

Notat

Høring om afgrænsning af indholdet af miljøkonsekvensrapport for metrolinje M5

19. april 2023

Sagsnummer
2023-0062953

Dokumentnummer
2023-0062953-5

Afgrænsningsnotat med Metroselskabets forslag til, hvilke miljøforhold der skal beskrives i miljøkonsekvensrapporten for M5 har været i høring hos berørte myndigheder og offentligheden i perioden den 8. marts-5. april 2023. Der er indkommet 39 høringssvar, hvoraf Miljøstyrelsen har indsendt to høringssvar.

Forsvarsministeriets Bygningsstyrelse (høringssvar nr. 1) og Københavns Politi (høringssvar nr. 20) har ingen bemærkninger haft til høringen.

Nedenfor fremgår et resumé af de øvrige høringssvar med Trafikstyrelsens og Københavns Kommunes bemærkninger.

Kenneth, nabo til Lergravsparkens metrostation (høringssvar nr. 2)

Der gives i høringssvaret udtryk for stor bekymring for støj og vibrationsgener, og det ønskes, at der tages højde for støjgener i planlægningen af projektet. Der ønskes blandt andet større fokus på håndtering af støjklager fra beboere i forhold til tidligere metrobyggeri, mulighed for aflastning, lydisolering af ejendomme og åbne arealer og en ansvarlig kontaktperson i Metroselskabet. Endvidere ønskes der systematisk vedligeholdelse i driftsfasen, så støj og vibrationsgener helt undgås.

Københavns Kommunes bemærkninger

Der vil være støj forbundet med at anlægge M5. Metroselskabet oplyser, at det forventes, at langt hovedparten af arbejdet vil kunne udføres i dagtimerne. Naboerne vil løbende blive informeret om, hvad der skal ske på byggepladserne og det forventede støjbillede. Det er forventningen, at bl.a. nye eldrevne maskiner vil støje mindre end de traditionelt anvendte dieseldrevne maskiner. I forbindelse med tidligere metroudbygning har der været perioder med udvidet arbejdstid, hvor berørte naboer har

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

EAN-nummer
5798009800176

været berettiget til og fået tilbudt kompensation med henblik på, at naboerne efter eget valg kunne træffe beslutning om de forholdsregler, de måtte ønske, for at afværge eventuelle støjgener, eksempelvis gennem ændring af boligens indretning, afværgeforanstaltninger eller lignende. En evt. lignende ordning i forbindelse med udbygning af M5 er noget, der skal træffes beslutning om i forbindelse med en kommende anlægslov for M5.

Miljøkonsekvensrapporten vil indeholde en beskrivelse af støj og hvilke afværgeforanstaltninger, som kan etableres både ved anlæg og drift, se særligt kapitel 6.2, Befolkningen, menneskers sundhed og kapitel 6.13, Støj og vibrationer i afgrænsningsnotatet. Elementer i miljøvurderingen vedrører både anlæg og drift.

Det vil fremgå af VVM-tilladelsen samt tilladelsen efter metroloven, hvilke afværgeforanstaltninger der skal iværksættes i forbindelse med anlægsprojektet.

DK jern og metalhandel ApS (høringssvar nr. 3)

DK jern og metalhandel ApS mener, at det er en dårlig ide at etablere et Kontrol- og Vedligeholdelsescenter for M5 på Prøvestenen, da det vil have negative konsekvenser for virksomhederne på Prøvestenen. Virksomheden ønsker, at der undersøges en alternativ placering.

Københavns Kommunes bemærkninger

Københavns Kommune noterer sig bemærkningerne om Prøvestenen. Som det fremgår af afgrænsningsnotatet for miljøkonsekvensvurderingen, vil placeringen på Prøvestenen nord for jordvolden og mulighederne for optimering af KVC-anlægget, herunder om det kan optage mindre areal, trækkes vest væk fra kajkanten eller placeres længere mod syd på den nuværende jordvold blive belyst. Miljøvurderingen vil endvidere forholde sig til miljøpåvirkninger ved en evt. alternativ placering af arbejdsplads og KVC på Prøvestenen, således at erhvervsarealerne ikke påvirkes.

Trafikstyrelsens bemærkninger

Miljøkonsekvensrapporten vil skulle forholde sig til muligheder for en alternativ placering af KVC-anlægget og arbejdspladsen, der ikke påvirker erhvervshavnen.

John Gade (høringssvar nr. 4)

Det foreslås i høringssvaret, at sundhedsskadelige

effekter i form af fedme, hjerte-karlidelser, diabetes og cancer belyses i det omfang, at metroen fører til mindre cykling og dermed mindre motion. Der ønskes endvidere en økonomisk analyse, som omhandler tidstab for cyklister, som vælger cyklen fra til fordel for metroen og de økonomiske følger af mindre cykling på grund af negative sundhedseffekter heraf.

Københavns Kommunes bemærkninger

Det fremgår af kapitel 6.2, Befolkningen, menneskers sundhed i afgrænsningsnotatet, at tilgængeligheden af metro forventes at have positiv påvirkning på menneskers sundhed.

Det fremgår af den kommende vejledning om miljøvurdering af konkrete projekter, at forholdet om befolkning tager sigte på en vurdering af den miljømæssige forandring, som påføres mennesker som sådan, dvs. befolkningens levevilkår. Forholdet om menneskers sundhed handler om miljøets påvirkning af individet, dvs. menneskers mulighed for at opretholde en tilfredsstillende sundhedstilstand.

I det omfang metroen påvirker menneskers sundhed væsentligt gennem ændringer i transport- og motionsvaner vil dette blive belyst i miljøkonsekvensrapporten.

Miljøkonsekvensvurderingen er begrænset til miljømæssige indvirkninger og ikke de værdimæssige indvirkninger. En analyse af de økonomiske aspekter medtages derfor ikke i miljøkonsekvensrapporten.

Østerbro Lokaludvalg (høringssvar nr. 5)

Lokaludvalget bakker op om den nye metrolinje. Lokaludvalget peger på vigtigheden af at få sluttet ringen med metrostationer ved Rigshospitalet og Stengade og ønsker, at Rigshospitalet bliver en station på M5 i første runde.

Københavns Kommunes bemærkninger

Det vil på sigt være muligt at afslutte M5 som en samlet ringforbindelse, men denne miljøkonsekvensvurdering omhandler alene strækningen fra København H til Østerport.

I tilknytning til miljøkonsekvensvurderingen vil der blive udarbejdet en perspektivanalyse af muligheden for at kunne lukke ringen med en metrostrækning fra København H til

Østerport med stationer ved Gammel Kongevej, Forum, Stengade og Rigshospitalet og mulighed for at etablere en afgrening på linjen mod Brønshøj/Nordvest. Perspektivundersøgelsen vil omhandle trafikale effekter og anlægsøkonomi, men vil ikke omfatte de sædvanlige forhold i en miljøkonsekvensvurdering om miljøforhold mv.

Amager Øst Lokaludvalg (høringssvar nr. 6)

Lokaludvalget er meget positivt indstillet overfor M5, men finder det samtidig meget vigtigt at bevare de grønne områder. Derfor ønsker lokaludvalget, at der undersøges andre placeringer for arbejdsplads og KVC-anlæg end syd for volden på Prøvestenen, hvor der er planlagt en lystbådehavn, samt skærpet opmærksomhed på eventuelle negative kumulative konsekvenser for de grønne arealers positive betydning for befolkningens sundhed. Lokaludvalget ønsker, at det undersøges om KVC-anlægget kan være overdækket med et grønt areal ovenpå.

Københavns Kommunes bemærkninger

Som det fremgår af afgrænsningsnotatet, belyses placeringen af KVC-anlægget på Prøvestenen nord for jordvolden og mulighederne for optimering af KVC-anlægget, herunder om det kan optage mindre areal, trækkes vest væk fra kajkanten eller placeres længere mod syd på den nuværende jordvold. Miljøvurderingen vil endvidere forholde sig til miljøpåvirkninger ved en evt. alternativ placering af arbejdsplads og KVC på Prøvestenen, således at erhvervsarealerne ikke påvirkes.

