNE
Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling

NOTAT

09-01-2012

Sagsnr.
2012-147298

Dokumentnr.
2012-904818

Hvidbog 2 - Anden offentlige høring

Metro til Nordhavn

Kommuneplantillæg med VVM-redegørelse og miljøvurdering



Januar 2012

Center for Byudvikling

Rådhuset, 3. sal
1599 København V

Telefon
3366 2800

E-mail
CBU@okf.kk.dk

EAN nummer
5798009800176

Indhold

Kapitel 1 Indledning	3
Kapitel 2 Sammenfattende vurdering	5
Kapitel 3 Beskrivelse af det fremlagte projekt	7
Kapitel 4 Resumé af de indkomne høringssvar	10
Kapitel 5 Vurdering af de indkomne bemærkninger	14
Kapitel 6 Sammenfattende redegørelse.....	27
Kapitel 7 Oversigt over modtagne høringssvar	30

Kapitel 1 Indledning

Københavns Kommunes Borgerrepræsentation vedtog den 20. september 2012 at sende forslag til kommuneplantillæg med VVM-redegørelse og miljøvurdering for metro til Nordhavn i offentlig høring fra den 1. oktober til den 30. november 2012.

Kommuneplantillægget skal muliggøre, at der kan etableres en metro til Nordhavn i boret tunnel samt højbane, med en underjordisk station ved Nordhavn Station og en overjordisk station ved Orientkaj. Metroen etableres som en afgang på Cityringen.

Københavns Kommune afholdt fra den 1. marts til den 13. april 2012 en forudgående høring for at indkalde idéer og forslag til, hvad der skulle behandles i kommuneplantillæg med VVM-redegørelse og miljøvurdering for metro til Nordhavn. Forvaltningen udarbejdede på baggrund af den afholdte høring en hvidbog med en vurdering af høringssvarene. Hvidbogen blev tiltrådt af Københavns Kommunes Borgerrepræsentation den 20. juni 2012, hvor også placeringen af en nødskaft og stationer, som skulle indgå i VVM-redegørelsen, blev fastlagt.

Baggrunden for planlægning af metro til Nordhavn er den mellem Københavns Kommune, Transportministeriet og Frederiksberg Kommune om etablering og finansiering af metro til Nordhavn, som Borgerrepræsentationen godkendte den 20. juni 2012. Samme dag indgik Transportministeren en politisk aftale med en række partier i Folketinget om metro til Nordhavn.

Denne hvidbog indeholder en oversigt over samtlige modtagne høringssvar, et resumé og en vurdering af de skriftlige bemærkninger, der er modtaget i høringsperioden. Der er kommet bemærkninger fra 22 myndigheder, organisationer og foreninger samt privatpersoner. Alle høringssvar kan læses i deres fulde ordlyd på hjemmesiden www.blivhoert.kk.dk. Der har været afholdt borgermøde den 23. oktober 2012, hvor VVM-redegørelsens resultater blev fremlagt og diskuteret.

Bemærkningerne drejer sig overvejende om miljøpåvirkninger, en ekstra metrostation på Østerbro, direkte linjeføring mellem Østerport og Nordhavn Station, overordnet trafikplanlægning, forholdene ved Nordhavn Station, byggepladsen i Krauseparken, byggepladsen i Nordhavn, VVM-redegørelsen – alternativer og afgrænsning, metroens udformning samt byplanlægning.

Metroselskabet har bidraget med tekniske oplysninger til VVM-redegørelsen. Selskabet er i det videre arbejde med projektet, efter VVM-redegørelsen blev sendt i høring blevet opmærksom på, at de lastbiler, der skal transportere den udborede jord (muck), fra tunnel-

mundingen i Nordhavn til opfyldningen i ydre Nordhavn ikke indgår i VVM-redegørelsen. Denne oplysning indgår i den sammenfattende vurdering.

Københavns Kommunes sammenfattende vurdering ses i kapitel 2 og det fremlagte projekt er beskrevet i kapitel 3. Et resumé af de indkomne bemærkninger findes i kapitel 4 og kommunens vurdering af bemærkningerne findes i kapitel 5. Kapitel 6 indeholder en sammenfattende redegørelse jf. lov om miljøvurdering af planer og programmer. I kapitel 7 bagerst i hvidbogen findes en oversigt over bemærkningerne fordelt på emner.

Den videre proces

Når Borgerrepræsentationen har vedtaget kommuneplantillægget med VVM-redegørelse og miljøvurdering for metro til Nordhavn samt tiltrådt hvidbogen for den anden offentlige høring, vil hvidbogen blive sendt til de, der har fremsendt bemærkninger. Samtidig meddeler Københavns Kommune bygherren en VVM-tilladelse. Efter bekendtgørelse af plangrundlaget og VVM-tilladelsen er der en klagefrist til Natur- og Miljøklagenævnet på fire uger.

VVM-redegørelsen omfatter en forudgående miljøvurdering, som indgår i beslutningsgrundlaget for projektet. VVM-redegørelsen beskriver miljøkonsekvenserne af projektet og forventede miljøbelastninger. Det er en forudsætning for realiseringen af projektet, at der træffes de nødvendige myndighedsmæssige afgørelser, således at anlægsarbejdet kan gennemføres med effektive anlægsmetoder, der begrænser varigheden af de perioder, hvor der vil være væsentlige gener. VVM-redegørelsen og den politiske godkendelse heraf træder ikke i stedet for konkret myndighedsbehandling efter anden lovgivning. Miljømyndigheden vil behandle de miljømæssige forhold efter de til enhver tid gældende regler på området.

Transportministeriet har den 12. december 2012 sendt et udkast til lovforslag om ændring af lov om en Cityring (Afgrening til Nordhavnen) i høring. Lovforslaget indebærer, at Cityringen kan udvides med en afgrening til Nordhavn. Lovforslaget forventes vedtaget før sommerferien 2013 og er en forudsætning for, at der kan etableres en metro til Nordhavn.

Kapitel 2 Sammenfattende vurdering

Det er desværre ikke muligt at bygge metro i en storby uden at genere naboerne i et vist omfang. Forvaltningen vurderer, at forslaget til kommuneplantillæg med VVM-redegørelse og miljøvurdering for metro til Nordhavn kan vedtages og at metroen kan etableres uden, at der vil være uacceptable virkninger på det omgivende miljø.

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

Metrobyggepladsen i Krauseparken

Lokalt omkring Krauseparken vil naboer, institutioner og andre brugere af området opleve midlertidige, men væsentlige miljøpåvirkninger, hvor parken inddrages til arbejdsplads i op til 4 år. På baggrund heraf, stiller Københavns Kommune krav om afværgeforanstaltninger i form af bl.a. mindre ombygning af de lokale veje så trafikken til og fra arbejdspladsen kan afvikles med lav hastighed uden væsentlige gener for de nærmeste naboer. Støj og vibrationer vil i perioder være på et niveau der kan medføre gener for de nærmeste naboer. Kommunen vil regulere forholdene efter miljøbeskyttelseslovens § 42. Det kan blive nødvendigt med lokale afskærmninger, midlertidige omplaceringer og lignende ved de nærtliggende vuggestuer, hvor børn sover ude i krybberum i dagtimerne. Ved væsentlige støjgener kan der stilles krav om værerum i dagtimerne. Luftforureningen fra arbejdspladsen vil blive begrænset ved, at der anvendes entreprenørmateriel i overensstemmelse med Metroselskabets miljøstrategi, der opfylder særlige krav på denne arbejdsplads, hvor spredningsforholdene er mindre gode og der er følsomme naboer i form af daginstitutioner.