Det vil i afgrænsningsudtalelsen til Metroselskabet blive præciseret, at den miljømæssige påvirkning på befolkningen og menneskers sundhed, herunder kumulative påvirkninger ved evt. inddragelse af rekreative grønne arealer, skal indgå i miljøkonsekvensrapporten.

Overdækning af KVC-anlægget er ikke en del af det ansøgte projekt og vil ikke blive undersøgt nærmere i miljøkonsekvensrapporten. Det er tidligere vurderet, at en overdækning vil koste 1-2 mia. kr., og det vurderes derfor ikke at være et realistisk alternativ.

Energinet Eltransmission (høringssvar nr. 7)

Energinet Eltransmission henviser til sit tidligere fremsendte høringssvar til idéfasehøringen og forudsætter, at de tidligere beskrevne forhold vedrørende el-

transmissionskabelanlæggene og kommende projekter i forhold til metrolinje M5 bliver indarbejdet i den kommende miljøkonsekvensrapport, såfremt det vurderes at være relevant og nødvendigt.

Københavns Kommunes bemærkninger

Metroselskabet har bekræftet, at ledningsomlægninger, som er nødvendige for at kunne etablere metroanlægget, vil indgå i miljøkonsekvensvurderingen. Ledningerne vil blive vurderet i miljøkonsekvensrapporten, hvor det er relevant og nødvendigt.

Finn Breddam (høringssvar nr. 8)

I forhold til støj fra højbane foreslår Finn Breddam, at effekten af støjdæmpning også indgår i miljøkonsekvensvurderingen, fx sten og beplantning som på Vestamager, egentlig absorberende afskærmning og højere og lufttæt afskærmning.

Københavns Kommunes bemærkninger

Hvis miljøvurderingen viser, at støj fra højbane er et væsentligt miljøforhold, vil det som en integreret del af miljøvurderingsprocessen blive undersøgt, hvilke muligheder der er for at afværge miljøpåvirkningen. Præcis hvilke typer afskærmning, som vil blive beskrevet, er det endnu for tidligt at sige.

BIOFOS A/S (høringssvar nr. 9)

BIOFOS gør opmærksom på, at linjeføringen ser ud til at krydse ind over den sydøstlige del af BIOFOS' matriklen, så linjeføringen går direkte ind over BIOFOS' bassiner på Renseanlæg Lynetten, hvorfor BIOFOS' foreslår, at strækningen udføres som en boret tunnel, ellers bør miljøkonsekvensrapporten indeholde en analyse og vurdering af de miljømæssige konsekvenser ved etablering af en højbane hen over BIOFOS' bassiner, hvor den biologiske spildevandsrensning sker i dag. For at sikre BIOFOS' fremtidige udviklingsmuligheder ved en højbaneløsning foreslår BIOFOS et magelæg med tilsvarende arealer mod nordøst, fx med By & Havn.

Københavns Kommunes bemærkninger

M5s linjeføring føres udenom BIOFOS' tekniske anlæg, men vil krydse BIOFOS' matrikel i udkanten af matriklen mod sydøst. Metroselskabet vil indgå et samarbejde med BIOFOS, for at mindske effekten af M5 på potentielle

fremtidsudvidelser af anlægget inden for deres matrikel, fx ved et magelæg med tilsvarende arealer.

Metroselskabet har oplyst, at selskabet er bevidst om, at anlæg af M5 vil kræve flytning af mange ledninger, og at Metroselskabet vil samarbejde med de forskellige forsyningsselskaber om at udvikle løsninger, der så vidt muligt minimerer virkningerne af metroarbejdet. Behovet for ledningsomlægninger vil blive belyst i miljøkonsekvensrapporten. Miljøkonsekvensrapporten vil også indeholde en analyse og vurdering af den miljømæssige påvirkning ved etablering M5 delvist på BIOFOS' matrikel.

Danske Havne (høringssvar nr. 10)

Danske Havne vurderer, at M5 i udgangspunktet er en god idé, men understreger at det er afgørende, at der både kigges på positive og negative påvirkninger og alternativer som kan minimere/fjerne ulemper, herunder i forhold til erhvervshavnen på Prøvestenen. Danske Havne nævner, at erhvervshavnen på Prøvestenen varetager en samfundskritisk funktion og er beskyttet i planloven, og at det bør meldes klart ud, at erhvervshavnens nødvendige arealbehov ikke er truet. Der bør udarbejdes analyser af konkrete alternativer, hvis der påvises væsentlige konsekvenser for erhvervshavnen, ligesom den kumulative påvirkning fra andre by- og infrastrukturprojekters konsekvenser for erhvervshavnen bør inddrages. Alternative placeringer af KVC-anlægget bør undersøges, herunder sikring af erstatningsareal via opfyld.

Københavns Kommunes bemærkninger

I miljøkonsekvensrapporten belyses placeringen på Prøvestenen nord for jordvolden og mulighederne for optimering af KVC-anlægget, herunder om det kan optage mindre areal, trækkes vest væk fra kajkanten eller placeres længere mod syd på den nuværende jordvold. Miljøvurderingen vil endvidere forholde sig til miljøpåvirkninger ved en evt. alternativ placering af arbejdsplads og KVC på Prøvestenen, således at erhvervsarealerne ikke påvirkes.

Københavns Kommune har haft en indledende dialog med Dansk Industri om, hvordan en placering af KVC-anlægget kan ske uden, at erhvervsarealerne påvirkes væsentligt. Dialogen forventes at fortsætte undervejs i den kommende proces for miljøkonsekvensvurderingen.

Kumulative påvirkninger fra eksisterende og godkendte samt så vidt muligt relevante projekter under planlægning vil indgå i miljøkonsekvensrapporten. Det vil blive præciseret i afgrænsningsudtalelsen.

En vurdering af alternative placeringer på og ved Prøvestenen vil indgå i miljøkonsekvensrapporten.

Kommunen kvitterer for forslaget om erstatningsareal til virksomhederne via opfyld. Forslaget er videresendt til grundejer By & Havn mhp at indgå i deres og CMPs drøftelser med virksomhederne på Prøvestenen.

I det omfang opfyld vurderes at kunne indgå i et rimeligt alternativ til det fremlagte hovedscenarie med henblik på at reducere KVC-anlæggets og arbejdspladsens arealbehov på Prøvestenen, vil en vurdering af den forventede miljømæssige indvirkning fremgå af miljøkonsekvensrapporten.

Projektet er ikke til hinder for, at arealbehov til virksomhederne på Prøvestenen kan løses ved opfyld.

Transportministeriet (høringssvar nr. 11)

Transportministeriet bakker op om indholdet i afgrænsningsnotatet og har ingen bemærkninger derudover.

Københavns Kommunes bemærkninger

Københavns Kommune kvitterer for høringssvaret.

Bispebjerg Lokaludvalg (høringssvar nr. 12)

Lokaludvalget støtter, at metrolinje M5 kommer rundt om Rigshospitalet. Lokaludvalget foreslår endvidere, at der bygges et afgreningskammer ved Rigshospitalet som indgår i miljøkonsekvensvurderingen, så det på sigt bliver muligt at etablere en metrolinje mod Bispebjerg og Brønshøj-Husum bydele med endestation fx ved Herlev Hospital.

Københavns Kommunes bemærkninger

Det vil på sigt være muligt at videreføre M5 til Rigshospitalet og etablere et afgreningskammer mod Bispebjerg og Brønshøj-Husum, men strækningen og afgreningskammeret vil ikke blive belyst i denne miljøkonsekvensrapport.

I tilknytning til miljøkonsekvensvurderingen vil der blive udarbejdet en perspektivanalyse af muligheden for at kunne lukke ringen med en metrostrækning fra København H til Østerport med stationer ved Gammel Kongevej, Forum, Stengade og Rigshospitalet og mulighed for at etablere en afgrening på linjen mod Brønshøj/Nordvest.

Perspektivundersøgelsen vil omhandle trafikale effekter og anlægsøkonomi, men vil ikke omfatte de sædvanlige forhold i en miljøkonsekvensvurdering om miljøforhold mv.

Christianshavns Lokaludvalg (høringssvar nr. 13)

Lokaludvalget tilslutter sig valget af at miljøvurdere lilla linje og bifalder, at der både miljøvurderes en højbane- og en tunnellsønstning for strækningen Prags Boulevard-Refshaleøen, hvor lokaludvalget foretrækker tunnellsønstningen. Lokaludvalget er uforstående i forhold til fravalget af en station på Holmen og i forhold til fravalget af et afgreningskammer fra Lynetteholm til Nordhavn, ligesom lokaludvalget er uforstående overfor miljøvurderingen af en afgrening til Malmø. Lokaludvalget forventer, at miljøvurderingen af jordkørsel og tung trafik tillige forholder sig til fx alternative transportruter og -metoder og finder det vigtigt, at miljøkonsekvensvurderingen indeholder en vurdering af klimatiske faktorer.

Københavns Kommunes bemærkninger

En station på Holmen er fravalgt, da passagergrundlaget for en station vurderes at være beskedent, vil medføre længere rejsetid på metrolinjen og give større CO₂-udledning i anlægsfasen på grund en længere linjeføring.

I forhold til en afgrening til Nordhavn viser Metroselskabets beregninger, at kun ca. 6 % af alle rejser til/fra Lynetteholm vil være mellem Nordhavn og Lynetteholm. Generelt går hovedparten af alle rejser mod de centrale bydele. Vurderingen er derfor, at det er en bedre løsning at videreføre linjen til Østerport, som er et trafikalt knudepunkt med S-tog, regionaltoget, Cityring mm. Forlængelsen til Østerbro muliggør også en fremtidig ringlinje.

Flere høringssvar i idéfasehøringen af M5 pegede på behovet for en Øresundsmetro. For at sikre mulighed for afgrening fra M5 til en evt. fremtidig Øresundsmetro undersøges et afgreningskammer i nærheden af Kløverparken

og Prøvestenen. Malmø Kommune bidrager med halvdelen af merudgiften (ca. 1,5 mio. kr. af i alt 3 mio. kr.) til en miljøkonsekvensvurdering af en afgrening til Malmø.

Miljøkonsekvensrapporten vil blandt andet indeholde en redegørelse og vurdering af mulige transportruter og metoder, se kapitel 6.11, samt af klimatiske faktorer, herunder klimasikring af metroen, se kapitel 6.6.1.

HOFOR (høringssvar nr. 14)

HOFOR nævner, at den foreslåede linjeføring vil bevirke en række større og mindre ledningsomlægninger af forsyningsledninger og finder det positivt, at ledningsomlægninger afledt af metroprojektet undersøges i miljøkonsekvensrapporten. HOFOR bemærker, at det er uklart om nødvendige ledningsomlægninger som ikke ligger umiddelbart op ad den kommende linjeføring også vil indgå i miljøvurderingen.

Københavns Kommunes bemærkninger

Alle nødvendige ledningsomlægninger affødt af metroprojektet vil indgå i miljøvurdering, uanset afstanden til linjeføringen.

Prøvestenens natur og fritidsforening (høringssvar nr. 15)

Foreningen har i samarbejde med By & Havn fået åbnet den sydlige grønne del af Prøvestenen for offentligheden. Det er væsentligt for foreningen, at omfanget af naturarealerne ikke reduceres, og hvis det sker at der etableres værn, visuelt og mod støj, og at offentlig adgang til toppen af volden fastholdes.

Foreningen er meget bekymret for, at der også skal ses på en alternativ placering for arbejdsplads og KVC-anlæg på Prøvestenen syd for volden og foreslår, at der i stedet undersøges andre alternative placeringer, hvis placering nord for volden ikke er mulig, fx forskellige muligheder for opfyld.

Foreningen undrer sig over, at planerne om en lystbådehavn ikke er medtaget under kumulative forhold, ligesom Prøvestenen Syd og Prøvestenshavnen ikke er nævnt i forhold til påvirkning på befolkningen og menneskers sundhed, da der vil være en væsentlig negativ påvirkning ved placering af arbejdsplads og KVC-anlæg på Prøvestenens sydlige del. Det anlagte projekt skal tilgodese en

fastholdelse og gerne udbygning af mulighederne for fiskeri.

Københavns Kommunes bemærkninger

Københavns Kommune ønsker at bevare de rekreative arealer på den sydlige del af Prøvestenen i størst muligt omfang og samtidig sikre, at erhvervsarealerne ikke påvirkes væsentligt.

I miljøkonsekvensrapporten belyses placeringen på Prøvestenen nord for jordvolden og mulighederne for optimering af KVC-anlægget, herunder om det kan optage mindre areal, trækkes vest væk fra kajkanten eller placeres længere mod syd på den nuværende jordvold. Miljøvurderingen vil endvidere forholde sig til miljøpåvirkninger ved en evt. alternativ placering af arbejdsplads og KVC på Prøvestenen, således at erhvervsarealerne ikke påvirkes.

Ved en evt. placering af arbejdsplads og KVC-anlæg længere mod syd vil en evt. påvirkning af den muliggjorte lystbådehavn indgå i miljøkonsekvensrapporten. Påvirkningen ved en evt. reducere af de rekreative arealer vil indgå i afsnit 6.2 om befolkningen, menneskers sundhed. Det vil blive præciseret i afgrænsningsudtalelsen.

Kommunen kvitterer for forslaget om erstatningsareal til virksomhederne via opfyld. Forslaget er videresendt til grundejer By & Havn mhp at indgå i deres og CMPs drøftelser med virksomhederne på Prøvestenen.

I det omfang opfyld vurderes at kunne indgå i et rimeligt alternativ til det fremlagte hovedscenarie med henblik på at reducere KVC-anlæggets og arbejdspladsens arealbehov på Prøvestenen, vil en vurdering af den forventede miljømæssige indvirkning fremgå af miljøkonsekvensrapporten.

Projektet er ikke til hinder for, at arealbehov til virksomhederne på Prøvestenen kan løses ved opfyld.

Trafikstyrelsens bemærkninger

Miljøkonsekvensrapporten vil skulle forholde sig til muligheder for en alternativ placering af KVC-anlægget og arbejdspladsen, der ikke påvirker erhvervshavnen.

Indre By Lokaludvalg (høringssvar nr. 16)

Lokaludvalget foreslår blandt andet, at miljøvurderingen omfatter en vurdering af, hvordan sundheden for Indre Bys beboere, luften i Indre By, biodiversiteten og landskabet i Østre Anlæg og i og omkring Skt. Jørgens Sø påvirkes både i anlægs- og driftsfasen af anlæg af en skakt i henholdsvis Østre Anlæg og øst for Skt. Jørgens Sø. Endvidere ønskes det undersøgt om alternative placeringer kan have færre miljømæssige konsekvenser.

Lokaludvalget spørger til, hvem der skal miljøvurdere M5 og foreslår, at jordtransport og anden tung trafik indgår i vurderingen, at vurdering af klimasikring tager udgangspunkt i værste tænkelige scenarier, at M5s indvirkning på bil- og cykeltrafik i Indre By i driftsfasen indgår i vurderingen, at der tages udgangspunkt i, at Østhavnen kan sammenlignes med Nordhavn, ikke brokvartererne, for så vidt angår boligpriser og pendlingsmønstre, at det vurderes hvordan sundhed og luft i Indre By påvirkes af M5 uden anlæg af Østlig Ringvej samt at den samlede miljøpåvirkning af den del af M5, som ligger over jorden, vurderes.

Lokaludvalget har supplerede bedt om at få belyst, om M5 vil føre til mindre bil- og cykeltrafik i driftsfasen i København og Indre By og hvordan mindre cykeltrafik vil påvirke befolkningens sundhed.

Københavns Kommunes bemærkninger

Begge skakte er slusksakte. De miljømæssige påvirkninger af skaktene vil indgå i miljøkonsekvensvurderingen, herunder evt. påvirkning på sundhed, luft, biodiversitet og landskab, og der vil således i det videre forløb blive taget størst muligt hensyn til påvirkningerne, evt. med inddragelse af afværgeforanstaltninger. Anlægsarbejdet i forbindelse med etablering af slusksaktene er midlertidigt. Når skaktene er anlagt, vil de alene være synlige på overfladen i form af en ventilationsrist og en trappenedgang.