Med disse foranstaltninger har Københavns Kommune vurderet, at etablering af en nødskakt i Krauseparken er acceptabel.

Metrobyggepladsen i Nordhavn

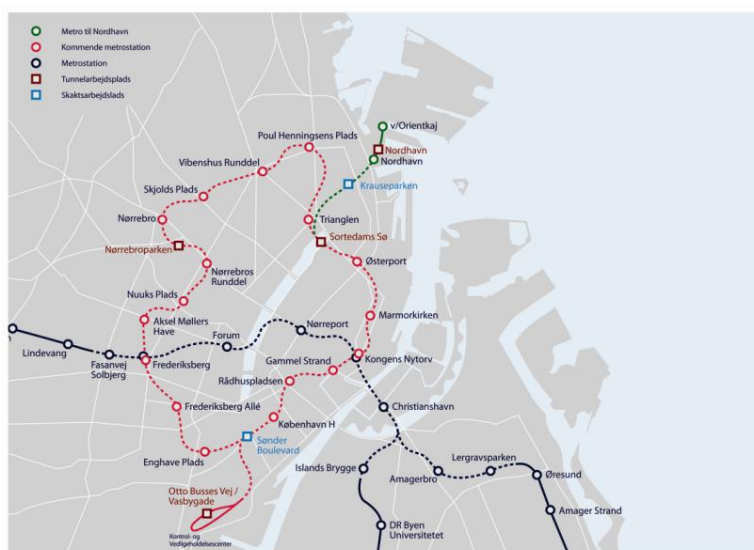
Omgivelserne til arbejdspladsen i Nordhavn er mindre følsomme og anlægsarbejdet vurderes ikke at medføre væsentlige miljøpåvirkninger for områdets ansatte, brugere samt de nærmeste boligområder. Der vurderes derfor ikke at være behov for særlige afværgeforanstaltninger. Enkelte boliger i erhvervsområdet, som vender ud mod metrobyggepladsen, vil ifølge støjberegningerne opleve støjniveauer op til 55 dB om natten i den periode, hvor tunnelboringen finder sted. Ekspropriationskommissionen vil tage stilling til, om den naboretlige tålegrænse er overskredet og eventuel kompensation herfor.

Der vil i den mest intensive periode på ca. 1 år køre ca. 200 lastbiler med udboret jord (muck) om dagen fra tunnelmundingen i Nordhavn til opfyldningen længere ude i Nordhavn. Dette vurderes at have en

meget begrænset miljømæssig betydning på grund af områdets karakter og anvendelse.

Kapitel 3 Beskrivelse af det fremlagte projekt

Metrolinjen til Nordhavn begynder i et afgreningskammer under Sortedams Sø som en ekstra ”gren” fra Cityringen. Den nye linje får to stationer, hvoraf den ene station anlægges som en underjordisk station ved Nordhavn S-togs Station. Herfra kører metroen videre op på en højbane med station ved Orientkaj. Metroen udformes med stationer og materiel, der overordnet svarer til den eksisterende metro og Cityringen. Cityringens kontrol- og vedligeholdelsescenter ved Vasbygade anvendes. Metroens højbane anlægges som i Ørestad, med to separate brobaner, der bæres af hver sin række af bropiller.



Cityringen med to stationer og én nødsakt på afgreningen til Nordhavn.

I Krauseparken på Østerbro bliver der etableret en nød- og ventilationsskakt. Skakten er bl.a. nødvendig af hensyn til den maksimale tilladte afstand mellem nøddugange. Tunnellerne bores fra Nordhavn til Cityringens tunnelarbejdsplads i Sortedams Sø, hvorefter den udborede jord (muck) transporteres gennem tunnelen tilbage til Nordhavn, hvor den placeres i et jorddepot på det yderste Nordhavn.



Cityringens afgræning til Nordhavn.

Ændrede forudsætninger

Siden forslaget til kommuneplantillæg med VVM-redegørelse og miljøvurdering blev sendt i høring er forudsætningerne for VVM-redegørelsen ændret med hensyn til antal mucktransporter i Nordhavn samt regulering af miljøforhold.

Lastbiler i Nordhavn

Metroselskabet er efter VVM-redegørelsen blev sendt i høring blevet opmærksom på, at det oplyste tal for lastbiler til og fra metrobyggepladsen i Nordhavn ikke indeholder de lastbiler, der skal transportere tunnelmuck fra tunnelmundingen til opfyldningen i Nordhavn. Der vil således køre 200 lastbiler om dagen i den mest intensive periode på ca. 1 år i stedet for 20 som angivet i VVM-redegørelsen. Da transporten udelukkende foregår på en ca. 2 km lang strækning i Nordhavn, vurderes dette ikke at have indflydelse på VVM-redegørelsens konklusioner.

Med 200 lastbiler om dagen vil antallet af lastbiler med muck i Nordhavnen være ca. halveret i forhold til de forudgående perioder, hvor der er transport af muck fra Cityringens tunnelboring til opfyld-

ningen i Nordhavn. Transporter af muck fra Cityringen er afsluttet på dette tidspunkt. Lastbiltrafikken skal desuden se i forhold til den øvrige omfattende tunge trafik i områder, f.eks. til og fra containerterminalen.

Regulering af miljøforhold

Borgerrepræsentationen besluttede den 11. oktober 2012 en ny forskrift for visse miljøforhold ved midlertidige bygge- og anlægsarbejder i Københavns Kommune, hvor langvarige projekter som f.eks. metrobyggeri ikke er omfattet. I stedet reguleres de langvarige bygge- og anlægsprojekter nu efter Miljøbeskyttelseslovens § 42.

Det betyder, at bygge-anlægsforskriftens grænseværdier for støj, og muligheden for at give dispensation herfra, som beskrevet i VVM-redegørelsen ikke længere er det gældende regelgrundlag for metro til Nordhavn. I stedet regulerer miljømyndigheden støj fra metroarbejdet gennem påbud, hvor miljømyndigheden udsteder konkrete påbud om f.eks. grænser for støj og arbejdstider. Indholdsmæssigt er der ikke forskel på om miljømyndigheden regulerer byggeriet efter forskriften, eller efter Miljøbeskyttelseslovens § 42. Miljømyndighedens påbud kan således indeholde krav og afværgeforanstaltninger, der svarer til de vilkår der tidligere kunne stilles i dispensationer fra forskriften.

Kapitel 4 Resumé af de indkomne hørings svar

Der er indkommet i alt 22 hørings svar. Hørings svarene fordeler sig på tre grupper: 6 fra ”myndigheder”, 7 fra ”organisationer, foreninger og virksomheder” og 9 fra ”privatpersoner”.

Myndigheder

Københavns Stiftsøvrighed

Indsiger mener, at potentielt vibrationsfølsomme kirker bør sikres holdt skadesløse, om nødvendigt ved forebyggende foranstaltninger og i alle tilfælde ved forsikring om gendannelse ved eventuelle skader. Planforslaget bør kun kunne vedtages med forbehold for, at Nazaret Kirke og Luther Kirke kan holdes skadesløse.

Københavns Museum

Museet påpeger, at de to bygninger, toldvagsbygningen og toldkontoret, er bevaringsværdige og at området er udpeget i Kommuneplan 2011 som et bevaringsværdigt kulturmiljø. Indsiger appellerer til, at bygningerne ikke nedrives i processen.

Banedanmark

Banedanmark påpeger, at endelig placering af arbejdsareal omkring Nordhavn Station skal aftales mellem Banedanmark og Metroselskabet. Tunnelarbejdspladsen er i øjeblikket angivet til at ligge hen over rangerspor, der umiddelbart ikke kan tages ud af brug.