I forhold til skakten ved Skt. Jørgens Sø vil det evt. være muligt at foretage mindre tilpasninger af skaktens placering, men disse vil dog være begrænset af selve linjeføringens geometri.

Den foreslåede placering i Østre Anlæg er begrundet i et ønske om at minimere tunnellængden og dermed anlægsomkostninger og CO2-aftryk. Placeringen er endvidere foreslået ud fra et hensyn til at minimere anlægsarbejdets påvirkning af trafikken i området samt omfanget af ledningsomlægninger. Det vil i miljøkonsekvensvurderingen desuden blive undersøgt, om skakten kan flyttes tættere på Stockholmsgade. Det vil blive præciseret i afgrænsningsudtalelsen.

Jordtransport og anden tung trafik indgår i vurderingen (kapitel 6.11) og vurdering af klimasikring af metroen baserer sig på beregninger af sikre koter for vandstigning og øgede nedbørsmængder. M5s indvirkning på bil- og cykeltrafik, herunder i Indre By i driftsfasen vil indgå i vurderingen (kapitel 6.11). Påvirkning på sundhed og luft indgår ligeledes i vurderingen (kapitlerne 6.2 og 6.5). Østlig Ringvej vil indgå i vurderingen af påvirkning af M5, da projektet forventes at blive realiseret parallelt med anlæg af M5. Vurderingen af den samlede påvirkning af M5 vil også indeholde en vurdering af den del af M5, som etableres på højbane.

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

Miljøkonsekvensrapportens kapitel 6.11 vil indeholde en redegørelse og vurdering af projektets miljøpåvirkning i forhold til metroens effekt på den lokale vejtrafik. Muligheden for at anvende cykel som transportmiddel forringes ikke med M5. I det omfang metroen påvirker menneskers sundhed væsentligt gennem ændringer i transport- og motionsvaner vil dette blive belyst i miljøkonsekvensrapporten.

E/F Langelinie Allé 25-29 (høringssvar nr. 17)

Ejerforeningen foreslår, at der laves en miljøkonsekvensvurdering særligt af støj og vibrationer for området omkring Langelinie Allé 25-29, da linjeføringen går direkte under beboelsesejendommen. Ejerforeningen foreslår, at linjeføringen i stedet lægges, hvor der ikke er bebyggelse.

Københavns Kommunes bemærkninger

Vurdering af støj og vibrationer, herunder påvirkning på eksisterende bygninger vil indgå i miljøkonsekvensvurderingen, se afgrænsningsnotatets kapitel 6.13.

Linjeføringen optimeres på baggrund af en samlet vurdering af blandt andet anlægsomkostninger, CO₂-aftryk, eksisterende jordforhold, banens hastighedsprofil og stationsplaceringer. København er tæt bebygget, og det er ikke muligt at lægge linjeføringen mellem stationerne, hvor der ikke er bebyggelse.

Ole Rasmussen (høringssvar nr. 18)

Det foreslås i høringssvaret, at der i stedet for metro etableres letbane som er billigere og bedre. Der henvises til letbanen i Nice, som er en stor succes.

Københavns Kommunes bemærkninger

Etablering af letbane er ikke en del af det ansøgte projekt og vil ikke blive belyst i miljøkonsekvensrapporten. Etablering af letbane vurderes ikke at være et rimeligt og relevant alternativ som bør undersøges i miljøkonsekvensrapporten. Det er tidligere undersøgt, at en letbane ikke vurderes at kunne levere tilstrækkelig kapacitet til at aflaste M1/M2 på tværs af havnen og betjene et stort byudviklingsområde som Østhavnen.

Dansk Natursten A/S (høringssvar nr. 19)

Dansk Natursten A/S er leverandør til store dele af byggeindustrien og håndterer årligt ca. 1,1 mio. tons råstoffer over kaj på Prøvestenen. Virksomheden er positiv overfor projektet, men påpeger at høringsmaterialet har glemt at sikre forsyningen af råstoffer. Hvis placeringen af KVC-anlægget fastholdes, vil det betyde, at leverancen til projekter i hovedstadsområdet umuliggøres fra Prøvestenen. Virksomheden gør opmærksom på, at levering af råstoffer med skib over de næste år vil stige voldsomt som følge af, at forekomsterne på land rundt om København tømmes. Derfor bør placeringen ændres, så Prøvestenen som indgang til hovedstadsområdet kan fastholdes. Dansk Natursten A/S er en del af Erhvervsforeningen i Københavns Havn og DI og kan fuldt ud tilslutte sig deres høringssvar (høringssvar nr. 21 og 24).

Københavns Kommunes bemærkninger

I miljøkonsekvensrapporten belyses placeringen på Prøvestenen nord for jordvolden og mulighederne for optimering af KVC-anlægget, herunder om det kan optage mindre areal, trækkes vest væk fra kajkanten eller placeres længere mod syd på den nuværende jordvold. Miljøvurderingen vil endvidere forholde sig til miljøpåvirkninger ved en evt. alternativ placering af arbejdsplads og KVC på Prøvestenen, således at erhvervsarealerne ikke påvirkes.

Københavns Kommune er opmærksom på sikringen af erhvervshavnens behov og har haft en indledende dialog med Dansk Industri om problemstillingen. Det skal i det videre forløb undersøges, hvordan en placering af KVC-anlægget kan ske uden, at erhvervsarealerne påvirkes væsentligt, således at anlægget tager hensyn til bl.a. kajadgang, oplagsplads mv. Dialogen forventes at fortsætte undervejs i den kommende proces for miljøkonsekvensvurderingen.

En vurdering af alternative placeringer på og ved Prøvestenen vil indgå i miljøkonsekvensrapporten.

Kommunen kvitterer for forslaget om erstatningsareal til virksomhederne via opfyld. Forslaget er videresendt til grundejer By & Havn mhp at indgå i deres og CMPs drøftelser med virksomhederne på Prøvestenen.

I det omfang opfyld vurderes at kunne indgå i et rimeligt alternativ til det fremlagte hovedscenarie med henblik på at reducere KVC-anlæggets og arbejdspladsens arealbehov på Prøvestenen, vil en vurdering af den forventede miljømæssige indvirkning fremgå af miljøkonsekvensrapporten.

Projektet er ikke til hinder for, at arealbehov til virksomhederne på Prøvestenen kan løses ved opfyld.

Trafikstyrelsens bemærkninger

Miljøkonsekvensrapporten vil skulle forholde sig til muligheder for en alternativ placering af KVC-anlægget og arbejdspladsen, der ikke påvirker erhvervshavnen.

Erhvervsforeningen i Københavns Havn (høringssvar nr. 21)

Erhvervsforeningen er en forening af grundejere og lejere på Prøvestenen og i Nordhavn, som arbejder for at

Prøvestenen bevares og udvikles. Erhvervsforeningen ser frem til at alle konsekvenser, herunder de samfundsøkonomiske konsekvenser, belyses i miljøkonsekvensvurderingen, men finder at den foreslåede placering af KVC-anlægget på Prøvestenen er problematisk og bidrager gerne med forslag til en relevant alternativ placering udenfor Prøvestenen.

Alle konsekvenser ved at reducere erhvervsområdet, herunder omkostninger og påvirkninger ved erstatningsarealer ved opfyld eller etablering af tilsvarende havnekapacitet andre steder, bør indgå i miljøkonsekvensrapporten. Der henvises til rapport udarbejdet af Niras som viser konsekvenserne i form af flere mio. ekstra lastbil kilometer og ekstra CO₂-udledning.

Emissioner, fx støv og flyverust, kan påvirke et KVC-anlæg og bør sammen med kumulative effekter som følge af Østlig Ringvej indgå i miljøkonsekvensvurderingen. Ligeledes bør jordforureningen på Prøvestenen undersøges og betydningen af en reduktion af erhvervshavnearealet for meromkostninger, CO₂-udledning og mere trafik bør indgå. Endelig bør forsyningssituationen og forsyningssikkerhed indgå som et selvstændigt parameter i miljøkonsekvensvurderingen.