Forsvarets Bygnings- og Etablissementstjeneste
Ingen bemærkninger.

Uddannelsesministeriet
Ingen bemærkninger.

Erhvervs- og Vækstministeriet
Ingen bemærkninger.

Organisationer, foreninger og virksomheder

Østerbro Lokaludvalg

Lokaludvalget mener, at mest mulig jord bør føres igennem tunnelen til Nordhavn, også jord fra Cityring arbejdet. Udvalget udtrykker bekymring for, at miljøpåvirkningerne fra metroarbejdet i Krauseparken, vil medføre gener for børn i området. Mener desuden, at gående og cyklisters adgang til Nordhavn Station bør forbedres gennem tunnelen ved Nordre Frihavnsgade og over Kalkbrænderihavnsgade.

Indre By Lokaludvalg

Udvalget påpeger vigtigheden af, at gener og evt. skader fra metrobyggeriet i form af bl.a. rystelser og grundvandssænkninger overvåges. Udvalget tilslutter sig ideen om, at man fører afgravede materiale ud igennem tunnelen til Nordhavn og understreger, at denne proces bør optimeres mest muligt.

Østerbro Lokalråd, Trafikudvalget

Lokalrådet påpeger, at gener ved metro til Nordhavn påvirker beboere på Østerbro uden, at de får gavn af denne linjeføring. Der stilles spørgsmålstegn ved, hvorfor der ikke kommer nogen station ved Krauseparken når der alligevel skal graves der. Lokalrådet mener, at analysen af passagertal er luftig og uovervejede og at VVM-redegørelsen bygger på skøn baseret på tidligere anlæg, hvor forholdene har været langt gunstigere for byggeprojekterne bl.a. i form af store ubebyggede områder, færre forstyrrede naboer og overjordiske strækninger. Lokalrådet kritiserer, at det ikke fremgår af VVM-redegørelsen, hvem der har beregnet passagertal ved en station ved Krauseparken og hvordan beregningerne er foretaget.

PFA Pension

PFA Pension ejer erhvervsejendomme nær metrobyggeriet på Sundkrogsvej og Lautrupsgade. De påpeger, at grænseværdier for støj, vibrationer, trafik og støv skal overholdes og at gener generelt bør reduceres mest muligt. PFA forudsætter, at Metroselskabet foretager løbende målinger af de nævnte områder samt af effekterne ved ændringer af grundvandstilstanden.

PFA ønsker tre konkrete tiltag i forbindelse med støjgener:

- Støjskærm på op til 12 meter
- Opsætning af støjdæmpende vinduer på PFA bygningens mest udsatte kontorer
- Særlige lyddæmpende foranstaltninger for de to embedsboliger i PFA-bygningen så de kan bebos normalt

PFA vil opsætte målerudstyr på udsatte bygninger mhp. at sikre, at grænseværdier overholdes og anmoder om, at Metroselskabets oplags- og bearbejdningsplads flyttes til modsatte side af den planlagte linjeføring.

Carsten Rütting Schweitz, billedkunstnergruppe

Indsiger gør opmærksom på, at Københavns Havn A/S har stillet billedkunstgruppen i udsigt, at de kunne bruge de to huse, toldvægtsbygningen og toldkontoret, når området er åbnet.

Østerbro Havnekomité

Havnekomiteen mener, at den finansielle ramme er for snæver og det er en fejl, at der ikke oprettes en station imellem Østerport og Nordhavn. Komiteen mener, at Nordhavn Station bør gøres til trafikknudepunkt for Kystbanetog, S-tog, metro, færgeforbindelse til Norge og Polen. Lokalplanen for Århusgade ønskes ændret, så der kun gives tilladelse til et parkeringshus. Alle anlæg bør være på eller under terræn, så man får adgangen til vandet tilbage. Komiteen ønsker desuden, at der udskrives en idékonkurrence for området med Nordhavn metrostation samt at Nordhavnsområdet trafikbetjenes med en letbane.

Akademirådet

Akademirådet er positivt stemt overfor metroprojektet, men har det synspunkt, at højbaner ikke bidrager positivt til bylivet, hverken æstetisk eller

funktionelt. Rådet opfordrer til, at man genovervejer planerne om at bygge højbane i Nordhavn.

Privatpersoner

Tom Manczak

Indsigeren udtrykker bekymring for en række forhold og mener, at VVM-redegørelse bør forkastes. Han nævner bl.a.: VVM-redegørelsen er utidsvarende og copy-paste af Cityrings VVM'en, dårlig håndtering af støjklager og for ringe inddragelse af erfaringer fra det tidligere metroarbejde, mangelfuld vurdering af gener i driftsfasen, ricisi for bygningskader og sygdom som følge af støv og forurening er for ringe belyst, geotekniske data bør offentliggøres, tidsplanen er ikke retvisende, opkøb og genhusning bør ske på samme vilkår som ved byfornyelse, alternativer såsom letbane er ikke belyst godt nok i VVM'en, det er fejlagtigt ikke at placere en station imellem Østerport og Nordhavn, for sen planlægning, kedelige metrostationer, der bør udarbejdes lokalplaner, kun myndigheders betragtninger i forbindelse med forhøring er taget med i VVM-redegørelsen.

Indsiger tilslutter sig Ida Adreasens og Sven Hempels høringssvar samt John-Bloch Poulsens forslag om parkeringskældre i metroudgravningerne.

Anders Sørensen

Indsiger udviser bekymring omkring anlægget ved Krauseparken på grund af de mange børn i området. Han indstiller, at man genovervejer frakørselsruten fra Krauseparken, at byggefeltet mindskes og at byggepladshegnet placeres på indersiden af den yderste række træer.

Maja G. Nielsen

Indsiger er bekymret for området omkring Krauseparken. Hun tilslutter sig Ida Adreasens høringssvar og ønsker, at træer omkring Krauseparken bevares. Hun foreslår, at afskærmning fra byggepladsen placeres bag de eksisterende træer.

Ida Andreasen

Indsiger ønsker, at man undersøger mulighederne for en direkte linje imellem Østerport og Nordhavn i stedet for den nuværende løsning. Hun ønsker, at der opstilles målere af støj og forurening så man kan se, om det er sundhedsfarligt at opholde sig ved Krauseparken. Indsiger mener, at Københavns Kommune bør tilbyde permanent genhusning til beboere, hvis lejligheder er usælgelige i de 4 år byggeriet står på. Hun synes, at det er ærgerligt at skulle leve i 4 år med støj og forurening uden at få en metrostation ud af det.

Sven Hempel

Indsiger mener, at en direkte linjeføring fra Østerport Station til Nordhavn bør undersøges, før arbejdet påbegyndes, da denne linjeføring virker mere logisk end den foreslåede.

Morten Stryhn

Indsiger spørger, hvorfor der ikke er noget stop mellem Østerport og Nordhavn og hvorfor Sydhavnslinjen ikke planlægges samtidig med Nordhavnsmetroen.

Helge Volkmann

Indsiger foreslår, at linjen til Nordhavn føres, så Trianglen bliver station på linjen og at grenen til Nordhavn udgår fra Trianglen. Det vil give bedre betjening og en logisk linjeføring.

Jesper Christensen

Indsiger foreslår, at tunnelen bores fra Nordhavn ind til Østersøgade således, at bortskaffelse af udboret materiale sker direkte til Nordhavn og dermed ikke giver trafikgener på Østerbro / Indre By. Han foreslår desuden, at kørsel og trafik kontrolleres ved de lysregulerede kryds omkring Østersøgade, da mange skolebørn benytter disse kryds, samt at der laves særlig regulering af kryds den første kilometer ud af byen for at undgå ulykker.