Københavns Kommunes bemærkninger

I miljøkonsekvensrapporten belyses placeringen på Prøvestenen nord for jordvolden og mulighederne for optimering af KVC-anlægget, herunder om det kan optage mindre areal, trækkes vest væk fra kajkanten eller placeres længere mod syd på den nuværende jordvold. Miljøvurderingen vil endvidere forholde sig til miljøpåvirkninger ved en evt. alternativ placering af arbejdsplads og KVC på Prøvestenen, således at erhvervsarealerne ikke påvirkes.

Københavns Kommune er opmærksom på sikringen af erhvervshavnens behov og har haft en indledende dialog med Dansk Industri om problemstillingen. Det skal i det videre forløb undersøges, hvordan en placering af KVC-anlægget kan ske uden, at erhvervsarealerne påvirkes væsentligt, således at anlægget tager hensyn til bl.a. kajadgang, oplagsplads mv. Dialogen forventes at fortsætte undervejs i den kommende proces for miljøkonsekvensvurderingen.

Efter miljøvurderingsloven skal en miljøkonsekvensrapport indeholde en undersøgelse og vurdering af, hvilke væsentlige indvirkninger et projekt kan forventes at få på miljøet i bred forstand, men ikke en egentlig samfundsøkonomisk analyse af projektet.

En vurdering af alternative placeringer på og ved Prøvestenen vil indgå i miljøkonsekvensrapporten.

I det omfang opfyld vurderes at kunne indgå i et rimeligt alternativ til det fremlagte hovedscenarie med henblik på at reducere KVC-anlæggets og arbejdspladsens arealbehov på Prøvestenen, vil en vurdering af den forventede miljømæssige indvirkning fremgå af miljøkonsekvensrapporten.

Projektet er ikke til hinder for, at arealbehov til virksomhederne på Prøvestenen kan løses ved opfyld.

Betydningen af emissioner, kumulative effekter som følge af Østlig Ringvej og betydningen af jordforureningen på Prøvestenen vil indgå i miljøkonsekvensrapporten. Alle væsentlige miljømæssige påvirkninger ved en evt. reduktion af erhvervshavnearealet vil indgå i miljøkonsekvensrapporten. Det vil blive præciseret i afgrænsningsudtalelsen.

Miljømæssige påvirkninger omfatter ikke fx virksomhedsøkonomiske og beskæftigelsesmæssige forhold. Eventuelle påvirkninger på forsyningssikkerheden andet steds vil indgå i miljøkonsekvensrapporten.

Trafikstyrelsens bemærkninger

Miljøkonsekvensrapporten vil skulle forholde sig til muligheder for en alternativ placering af KVC-anlægget og arbejdspladsen, der ikke påvirker erhvervshavnen.

Amager Vest Lokaludvalg (høringssvar nr. 22)

Lokaludvalget finder de oplyste temaer for miljøkonsekvensrapporten meget dækkende. Lokaludvalget er opmærksom på, at der under emnet om biologisk mangfoldighed (kapitel 6.1) også indgår projektets påvirkning af biodiversiteten. I kapitel 6.4 om grundvand henleder lokaludvalget opmærksomheden på evt. biologisk

påvirkning af grundvandet og nævner, at der under emnet om materielle goder (kapitel 6.7) kan være tilfælde med behov for genhusning i etableringsfasen.

Københavns Kommunes bemærkninger

De af lokaludvalget nævnte opmærksomhedspunkter indgår i miljøkonsekvensrapporten.

Københavns Museum (høringssvar nr. 23)

Museet er enige i afgrænsningen. Museet spørger til, om nedrivning af bygninger, herunder bevaringsværdige bygninger bør fremgå under 'Kulturarv' og ikke under 'Materielle goder'. Museet nævner endvidere, at jordarbejde i forbindelse med byggerier og renoveringer mv. kan indebære risiko for at fjerne væsentlige fortidsminder, der vil skulle undersøges inden de fjernes, jf. museumslovens § 27. Med jordarbejder af den størrelse må der forventes en betydelig risiko for at påtræffe væsentlige fortidsminder. Københavns Museum kan vurdere denne risiko nærmere, hvis museet kontaktes i god tid inden eventuelle jordarbejder finder sted.

Københavns Kommunes bemærkninger

Nedrivning af almindelige og bevaringsværdige bygninger indgår i kapitlet om materielle goder (kapitel 6.7). Nedrivning af bevaringsværdige bygninger indgår også i kapitlet om kulturarv (kapitel 6.8). Metroselskabet er opmærksom på, at Københavns Museum skal kontaktes i god tid inden jordarbejder igangsættes.

Dansk Industri (høringssvar nr. 24)

DI bakker overordnet op om en miljøkonsekvensvurdering af M5, som er et vigtigt og nødvendigt projekt. DI ser frem til, at alle konsekvenser, herunder de samfundsøkonomiske konsekvenser, belyses i miljøkonsekvensvurderingen. DI finder dog fortsat, at den foreslåede placering af KVC-anlægget på Prøvestenen er problematisk både i forhold til de eksisterende virksomheder, kommende drift af M5 og forsyningssikkerheden som helhed. DI har med tilfredshed noteret, at en eventuel placering af KVC på Prøvestenen skal mindske påvirkningen af erhvervsaktiviteterne mest muligt, og at der skal belyses et alternativ til placering af KVC på Prøvestenen. DI nævner endvidere, at placering af KVC på Prøvestenen er en dyr løsning sammenlignet med en placering tættere på linjeføringen og bidrager gerne

med forslag til en relevant alternativ placering udenfor Prøvestenen.

Alle konsekvenser ved at reducere erhvervsområdet, herunder omkostninger og påvirkninger ved erstatningsarealer ved opfyld eller etablering af tilsvarende havnekapacitet andre steder, bør indgå i miljøkonsekvensrapporten. Der henvises til en rapport udarbejdet af Niras som viser konsekvenserne i form af flere mio. ekstra lastbil kilometer og ekstra CO₂-udledning.

Emissioner, fx støv og flyverust, kan påvirke et KVC-anlæg og bør indgå i miljøkonsekvensvurderingen sammen med en forudsætning om kontinuerlig drift af erhvervshavnen, tilkørselsforhold til Prøvestenen ved vurderingen af et evt. tekniskspor, fremtidigt arealbehov til en Øresundsmetro samt kumulative effekter som følge af anlæg af Østlig Ringvej og udvidelse af Prøvestenen. Ligeledes bør jordforureningen på Prøvestenen undersøges og en vurdering af meromkostninger, CO₂-udledning og mere trafik ved en reduktion af erhvervshavnearealet bør indgå. Endelig bør forsyningssituationen og forsyningssikkerhed indgå som et selvstændigt parameter i miljøkonsekvensvurderingen.

Københavns Kommunes bemærkninger

I miljøkonsekvensrapporten belyses placeringen på Prøvestenen nord for jordvolden og mulighederne for optimering af KVC-anlægget, herunder om det kan optage mindre areal, trækkes vest væk fra kajkanten eller placeres længere mod syd på den nuværende jordvold. Miljøvurderingen vil endvidere forholde sig til miljøpåvirkninger ved en evt. alternativ placering af arbejdsplads og KVC på Prøvestenen, således at erhvervsarealerne ikke påvirkes.

Københavns Kommune er opmærksom på sikringen af erhvervshavnens behov og har haft en indledende dialog med Dansk Industri om problemstillingen. Det skal i det videre forløb undersøges, hvordan en placering af KVC-anlægget kan ske uden, at erhvervsarealerne påvirkes væsentligt, således at anlægget tager hensyn til bl.a. kajadgang, oplagsplads mv. Dialogen forventes at fortsætte undervejs i den kommende proces for miljøkonsekvensvurderingen.

En miljøkonsekvensrapport indeholder en undersøgelse og vurdering af, hvilke væsentlige indvirkninger et projekt kan forventes at få på miljøet i bred forstand, men ikke en egentlig samfundsøkonomisk analyse af projektet.

En vurdering af alternative placeringer på og ved Prøvestenen vil indgå i miljøkonsekvensrapporten.