John Bloch-Poulsen

Indsiger mener, at der er behov for en metrostation imellem Østersøgade og Nordhavn, og at det er ressourcespild ikke at bygge en station når man alligevel graver ud til en skakt i Krauseparken. Han foreslår, at metrostationsudgravningerne bruges til P-huse og at der udskrives en arkitekt-konkurrence, der indtænker parkering i metroudgravningerne.

Kapitel 5 Vurdering af de indkomne bemærkninger

Mange af de indkomne bemærkninger omhandler samme forhold og kan grupperes indenfor følgende emner:

- Miljøpåvirkninger
- Ekstra metrostation på Østerbro
- Direkte linjeføring mellem Østerport og Nordhavn Station
- Overordnet trafikplanlægning
- Nordhavn Station
- Byggepladsen i Krauseparken
- Byggepladsen i Nordhavn
- VVM-redegørelsen – alternativer og afgrænsning
- Metroens udformning
- Byplanlægning

I det følgende fremgår Københavns Kommunes vurdering af de indkomne bemærkninger.

Miljøpåvirkninger

Støj

Støj og vibrationer overvåges. Støjberegninger og erfaringerne fra Cityringen viser, at den mest støjende proces er etablering af byggegrubeindfatningen. Arbejdet på Cityringen har enkelte steder medført et gennemsnitligt udestøjniveau i dagtimerne på op til 85 decibel (dB(A)). Målinger har vist, at med lukkede vinduer kan indestøjniveauet holdes under 55 dB(A). Disse gennemsnitsniveauer er ikke sundhedsskadelige, men geneoplevelsen er meget individuel. Ekspropriationskommissionen har i konkrete sager på Cityringen vurderet, at den naboretlige tålegrænse ikke er overskredet ved ovennævnte støjniveauer.

Til sammenligning viser beregningerne for Nordhavnsmetroen væsentligt lavere støjniveauer på ca. 75 dB(A) for udestøj ved nærmeste nabo. Det er derfor vurderingen, at de indendørs støjniveauer kan overholdes med god sikkerhed, ligesom den naboretlige tålegrænse ikke forventes overskredet.

Støjniveauerne vil blive reguleret af kommunen i henhold til Miljøbeskyttelseslovens § 42.

Vibrationer

Vibrationsniveauerne i forbindelse med etablering af indfatningsvægge vil i de nærmest beliggende ejendomme i perioder kunne

overstige komfortgrænsen, men de ligger væsentligt under grænseværdierne for bygningskadelige vibrationer.

I forbindelse med anlæg af en nødskakt i Krauseparken vil såvel støj-emissioner som vibrationsniveauer løbende blive overvåget.

Nabogener

Nabogener fra anlægsarbejderne som støj, vibrationer og luftforurening reguleres af Københavns Kommune som miljømyndighed. Finder de berørte naboer, at den naboretlige tålegrænse alligevel overskrides, kan sagen forelægges for den uvildige Ekspropriationskommission.

Erfaringer fra det igangværende Cityringprojekt viser, at under forudsætning af, at det beskyttende byggepladshegn kan opretholdes i hele anlægsperioden, vurderer Ekspropriationskommissionen, at den naboretlige tålegrænse ikke er overskredet. Ved særlige forhold af social eller sygdomsmæssigt art har kommissionen pålagt Metro-selskabet at erhverve boligen eller i enkelte tilfælde midlertidigt at yde økonomisk kompensation.

Situationen med de mange daginstitutioner omkring skaktarbejdspladsen i Krauseparken vil først nærmere kunne vurderes, når entreprenøren er valgt og anlægsmetode samt materiel er kendt. For at begrænse generne mest muligt vil kommunes miljømyndighed stille krav om, at mulige og relevante afværgeforanstaltninger bliver gennemført. Findes forholdene forsat uacceptable kan sagen indbringes for Ekspropriationskommissionen.

Opkøb af boliger

Et høringssvar anfører, at berørte boliger nær metrobyggepladserne skal opkøbes.

Hvis der opnås lovhjemmel til ekspropriation for Nordhavnsmetroen, vil alle spørgsmål om ekspropriation blive håndteret af Ekspropriationskommissionen efter gældende retningslinjer.

Ekspropriationskommissionen er uvildig og træffer endelig beslutning om, hvilke arealer og rettigheder, der skal erhverves. Ekspropriationskommissionen fastsætter også erstatningen for de ejendomsretlige indgreb.

Lignende forslag om opkøb af boliger for det igangværende byggeri af Cityringen har været drøftet i Borgerrepræsentationen den 29. marts 2012 samt i Københavns Kommunes Økonomiudvalg den 27. november 2012.

Københavns Kommune kan ikke indenfor gældende lovgivning og de ulovbestemte kommunalfuldmagtsregler kompensere yderligere for de gener, som ejere og lejere har af metrobyggeriet, udover hvad der beslutes af Ekspropriationskommissionen.

Sænkning af grundvand

Som beskrevet i VVM'en og 1. hvidbog overvåges såvel grundvandsniveauer og sætninger i hele anlægsperioden.

Generelt tilstræbes det at holde grundvandsspejlet på stort set samme niveau under arbejdet ved at oppumpet grundvand pumpes tilbage eller erstattes med havvand. I Nordhavn er det vurderet, at bygningernes funderingsforhold tillader en vis sænkning af grundvandet, uden at det medfører skader på omgivelserne, herunder bygninger. Dette vil blive undersøgt nøjere i den videre projektering, så det sikres, at der ikke opstår skader på bygninger som følge af grundvandssænkninger.

Registreringer og målinger på bygninger

Data indsamles om bygninger indenfor en zone af 100 meters bredde over metroens linjeføring. Der hvor de to tunneler ligger langt fra hinanden, udvides zonen tilsvarende. Desuden identificeres fredede bygninger, bygninger omfattet af lov om Folkekirkenes bygninger og kirkegårde, samt bygninger klassificeret som havende høj bevaringsværdi. Dette sker indenfor en mindst 400 meter bred zone. Metroselskabet ser på denne baggrund ikke noget behov for supplerende målinger eller registreringer.

Metroselskabet har stor erfaring med kortlægning og overvågning af kirker og fredede bygninger. Erfaringerne viser, at det hidtidige omfang er dækkende og Metroselskabet vil anvende de samme metoder i forbindelse med etableringen af Nordhavnsmetroen. I VVM for metro til Nordhavn er det beregnet, at vibrationer i forbindelse med metroudvidelsen til Nordhavn ikke vil have bygningsskadelige konsekvenser under hverken drift eller anlæg. Metroselskabet overvåger bygninger på Cityringen og dens afgreninger i hele anlægsfasen. Det er vurderet, at støj, luft og visuelle forhold ikke påvirker nærliggende kirker eller fredede bygninger.

Offentliggørelse af geotekniske forhold

Interesserede ejere kan henvende sig til Metroselskabet, som vil imødekomme henvendelser fra en ejendoms ejer om at få relevante oplysninger om egen ejendom udleveret.

Mulighed for reduceret jordtransport

Ved udgravning af Nordhavnsmetroen bliver al tunnelmuck herfra transporteret ud til Nordhavn via tunnelen, efterhånden som den bliver bygget. Det sidste stykke, som bliver boret, vil dermed være lige før afgreningskammeret i Sortedamssøen. Det betyder, at der først vil blive "hul igennem" til allersidst i byggeriet af Nordhavnsmetroen, dvs. i løbet af 2016. Først da vil det være fysisk muligt at transportere muck fra Cityringen gennem Nordhavnstunnelen. På dette tidspunkt forventes boringen af Cityringen afsluttet, idet boringen af sidste delstrækning er planlagt til at slutte i september 2015.

Anlægget af Cityringen er gået i gang efter den vedtagne tidsplan og arbejdet på de forskellige arbejdspladser er i forskellige stadier som svarer til, hvornår tunnelerne skal bores.

Det vil således medføre uacceptable forsinkelser og betydelige ekstraomkostninger at skulle ændre tidsplanen på nuværende tidspunkt. Også nabogenerne vil stå på i længere tid. Den ændring af tidsplanen, som ville være nødvendig for at bruge Nordhavnstunnelen til transport af muck fra de øvrige dele af metroen, er således ikke gennemførlig. På den baggrund er de øvrige konsekvenser ved forslaget ikke belyst.

Ekstra metrostation på Østerbro ved Trianglen, Krauseparken, Bopa Plads, Melchiors Plads

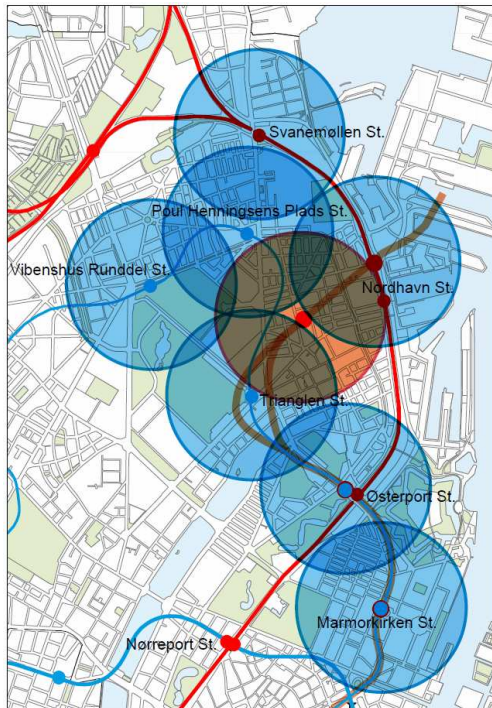
Forslag om en ekstra metrostation på Østerbro blev behandlet i 1. hvidbog som var en del af Borgerrepræsentationens beslutning af 20. juni 2012.

Passagerkonsekvenser ved en ekstra station på Østerbro

Københavns Kommune undersøgte i 2009 fire forskellige scenarier for en metrolinje fra Cityringen til Nordhavn. I 3 af scenarierne, som omfattede en fuld udbygning af Nordhavn, indgik muligheden for at placere en station på Østerbro, mellem Østerport Station og Nordhavn Station.

Beregningerne viste bl.a., at en sådan station ville få et relativt lille passagertal, og at den lokale passagergevinst ville blive opvejet af et passagertab som følge af den længere køretid mellem Nordhavn og City. Det lave passagertal skyldes den korte afstand til de øvrige eksisterende og planlagte stationer (Østerport, Nordhavn, Trianglen og Poul Henningsens Plads).

Dette er illustreret på figuren nedenfor, hvor de blå cirkler viser 600 m radier (den almindeligt accepterede gåafstand) fra metrostation og S-togs stationer på Østerbro. Den røde cirkel viser 600 m radius fra en ekstra metrostation ved Randersgade. Som det ses, er der et meget betydeligt overlap mellem stationsoplandene.



600 meterradius fra stationer (almindelig accepteret gåafstand til/fra metrostation og S-togsstation)

Som følge heraf, og i betragtning af den betydelige merudgift og de anlægsmæssige vanskeligheder ved anlæg af en sådan station, har en lokal station på Østerbro ikke indgået i de senere undersøgelser, herunder ”Cityringen - Udredning om en afgrening til Nordhavnen”.

Økonomiske- og tidsmæssige konsekvenser

En ekstra metrostation på Østerbro vil, som det fremgår ovenfor ikke generere flere påstigere i metroen, tværtimod. En ekstra metrostation på Østerbro vil således ikke give flere indtægter, kun større anlægsudgifter og større driftsomkostninger.

Etablering af en dybtliggende metrostation koster i størrelsesordenen ½ mia. kr. Hertil kommer de løbende omkostninger ved drift- og vedligehold af en station. Disse omkostninger er større for en station end for en nødsakt.

Endelig skal det bemærkes, at etablering af en ekstra metrostation på Østerbro næppe kan realiseres indenfor den meget stramme tidsplan for metro til Nordhavn. Etablering af en station tager længere tid, og derfor vil synergieffekterne i forhold til at få koblet afgreningen på Cityringen før Cityringen er taget i drift næppe kunne realiseres med en ekstra station på Østerbro.

Tværtimod vil metro til Nordhavn i en sådan situation forudsætte et betydeligt indgreb i driften af Cityringen i en længere periode efter at den er taget i brug. Det er dyrt. Både anlægøkonomisk, men også i

manglende passagerindtægter og deraf følgende påløbne renter på Metroselskabets gæld.

Direkte linjeføring mellem Østerport og Nordhavn Station

I en række høringsvar foreslås en direkte linjeføring mellem Østerport Station og Nordhavn i et forløb langs/under Kalkbrænderihavnsgade – Folke Bernadottes Allé.

En pendullinjeløsning indgik som et af scenarierne i den undersøgelse af Nordhavnsmetro som Københavns Kommune gennemførte i 2009.

En sådan linje har en række ulemper, idet linjen ved Østerport ville få en endestation vinkelret på Cityringen. Således vil passagererne med metroen til/fra Nordhavn med en sådan løsning altid skulle skifte på Østerport Station. Pendullinjen ville derfor få et lavere passagertal end den valgte afgrening på Cityringen.

Den manglende driftsmæssige integration med Cityringen betyder også, at der med en pendullinje vil være behov for et pladskrævende kontrol- og vedligeholdelsescenter i den nye bydel i Nordhavn. Med den valgte løsning, hvor metro til Nordhavn er forbundet med Cityringen ved afgreningsskammeret i Sortedams Sø, benytter metroafgreningen til Nordhavn Cityringens kontrol- og vedligeholdelsescenter i Sydhavnen ved Otto Busses vej.

Som følge af ovenstående har en pendullinje mellem Østerport og Nordhavn ikke indgået i de senere undersøgelser, heller ikke i ”Cityringen - Udredning om en afgrening til Nordhavnen”.

Overordnet trafikplanlægning

Ønske om statslig prioritering af kollektiv trafik

En henvendelse fra Københavns Kommune til staten om prioritering af den kollektive trafik er ikke omfattet af dette projekt, men Københavns Kommune er enig i, at indsatserne i forhold til kollektiv trafik i hovedstadsområdet bør opprioriteres.

Etablering af sydhavnslinjen

Borgerrepræsentationen har den 20. juni 2012 besluttet, at der sammen med Transportministeriet iværksættes en udredning om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen. Denne udredning af tekniske, trafikale og økonomiske forhold omkring metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen forventes færdiggjort i foråret 2013.

Letbane som alternativ

Forslag om en letbane som alternativ til metro til Nordhavn blev behandlet i 1. hvidbog som var en del af Borgerrepræsentationens beslutning af 20. juni 2012.

Af 1. hvidbog fremgik det bl.a., at Københavns Kommune i 2010-2011 har gennemført en screening af udbygningsmulighederne for den kollektive infrastruktur i København. Screeningen omfattede både en analyse af, hvor der er størst behov for at anlægge næste etape af metroen efter Cityringen samt en sammenligning med en udbygning af den kollektive trafik med anlæg af letbaner og eller højklassede buslinjer.