Kommunen kvitterer for forslaget om erstatningsareal til virksomhederne via opfyld. Forslaget er videresendt til grundejer By & Havn mhp at indgå i deres og CMPs drøftelser med virksomhederne på Prøvestenen.

I det omfang opfyld vurderes at kunne indgå i et rimeligt alternativ til det fremlagte hovedscenarie med henblik på at reducere KVC-anlæggets og arbejdspladsens arealbehov på Prøvestenen, vil en vurdering af den forventede miljømæssige indvirkning fremgå af miljøkonsekvensrapporten.

Projektet er ikke til hinder for, at arealbehov til virksomhederne på Prøvestenen kan løses ved opfyld.

Betydningen af emissioner, kumulative effekter som følge af Østlig Ringvej og betydningen af jordforureningen på Prøvestenen vil indgå i miljøkonsekvensrapporten. Alle væsentlige miljømæssige påvirkninger ved en evt. reduktion af erhvervshavnearealet vil indgå i miljøkonsekvensrapporten. Eventuelle påvirkninger på forsyningssikkerheden andet steds vil ligeledes indgå i miljøkonsekvensrapporten.

Trafikstyrelsens bemærkninger

Miljøkonsekvensrapporten vil skulle forholde sig til muligheder for en alternativ placering af KVC-anlægget og arbejdspladsen, der ikke påvirker erhvervshavnen.

A/B Bryggens Have II (høringssvar nr. 25)

Andelsforeningen anbefaler, at den planlagte station ved Bryggebroen/Axel Heides Gade flyttes ca. 250 m mod nord til Havneparken overfor Sturlasgade og ønsker, at der foretages en vurdering af denne placering i miljøkonsekvensrapporten. Efter andelsforeningens vurdering er der flere fordele ved den foreslåede placering, da der er tale om et område til primært erhverv og ikke et beboelsesområde som ved Axel Heides Gade. Det

indebærer færre støj- og vibrationsgener for beboerne både i anlægs- og driftsfasen. Det undgås endvidere at bygge ved et af de mest trafikalt belastede knudepunkter og yderligere trafikkaos end i dag undgås. Endelig bør der være tale om en forkortelse af metrolinjen, så der både spares anlægskroner og tid.

Københavns Kommunes bemærkninger

En placering ved Sturlasgade bevirker, at stationen kommer tættere på den eksisterende M1 station 'Islands Brygge', hvorved der bliver et overlap i forhold til de to stationers oplande. Et overlap mellem stationsoplande indebærer, at færre borgere vil blive betjent af en ny metrostation, da en del borgere vil have to metrostationer i nærheden, mens en del borgere vil få længere til en metrostation. Kommunen og Metroselskabet er opmærksom på, at der er tale om et trafikalt knudepunkt, og at det stiller særlige krav til indretning af byggeplads og trafikale ændringer i anlægsperioden.

En stationsplacering ved Sturlasgade vil ikke indgå i miljøkonsekvensvurderingen.

Danske Shipping- og Havnevirksomheder (høringssvar nr. 26)

Danske Shipping- og Havnevirksomheder bakker op om høringssvaret fra Dansk Industri (høringssvar nr. 24). Det fremgår af høringssvaret, at skibstransporter ad søvejener helt nødvendig for forsyningen af København, og til det formål kræves der en industrihavn med tilstrækkelige baglandsarealer. Virksomhederne er bekymrede for tiltag som mindsker kapaciteten, da kapaciteten på Prøvestenen allerede er presset i dag, og behovet blot ventes at blive endnu større i fremtiden. Der opfordres til, at der findes andre løsninger, enten ved en anden placering af KVC-anlægget eller ved at udvide Prøvestenen.

Københavns Kommunes bemærkninger

Der henvises til kommunens bemærkninger til DI's høringssvar nr. 24 samt bemærkningerne til høringssvarene nr. 3, 10, 19, 21, 28 samt 34.

Trafikstyrelsens bemærkninger

Miljøkonsekvensrapporten vil skulle forholde sig til muligheder for en alternativ placering af KVC-anlægget og arbejdspladsen, der ikke påvirker erhvervshavnen.

Skanska Danmark A/S (høringssvar nr. 27)

Skanska er fortalere for projektet og bifalder valget af lilla linje. Skanska ejer et ca. 287.000 m² stort areal på Kløverparken og er dermed den næststørste private grundejer i Østhavnen. Skanska henviser til principaftalen om Lynetteholm, hvori det er beskrevet, at de private grundejere skal være med til at finansiere metrobetjeningen af Østhavnen og vil gerne indgå i tæt dialog om de konkrete strækninger, der undersøges i miljøkonsekvensvurderingen. Skanska glæder sig over, at der både undersøges en tunnel- og en højbaneløsning gennem Kløverparken i miljøkonsekvensvurderingen, men foretrækker en boret tunnel fremfor en højbane. Skanska bifalder placeringen af en underjordisk metrostation Prags Boulevard Øst centralt i Kløverparken. Hvis der arbejdes videre med en højbaneløsning, foreslår Skanska, at metroen og den fremtidige udvidelse af Amager Strandvej får separate traceer og ikke som i Ørestad, hvor metroen og Ørestads Boulevard tilsammen udgør et stort udflydende byrum.

Københavns Kommunes bemærkninger

Kommunen har noteret sig Skanskas bemærkninger og synspunkter og ser frem til den fremtidige dialog om udviklingen af Kløverparken. Høringssvaret giver ikke anledning til præciseringer i afgrænsningsudtalelsen.

Copenhagen Malmø Port (høringssvar nr. 28)

CMP udlejer blandt andet arealet på Prøvestenen til aktiviteter inden for tør- og vådbulk. CMP henviser til tidligere høringssvar afgivet i forbindelse med idéhøringsfase for henholdsvis Østlig Ringvej (Sund & Bælt) og Metro M5 (Københavns Kommune) for en detaljeret gennemgang af potentielle påvirkninger af CMPs virksomhed samt CMPs høringssvar til den strategiske miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm (Transportministeriet) for de kumulative effekter af Metro M5 i sammenhæng med andre planlagte projekter.

CMP nævner blandt andet, at tørbulkterminalerne på Prøvestenen spiller en væsentlig samfundskritisk rolle for forsyningen af Københavnsområdet, og at begrænsninger i de arealer, der er til rådighed, kan føre til øgede økonomiske omkostninger for nye og genanvendte materialer til byggeri samt øget tung vejtrafik og dermed øgede CO₂-udledninger. Niras anslår i en rapport blandt andet, at

trafikmængden øges med 3-10 millioner lastbil-km årligt, hvis hhv. 1/3 og alle virksomheder på tørbulk må flytte deres aktiviteter fra Prøvestenen. De områder der i Fingerplanen er udpeget til virksomheder med særlige beliggenhedskrav er stort set optaget i dag. Det bemærkes i den forbindelse, at mangel på afklaring af evt. arealbehov på Prøvestenen til ikke-havnerelaterede interesser uden særlige beliggenhedskrav, fx KVC-anlægget til M5, betyder, at lejekontrakter med virksomhederne ikke kan forlænges ud over 2035, hvilket skaber stor usikkerhed omkring fortsat drift og nødvendige investeringer i området. Det gælder både tør- og vådbulk.

CMP anbefaler, at alle konsekvenser af at reducere Prøvestenens erhvervsområde såvel i anlægs- som driftsfasen indgår i miljøkonsekvensvurderingen, at de kumulative effekter af andre by- og infrastrukturudviklingsprojekters konsekvenser for erhvervshavnen, herunder Østlig Ringvej, inddrages i miljøkonsekvensvurderingen, og at alternative placeringer af KVC-anlægget bør undersøges. Udvidelse af erhvervsareal til kompensation for evt. arealtab samt sikring af fremtidige arealbehov bør ligeledes indgå i miljøkonsekvensvurderingen, ligesom det bør undersøges, hvordan erhvervshavnen kan forblive operativ under hele anlægsfasen.

CMP foreslår derudover en række tekstnære tilføjelser til afgrænsningsnotatet.