Af den screeningsrapport, der blev taget til efterretning af Borgerrepræsentationen den 15. juni 2011 fremgik det, at:

”De tætte byområder i København (både de eksisterende og nogle af de nye byudviklingsområder) med relativt snævre gaderum og stor efterspørgsel efter gadeareal både til trafik og mere rekreative formål egner sig relativt dårligt til højfrekvent letbanedrift.

Den tætte by passer til gengæld godt til en underjordisk metroløsning med stor kapacitet og mange passagerer til at dække de relativt store anlægsomkostninger. En højklasset overfladebetjening beslaglægger gadearealer, mens en metroløsning frigør gadearealer...

...I de lidt mere spredt bebyggede områder uden for de tætte bydele vil bus- og letbaneløsninger i højere grad være aktuelle. Hvis der således etableres en letbane i Ring 3, vil denne måske kunne danne udgangspunkt for et letbanesystem med linier ind i Københavns Kommune. De undersøgte letbanestrækninger mod nordvest og sydvest kan i en sådan situation tænkes forbundet med en eventuel letbane i Ring 3.”

En separat letbanelinje i Nordhavn med eget kontrol- og vedligeholdelsescenter og med skift til Cityringen ved f.eks. Østerport Station vil få væsentligt færre passagerer end en metroafgrening.

Samtænkning af metrostationer og parkeringskældre

Et høringssvar foreslår samtænkning af metrostationer og parkeringskældre. I den forbindelse skal det bemærkes, at arbejdet med Cityringen er nået så langt, at store ændringer, som f.eks. indarbejdelse af parkeringskældre, vil forsinke og fordyre projektet betydeligt.

For så vidt angår nød- og ventilationsskakten i Krauseparken forventes skaktens fodaftryk i den øvre del at være ca. 12x20 meter. Skakten skal rumme en række installationer og adgangsveje – og er dimensioneret herefter. Under teknikrummene er skakten minimeret til en rund skakt med en diameter på ca. 8 meter. Der er således ikke ”overskydende” plads som evt. kan udnyttes til indretning af parke-

ringskælder. Etablering af en parkeringskælder i området vil forudsætte væsentligt større udgravning og anlægstekniske indgreb i området end etablering af en nød- og ventilationsskakt.

Ved Nordhavn metrostation overvejes mulighederne for at integrere metrobyggeriet med etablering af parkeringskælder i forbindelse med byudviklingen i området omkring stationen.

Nordhavn Station

Gåendes og cyklisters tilgængelighed til Nordhavn metrostation og Nordre Frihavsgade

Banedanmark, By & Havn og Københavns Kommune samarbejder om at etablere en gang- og cykelforbindelse fra Østbanegade til Kalkbrænderihavngade i forlængelse af Nordre Frihavsgade og Marmorvej. Forbindelsen forventes at stå færdig i 2014. Ligeledes samarbejdes om en forbedret adgang til Nordhavn Station fra Århusgade. Denne løsning vil samtidig forbedre forholdene for cyklister og gående til Nordhavn Station og mellem Nordhavn og Østerbro. Samtidig indpasses adgangsforholdene til metroen.

Udsigt over Nordbassinet

Bevarelse af udsigten over Øresund fra Nordhavn Station er ikke en del af dette projekt.

Nordhavn Station som trafikknudepunkt

Udvikling af et projekt for Nordhavn Station som trafikknudepunkt er ikke en del af dette projekt.

Ønske om at jernbanevolden ved Nordhavn Station fjernes

Fjernelse af jernbanevolden ved Nordhavn Station er ikke en del af dette projekt.

Byggepladsen i Krauseparken

Ønske om indsnævring af byggepladsens størrelse i Krauseparken

De gennemførte undersøgelser og vurderinger viser, at det størst mulige byggefelt kun lige er tilstrækkeligt til at udføre de nødvendige aktiviteter. Indskrænkes byggepladsen i størrelse, vil det risikere at forlænge perioden med støjende anlægsaktiviteter.

Ønske om at bevare del af den eksisterende beplantning i Krauseparken

Ønsket om at bevare en del af Krauseparken i perioden, hvor nødsakten i parken anlægges, kan ikke imødekommes. Skitsen i VVM-redegørelsen viser, at hele parken inddrages. Vurdering af byggepladsens indretning viser, at der i perioden, hvor skakthullet er åbent, ikke er plads nok til at bevare træerne.

Parken er anlagt i starten af 00'erne, så det er tvivlsomt, om træerne kan overleve en flytning. Ved genetablering af parken vil kommunen kræve, at der nyplantes. Kommunen vil ligesom på Cityringen tillade, at træerne opgraves med henblik på genplantning.

En række træer har ingen mærkbar effekt på støj eller støvgener. Rent visuelt gør Metroselskabet meget for at udsmykke byggepladshegnene og inddrager lokale beboere og foreninger i dette arbejde.

Frakørslen fra byggepladsen i Krauseparken

Den i VVM-redegørelsen viste rute for byggepladsstrafikken i lokalområdet omkring Krauseparken forslås genovervejet, så indgreb i det eksisterende vejanlæg undgås. Ved fastlæggelse af den foreslåede rute i lokalområdet er der lagt vægt på, at lastbilerne kører den kortest mulige rute i boligområdet, samt at lastbilerne kører gennem byggepladsen, så der undgås bakning og andre manøvrer i tilknytning til byggepladsen. Ombygning af en afspærring i Gammel Kalkbrænderivej og gennembrydning af midterrabbatten på Strandboulevarden vurderes at være af mindre omfang set i forhold til at kunne etablere en rute, som vurderes at være den mindst belastende for lokalområdet. Den konkrete planlægning af trafikafviklingen vil ske i et samarbejde med Københavns Kommune og politiet.

Byggepladsen i Nordhavn

Ønske om støj-, støv og forureningsmålere i Nordhavn

I det omfang der kan forventes støjniveauer højere end støjgrænserne i kommunens bygge-anlægsforskrift, vil Metroselskabet kræve, at entreprenøren gennemfører kontinuerede støjmålinger til dokumentation af støjniveauerne, samt løbende vurderer, om der findes praktiske muligheder for at mindske støjen.

Metroselskabet vil stille krav til entreprenøren om afværgeforanstaltninger såsom renholdelse, asfaltering, vanding af ubefæstede arealer, hjulvaskere ved udkørsel fra pladsen og lignende til effektiv nedbringelse af støvudbredelsen. På den baggrund forventer Metroselskabet ikke, at der bliver etableret støvmåling i Nordhavn.

Ønske om støjdæmpende foranstaltninger i Nordhavn ved PFA-bygningen

Vurderingen viser, at selv om arbejdet vil blive tilrettelagt, så det generer mindst muligt, vil den udendørs støj på facaden ved de nærmest beliggende kontorer blive påvirket med op til 75 (dB(A)) i dele af anlægsperioden.

Det er ved vurderingen af virkningerne på miljøet forudsat, at der etableres et fire meter højt byggepladshegn til afskærmning ind mod de mest følsomme naboer. Påvirkningen er begrænset og det forventes ikke at etablere yderligere støjafskærmning. Det forventes, at det indendørs støjniveau vil kunne overholdes.