Københavns Kommunes bemærkninger

I miljøkonsekvensrapporten belyses placeringen på Prøvestenen nord for jordvolden og mulighederne for optimering af KVC-anlægget, herunder om det kan optage mindre areal, trækkes vest væk fra kajkanten eller placeres længere mod syd på den nuværende jordvold. Miljøvurderingen vil endvidere forholde sig til miljøpåvirkninger ved en evt. alternativ placering af arbejdsplads og KVC på Prøvestenen, således at erhvervsarealerne ikke påvirkes.

Københavns Kommune er opmærksom på sikringen af erhvervshavnens behov og har haft en indledende dialog med Dansk Industri om problemstillingen. Det skal i det videre forløb undersøges, hvordan en placering af KVC-anlægget kan ske uden, at erhvervsarealerne påvirkes væsentligt,

således at anlægget tager hensyn til bl.a. kajadgang, oplagsplads mv. Dialogen forventes at fortsætte undervejs i den kommende proces for miljøkonsekvensvurderingen.

Alle væsentlige miljømæssige påvirkninger ved en evt. reduktion af erhvervshavnearealet vil indgå i miljøkonsekvensrapporten, ligesom kumulative effekter, herunder som følge af Østlig Ringvej vil blive undersøgt. Det vil også indgå i miljøkonsekvensvurderingen, hvordan erhvervshavnen kan forblive operativ i anlægsfasen.

En vurdering af alternative placeringer på og ved Prøvestenen vil indgå i miljøkonsekvensrapporten.

Kommunen kvitterer for forslaget om erstatningsareal til virksomhederne via opfyld. Forslaget er videresendt til grundejer By & Havn mhp at indgå i deres og CMPs drøftelser med virksomhederne på Prøvestenen.

I det omfang opfyld vurderes at kunne indgå i et rimeligt alternativ til det fremlagte hovedscenarie med henblik på at reducere KVC-anlæggets og arbejdspladsens arealbehov på Prøvestenen, vil en vurdering af den forventede miljømæssige indvirkning fremgå af miljøkonsekvensrapporten.

Projektet er ikke til hinder for, at arealbehov til virksomhederne på Prøvestenen kan løses ved opfyld.

I forhold til CMPs tekstnære forslag vurderer kommunen, at forslagene om undersøgelse af øget arealbehov til virksomhederne og opfyld til en Øresundsmetro ligger udenfor det aktuelle projekt, og de vil derfor ikke indgå i miljøkonsekvensrapporten. Den sundhedsmæssige effekt af øget transport og luftemissioner herfra som følge af en reduktion af erhvervsarealer vurderes at være ubetydelig og vil derfor ligeledes ikke indgå i miljøkonsekvensrapporten.

Vurderingen af påvirkningen af erhvervsarealerne i anlægsfasen og muligheden for at sikre kontinuerlig drift og trafikforhold, herunder øget vejtrafik mv. vil indgå i miljøkonsekvensrapporten.

En miljøkonsekvensrapport skal indeholde en undersøgelse og vurdering af, hvilke væsentlige indvirkninger et

projekt kan forventes at få på miljøet i bred forstand, men ikke en egentlig samfundsøkonomisk analyse af projektet. Samfundsmæssige omkostninger ved en reduktion af erhvervsarealet vil således ikke indgå i miljøkonsekvensrapporten.

Trafikstyrelsens bemærkninger

Miljøkonsekvensrapporten vil skulle forholde sig til muligheder for en alternativ placering af KVC-anlægget og arbejdspladsen, der ikke påvirker erhvervshavnen.

Østerbro Havnekomité (høringssvar nr. 29)

Østerbro Havnekomité er generelt bekymret for planlægningen af store miljøbelastende anlægsprojekter og de mulige miljøpåvirkninger i forbindelse med anlæg af M5 sammen med kumulative effekter af blandt andet anlæg af Lynetteholm, flytning af rensningsanlægget Lynetten, arealudvikling i Østhavnen, havnetunnel, anlæg af KVC på Prøvestenen og teknikspor fra Refshaleøen til KVC på Prøvestenen. Havnekomitéen forventer en samlet miljøvurdering og et samlet CO₂-regnskab. Havnekomitéen er endvidere bekymret over den overordnede miljøvurderingsmetode som forventes brugt.

Københavns Kommunes bemærkninger

Miljøkonsekvensrapporten vil indeholde en redegørelse og vurdering af kumulative effekter af projektet i sammenhæng med konkrete planer eller projekter nævnt i kapitel 4.3 i afgrænsningsnotatet, herunder de af havnekomitéen nævnte, dog ikke flytning af rensningsanlægget Lynetten, da overvejelserne om en flytning er på et meget foreløbigt stadie. Anlæg af KVC på Prøvestenen og et teknikspor fra Refshaleøen er en del af selve M5-projektet.

Miljøkonsekvensrapporten vil indeholde et overslag over samlet CO₂-aftryk fra anlæg og drift af metroen baseret på Metroselskabets klimamodeller, se kapitel 6.6.2 i afgrænsningsnotatet.

Miljøkonsekvensvurderingen udarbejdes i overensstemmelse med kravene i miljøvurderingsloven.

Netværket Nej til Metrostøj v/ Keld Lykke (høringssvar nr. 30)

Netværket er etableret af naboer til M3, som oplever problemer med vedvarende støj og vibrationer fra M3.

Netværket foreslår, at M5 graves dybt ned, så støj og vibrationer udgås, at det sikres at BAT-princippet anvendes, så de bedst mulige løsninger sikres, at Metroselskabet anvender andre rådgivere end Rambøll til at bedømme problemstillinger, og at den kommende drift og vedligeholdelse af M5 vil blive varetaget af et effektivt driftsselskab. Netværket stiller gerne deres erfaringer med M3 til rådighed og opfordrer til, at der allerede nu etableres netværk af naboer omkring de kommende metrostrækninger.

Københavns Kommunes bemærkninger

Miljøkonsekvensrapporten vil indeholde en redegørelse for og vurdering af støj og vibrationer i anlægs- og driftsfasen, se kapitel 6.13 i afgrænsningsnotatet. Af hensyn til at mindske CO₂-aftrykket vil M5 blive anlagt så højt som muligt under hensyntagen til, hvad der er teknisk muligt og til mindskelse af støj og vibrationer. Metroselskabet er forpligtet til at anvende BAT ved anlæg og drift af M5.

Udarbejdelsen af miljøkonsekvensrapporten er pt i udbud, og Metroselskabet forventer at tildele kontrakten til en rådgiver indenfor den nærmeste tid. Metroselskabet vil igangsætte informationstiltag mv. i forhold til kommende naboer til metrobyggeriet, når der er truffet beslutning om linjeføring og finansiering af projektet.

DR (høringssvar nr. 31)

DR finder, at etableringen af en station ved DR Byen vil skabe væsentlige udfordringer for DR og dets brugere, ikke mindst for Koncerthuset. DR nævner 3 udfordringer som DR har været i dialog med Københavns Kommune om: DRs og Koncerthusets parkeringsbehov, akustisk påvirkning af produktioner og DRs eget byggeprojekt på parkeringsarealet.

DR ønsker blandt andet, at DRs tidligere fremsatte forslag, der indebærer en ændret placering af sporskifteammeret, undersøges som alternativ i miljøkonsekvensrapporten, og at der foretages en vurdering af kumulative effekter som følge af opførelse af parkeringshus til DR samtidig med metrobyggeri. DR forbeholder sig sin retsstilling i forhold til et evt. tab på baggrund af metroprojektet. DR ønsker endvidere en meget grundig undersøgelse af metrobyggeriets konsekvenser

for DRs parkeringsfaciliteter og konsekvenser for koncerter og optagelser i relation til støj og vibrationer i anlægs- og driftsfasen i miljøkonsekvensrapporten.

Københavns Kommunes bemærkninger

Københavns Kommune vurderer, at forslaget om en forskydning af sporskifte-kammeret vil have negative konsekvenser i forbindelse med anlæg og særligt drift af metroen. Dette på grund af, at det vil kræve en lukning af Ørestads Boulevard i en del af anlægsfasen, og at en afstand på 180-200 m mellem hhv. perron og sporskifte-kammeret vil medvirke til, at togfrekvensen bliver reduceret ved planlagt vedligehold og i forbindelse med uplanlagte driftsforstyrrelser, hvilket medfører en ringere service for passagerne sammenlignet med situation, hvor perron og sporskifte er placeret samme sted.