PFA har gjort opmærksom på, at der i PFA-bygningen er to permanente embedsboliger. Boligerne er placeret ud mod den del af metrobyggepladsen, hvor tunnelboremaskinerne skal forsynes med materialer og tunnelmucken transporteres bort. Disse aktiviteter skal foregå døgnet rundt i ca. 1 år. Støjberegningerne viser støjniveauer på ca. 55 dB på den mest udsatte facade om natten. Indretningen af lejlighederne og den foranliggende altangang virker støjskærmende og medvirker til at mindske støjgenerne. Inden opstart af byggepladsen forventes det, at Ekspropriationskommissionen vil tage stilling til om den naboretlige tålegrænse er overskredet og evt. kompensation herfor.

Placering af metroselskabets oplags- og bearbejdningsplads i anlægsfasen

Den endelige placering af metroselskabets oplags- og bearbejdningsplads i anlægsfasen kendes ikke præcis på nuværende tidspunkt. Ved den detaljerede planlægning af indretningen af arbejdspladsen vil der så vidt muligt tages støjhensyn til naboerne. Pladsforholdene begrænser dog mulighederne rent praktisk.

Tunnelarbejdspladsen ved Århusgade

Som beskrevet, skal den endelige placering og udstrækning af arbejdsarealet umiddelbart øst for Nordhavn Station ved Århusgade aftales mellem Banedanmark og Metroselskabet. Det er nødvendigt med midlertidige afbrydelser af sporene. Metroselskabet vil, i samarbejde med Banedanmark, søge at minimere varigheden af sporlukningerne samt at indpasse perioderne bedst muligt.

Trafik i Nordhavn

Anlæg af metro til Nordhavn medfører store indgreb i Kalkbrænderihavnsvej, Århusgade og tilstødende gader. Forbindelsen ud i Nordhavn ad Sundkrogsgade vil blive opretholdt i hele anlægsperioden, og der sker kun en mindre midlertidig reduktion i kapaciteten i forbindelse med de forberedende arbejder (ledningssamlægninger).

Der forventes etableret en midlertidig adgangsvej fra syd til Århusgadekvarteret via Redhavnsvej/Løfasvej og frem til Århusgade. Presset på Sundkrogsgadekrydset lettes, ved at Vordingborggade åbnes for dobbeltrettet trafik, og ved at trafiksignalet i krydset Kalkbrænderihavnsvej/Sundkrogsgade justeres, således at der skabes mere kapacitet for køretøjer til og fra Nordhavn. Fodgængeres adgang på tværs af Kalkbrænderihavnsvej opretholdes i hele anlægsperioden.

Bevaringsværdige bygninger

I lokalplan 463 er kun toldkontoret (117) angivet, og som en bygning, der opretholdes og kan ombygges mv. Bygningen kan fjernes efter dispensation fra Københavns Kommune. Bygningen er placeret direkte oven på den fremtidige metrostation. Bygningen ligger i det område, som skal have ny lokalplan i forbindelse med metro og byudvikling i Nordhavn.

Københavns Havn A/S har i slutningen af 1990'erne været i drøftelser med en gruppe billedkunstnere og har foreslået en mulig placering af en bygning med atelierer og udstilling. Imidlertid blev den foreslåede placering afslået af Kommunen i juli 2000 med henvisning til lokalplanen for området. Der er ikke i den forbindelse lovet en alternativ løsning som angivet.

VVM-redegørelsen – alternativer og afgrænsning

Behandling af alternativ i VVM-redegørelsen

En VVM-redegørelse skal indeholde en oversigt de væsentligste alternativer, som bygherren har undersøgt, og oplysninger om de vigtigste grunde til dennes valg af alternativ under hensyn til virkningerne på miljøet. En VVM-redegørelse skal ligeledes indeholde en oversigt over de væsentligste alternativer og alternative placeringer, som herudover har været undersøgt med oplysninger om de vigtigste grunde til planmyndighedens valg af alternativ under hensyn til virkningerne på miljøet. VVM-redegørelsen skal desuden indeholde en beskrivelse af konsekvenserne af, at anlægget ikke gennemføres (0-alternativet).

Der er således ikke et krav om, at alternativer eller alternative placeringer, der fremkommer i forhøringen skal miljøvurderes i VVM-redegørelsen, men det skal begrundes, hvorfor forslag og ideer ikke indgår i det videre arbejde med projektet. I VVM-redegørelsen er gjort rede for, hvorfor alternativet med en ekstra station på Østerbro ikke er miljøvurderet. I VVM-redegørelsen er ligeledes redegjort for de projektmæssige og miljømæssige begrundelser for placering af skakten.

Trafikale forhold ved Østersøgade

Generne fra tunnelarbejdspladsen i Sortedams Sø, herunder belastningen fra de mange lastvognstransporter, er miljøvurderet i forbindelse med selve Cityringen. Ændringer som følge af Metro til Nordhavn er vurderet at være omfattet af VVM-redegørelsen for Cityringen.

Der er planlagt særlige trafikale foranstaltninger, når de mange mucktransporter skal køre fra tunnelarbejdspladsen. Således ensrettes Øster Søgade i retning mod Fredens Bro (mucktransporter undtaget) og krydset ved Lille Triangel ændres, således at konflikten i Øster

Søgade mellem højresvingende lastbiler og cykler undgås. Adgangen til byggepladsen signalreguleres. Politiet finder ikke, at de mange lastvognstransporter nødvendiggør en særlig regulering af hastigheden i området eller generelt.

Metroens udformning

Ønske om underjordisk metro i Nordhavn i stedet for højbane

Beslutning om, at metroen i Nordhavn etableres som en højbane er truffet politisk allerede inden konkurrencen for byudvikling i Nordhavn blev udskrevet i 2008. Metro på højbane indgik derfor i forslag til byudvikling, som et metroloop med en super cykel/gangsti placeret under eller tæt på metroen. I forbindelse med lokalplanlægning af delområderne vil metroens placering og udformning indgå i byplanen.

Metrostationernes arkitektur

Med Cityringen bliver næste generation af metrostationer skabt. Det sker med udgangspunkt i ønsket om ”mere af samme slags”. Det betyder, at de nye stationer bliver anlagt som de eksisterende metrostationer med store åbne stationsrum og nem adgang fra gade til perron.

I de nye stationer vil der, hvor det er muligt, blive arbejdet med dagslys, som det allerede kendes fra metroen. Netop brugen af dagslys i stationsrummet er blevet et særligt kendetegn for den københavnske metro. De varige og særlige kvaliteter fra den nuværende metro såsom oplevelsen af tryghed, overblik og brugen af dagslys bliver fastholdt på de kommende stationer.

”Mere af samme slags” er dog ikke lig med ”mere magen til”. Vægbeklædningsmaterialer og perronbelægningsmaterialer vil være nye og anderledes. Der arbejdes desuden på nye udformninger og nye farver til bygningsdele som eksempelvis værn og rulletrapper. Cityringens metrostationer vil blive mere afvekslende og indbyrdes forskellige i deres udtryk end den eksisterende metros næsten identiske stationer.

De to stationer på Nordhavnsmetroen er i sig selv meget forskellige, da der er tale om en undergrundsstation og en højbanestation. Undergrundsstationen vil ligesom stationerne på Cityringen få sit eget udtryk, også i kraft af, at den forbindes til S-banen med en gangtunnel. Højbanestationen vil adskille sig fra stationerne på den eksisterende højbane i arkitektonisk udtryk, blandt andet i kraft af, at den udstyres med skærmdøre langs perronkanten.

Byplanlægning

Udarbejdelse af lokalplaner

Placeringen af bygværker over jorden forventes fastlagt ved lov og der skal i udgangspunktet ikke udarbejdes lokalplaner herfor. Ved Nordhavn Station vil byggemulighederne blive fastlagt samtidigt med udvikling af stationsanlægget. Der skal derfor udarbejdes lokalplantillæg for område I i Lokalplan ”Århusgadekvarteret i Nordhavn”.

Ønske om tillæg til lokalplanen for Århusgade med mulighed for kun et parkeringshus

Udarbejdelse af evt. tillæg til lokalplanen for Århusgade er ikke omfattet af VVM for metro til Nordhavn.

Helhedsplan for Østerbro

Udarbejdelse af en helhedsplan for Østerbro er ikke omfattet af dette projekt. Københavns Kommune har i samarbejde med Østerbro Lokaludvalg udarbejdet en bydelsplan for Østerbro, der forventes vedtaget i april 2013. Bydelsplanen skal fungere som de lokale indspark til byens udvikling og udarbejdes for at finde ud af, hvilken retning udviklingen af bydelen bør gå i fremtiden.

Idékonkurrence for området med Nordhavn metrostation

Udarbejdelse af en idékonkurrence for Nordhavn metrostation er ikke omfattet af dette projekt.

Kapitel 6 Sammenfattende redegørelse

I henhold til Lov om miljøvurdering af planer og programmer (Lov-bekendtgørelse nr. 936 af 24. september 2009) skal planmyndigheden efter den offentlige høring udarbejde en sammenfattende redegørelse for,

- Hvordan miljøhensyn er integreret i planen eller programmet
- Hvordan miljørapporten og de udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen, er taget i betragtning
- Hvorfor den vedtagne plan er valgt på baggrund af de rimelige alternativer, der også har været behandlet, samt
- Hvorledes myndigheden vil overvåge de væsentlige miljø-påvirkninger af planen eller programmet

Miljøvurderingen af kommuneplantillægget for metro til Nordhavn er udarbejdet i sammenhæng med VVM-redegørelsen. Der er således ét dokument, der opfylder kravene til begge redegørelser.

Med denne redegørelse finder forvaltningen, at der er foretaget en miljøvurdering af planerne, som kan danne grundlag for, at planerne vedtages endeligt.

Integration af miljøhensyn i planforslaget

Miljøvurderingen er foretaget sideløbende med planprocessen således, at der i løbet af planprocessen har været mulighed for at indarbejde miljøhensyn i forslaget til kommuneplantillæggets rammer. Formålet er at gøre det samlede plandokument til en mere bæredygtig plan, end det ellers ville have været.

Miljøvurderingen er afgrænset til planemner, der er vurderet af have miljømæssigt betydning. Afgrænsning af miljøvurderingen, scoping, fandt sted samtidig med den forudgående høring i henhold til VVM-bestemmelserne.

Offentlig høring

Miljøvurderingen har været i offentlig høring sammen med forslag til kommuneplantillæg fra den 1. oktober til den 30. november 2012. Der er i høringsperioden indkommet i alt 22 høringssvar. Alle høringssvarene er behandlet i afsnittet ”Resumé af de indkomne høringssvar” i nærværende dokument med forvaltningens kommentarer. Der er ikke høringssvar som forvaltningen vurderer, giver anledning til ændringer af planerne.

Alternativer

Ifølge Lov om miljøvurdering af planer og programmer skal der i en miljøvurdering redegøres for alternativer til planforslaget. Som minimum skal der redegøres for det såkaldte 0-alternativ, som er det grundlag, planforslaget sammenlignes med. 0-alternativet er den

udvikling, der vil finde sted, hvis planforslaget for metro til Nordhavn ikke gennemføres.

0-alternativet er den situation, hvor Cityringen gennemføres uden en afgrening til Nordhavn, men hvor følgende projekter vil være vedtaget eller gennemført: Nordhavnsvej, Ombygning af Nordhavn, S-tog station, Byudvikling i Århusgadekvarteret i Nordhavn, Århusgade øst for Kalkbrænderihavnsvej åbnet og frihavnsgritter fjernet.

Bygges der ikke metro til Nordhavn vil det betyde, at adgangen til kollektiv transport bliver vanskeligere for den nye bydels beboere og erhverv samt at kommunen vil få vanskeligt ved at leve op til sin målsætning om brugen af kollektiv transport.

Overvågning

For planen om metro til Nordhavn er det vurderet, at der er behov for følgende overvågning:

Anlægsarbejderne giver anledning til støj og vibrationer ved byggepladserne i Krausepark og i Nordhavn. Støjforholdene ved anlægsarbejdet vil løbende blive overvåget med henblik på at kunne dokumentere støjbelastningen. Der iværksættes måleprogrammer ved kritiske vibrationsbelastninger på omgivelserne. Entreprenøren skal sikre, at myndighedskrav overholdes således at vibrationsbelastningen på omgivelser og naboer begrænses.

I forbindelse med anlægsarbejderne er det nødvendigt med midlertidige sænkninger af grundvandet og (re)infiltration ved byggegruberne. Grundvandssænkningerne vil blive overvåget i henhold til de tilladelser som er nødvendige for grundvandssænkninger. Det sikres, at der tilvejebringes dokumentation for, at grundvandssænkningen ligger indenfor de tilladte og acceptable grænser, og at der i modsat fald handles i henhold til de udarbejdede beredskabsplaner og at de relevante myndigheder informeres.

Dieselforbrug og driftstider for maskiner monitoreres på to udvalgte arbejdspladser i forbindelse med Cityringen. Dette vurderes at være tilstrækkeligt som dokumentation for energiforbrug og emissioner. Derudover er det ikke vurderet nødvendigt med et overvågningsprogram for luftkvalitet og klima.

Øvrig overvågning af planforslagets miljøpåvirkninger vil ske gennem øvrig sagsbehandling i henhold til relevant lovgivning. Derudover vurderes der ikke at være behov for overvågning.

I anlægsfasen placeres et betonblande anlæg på metrobyggepladsen i Nordhavn, som vil være i drift i den periode, hvor tunnelerne bores. Miljøforholdene fra betonblande anlæggene reguleres i en miljøgod-

kendelse for anlægget. Der er ikke behov for yderligere overvågning af betonblandeanlægget.

I driftsfasen vil metroen ikke medføre væsentlige påvirkninger af omgivelserne, og der er ikke behov for overvågning af miljøforholdene.

Kapitel 7 Oversigt over modtagne høringsvar

	Miljøpåvirkninger generelt	Ekstra station på Østerbro	Direkte linjeføring mellem Østerbro og Nordhavn Station	Overordnet trafikplanlægning	Nordhavn Station	Byggepladsen i Krauseparken	Byggepladsen i Nordhavn	VVM-redegørelsen	Metroens udformning	Byplanlægning
Myndigheder										
Banedanmark							X			
Københavns Stiftsøvrighed	X									
Københavns Museum							X			
Forsvarets Bygnings- og Etablisementstjeneste										
Uddannelsesministeriet										
Erhvervs- og Vækstministeriet										
Organisationer, foreninger og virksomheder										
Østerbro Lokaludvalg	X	X			X		X			
Indre by lokaludvalg	X									
Østerbro Lokalforsamling, Trafikudvalget		X								
PFA Pension	X						X			
Carsten Rütting Schweitz, billedkunstnergruppe							X			
Østerbro Havnekomité		X		X	X		X			X
Akademirådet								X		
Privat personer										
Tom Manczak	X	X	X	X			X	X	X	X
Anders Sørensen						X				
Maja G. Nielsen						X				
Ida Andreasen	X		X					X		
Sven Hempel			X							
Morten Stryhn				X						
Helge Volkmann		X								
Jesper Christensen							X	X		
John Bloch-Poulsen		X			X					