Håndtering af parkering og evt. kumulative effekter vil indgå i miljøkonsekvensrapporten, ligesom betydningen af støj og vibration for DR vil indgå i miljøkonsekvensrapporten.

Det er forventningen at Metroselskabet og DR løbende kan koordinere og afklare tekniske grænseflader, når processen med miljøkonsekvensvurderingen er startet op.

Nørrebro Lokaludvalg (høringssvar nr. 32)

Lokaludvalget mener, at høringsfristen er alt for kort. Lokaludvalg mener at udbygningen af linjen til en ringforbindelse skal opprioriteres, således at etappen mellem København H og Østerport bliver en del af etableringen og dermed begrænser miljøpåvirkning i den samlede anlægsfase. Lokaludvalget har spurgt sit borgerpanel og 58% af de adspurgte bakker op om en metrostation på Indre Nørrebro.

Miljøkonsekvensvurderingen for metrolinje M5 bør således også omhandle forslaget om linjeføringen Østerport - Rigshospitalet - Stengade - Forum - København H.

Københavns Kommunes bemærkninger

Det vil på sigt være muligt at afslutte M5 som en samlet ringforbindelse, men denne miljøkonsekvensvurdering omhandler alene strækningen fra København H til Østerport.

I tilknytning til miljøkonsekvensvurderingen vil der blive udarbejdet en perspektivanalyse af muligheden for at kunne lukke ringen med en metrostrækning fra København H til Østerport med stationer ved Gammel Kongevej, Forum, Stengade og Rigshospitalet og mulighed for at etablere en afgrening på linjen mod Brønshøj/Nordvest. Perspektivundersøgelsen vil omhandle trafikale effekter og anlægsøkonomi, men vil ikke omfatte de sædvanlige forhold i en miljøkonsekvensvurdering om miljøforhold mv.

Miljøstyrelsen (høringssvar nr. 33 og 39)

Miljøstyrelsen gør opmærksom på, at styrelsen har igangsat et arbejde, der skal undersøge sammenhængen mellem mulige målemetoder for kortvarige, lavfrekventehændelser og genevirkningen belyst ud fra lyttetests og at give anbefaling til de bedst egnede metoder samt at komme med forslag til grænseværdier for lavfrekvent støj. Arbejdet kan få indflydelse på vurdering af lavfrekvent støj fra metrolinjer i forhold til Miljøstyrelsens nuværende regelsæt. Miljøstyrelsen forventer på baggrund af arbejdet at udarbejde et tillæg til orienteringen om lavfrekvent støj fra 1997, som hidtil har dannet grundlag for vurderinger af lavfrekvent/strukturbåren støj fra metrolinjer. Der foreligger et teknisk notat som kan eftersendes.

Miljøstyrelsen gør endvidere opmærksom på, at det bør fremgå af afgrænsningsudtalelsen, at miljøkonsekvensrapporten skal indeholde en beskrivelse og vurdering af projektets overensstemmelse med gældende vandplanlægning og § 18 i lov om havstrategi. Der er tale om redegørelser for selvstændige og obligatoriske vurderinger, hvis indhold ikke kan begrænses efter miljøvurderingsloven mv.

Københavns Kommunes bemærkninger

Det vil blive indarbejdet i afgrænsningsudtalelsen, at miljøkonsekvensrapporten skal indeholde en beskrivelse og vurdering af projektets overensstemmelse med gældende vandplanlægning og lov om havstrategi, og at der er tale om obligatoriske vurderinger.

Kommunen afventer den nye orientering om lavfrekvent støj.

Aalborg Portland (høringssvar nr. 34)

Aalborg Portland bakker overordnet op om en miljøkonsekvensvurdering af M5, som er et vigtigt og nødvendigt projekt. Aalborg Portland ser frem til, at alle

konsekvenser, herunder de samfundsøkonomiske konsekvenser, belyses i miljøkonsekvensvurderingen.

Det er centralt for Aalborg Portland, at der undersøges andre placeringer af KVC og byggeplads end Prøvestenen, og det er nødvendigt med sikkerhed for erstatningsarealer, hvis placering af KVC på Prøvestenen ikke ændres.

Alle konsekvenser ved at reducere erhvervsområdet, herunder omkostninger og påvirkninger ved erstatningsarealer ved opfyld eller etablering af tilsvarende havnekapacitet andre steder, bør indgå i miljøkonsekvensrapporten. Der henvises til en rapport udarbejdet af Niras som blandt andet dokumenterer, at det ikke er muligt at placere erhvervsaktiviteterne andre steder i hovedstadsområdet, og at selv flytning af få virksomheder fra Prøvestenen vil medføre flere mio. ekstra lastbilkilometer og flere tusinde tons ekstra CO₂-udledning.

Emissioner, fx støv og flyverust, kan påvirke et KVC-anlæg og bør indgå i miljøkonsekvensvurderingen sammen med en forudsætning om kontinuerlig drift af erhvervshavnen, tilkørselsforhold til Prøvestenen ved vurderingen af et evt. teknikspor, fremtidigt arealbehov til en Øresundsmetro samt kumulative effekter som følge af anlæg af Østlig Ringvej og udvidelse af Prøvestenen. Ligeledes bør jordforureningen på Prøvestenen undersøges og en vurdering af meromkostninger, CO₂-udledning og mere trafik ved en reduktion af erhvervshavnearealet bør indgå. Endelig bør forsyningssituationen og forsyningssikkerhed indgå som et selvstændigt parameter i miljøkonsekvensvurderingen.

Københavns Kommunes bemærkninger

I miljøkonsekvensrapporten belyses placeringen på Prøvestenen nord for jordvolden og mulighederne for optimering af KVC-anlægget, herunder om det kan optage mindre areal, trækkes vest væk fra kajkanten eller placeres længere mod syd på den nuværende jordvold. Miljøvurderingen vil endvidere forholde sig til miljøpåvirkninger ved en evt. alternativ placering af arbejdsplads og KVC på Prøvestenen, således at erhvervsarealerne ikke påvirkes.

Københavns Kommune er opmærksom på sikringen af erhvervshavnens behov og har haft en indledende dialog med Dansk Industri om problemstillingen. Det skal i det videre forløb undersøges, hvordan en placering af KVC-anlægget kan ske uden, at erhvervsarealerne påvirkes væsentligt, således at anlægget tager hensyn til bl.a. kajadgang, oplagsplads mv. Dialogen forventes at fortsætte undervejs i den kommende proces for miljøkonsekvensvurderingen.

En miljøkonsekvensrapport indeholder en undersøgelse og vurdering af, hvilke væsentlige indvirkninger et projekt kan forventes at få på miljøet i bred forstand, men ikke en egentlig samfundsøkonomisk analyse af projektet.

En vurdering af alternative placeringer på og ved Prøvestenen vil indgå i miljøkonsekvensrapporten.

Kommunen kvitterer for forslaget om erstatningsareal til virksomhederne via opfyldt. Forslaget er videresendt til grundejer By & Havn mhp at indgå i deres og CMPs drøftelser med virksomhederne på Prøvestenen.

I det omfang opfyld vurderes at kunne indgå i et rimeligt alternativ til det fremlagte hovedscenarie med henblik på at reducere KVC-anlæggets og arbejdspladsens arealbehov på Prøvestenen, vil en vurdering af den forventede miljømæssige indvirkning fremgå af miljøkonsekvensrapporten.

Projektet er ikke til hinder for, at arealbehov til virksomhederne på Prøvestenen kan løses ved opfyld.

Nødvendige anlæg til en afgrening til evt. kommende Øresundsmetro og angivelse af særskilt arealbehov hertil vil indgå i miljøkonsekvensvurderingen, men en vurdering af øvrige anlæg til etablering af en Øresundsmetro vil ikke indgå i miljøkonsekvensrapporten.

Betydningen af emissioner, kumulative effekter som følge af Østlig Ringvej og betydningen af jordforureningen på Prøvestenen vil indgå i miljøkonsekvensrapporten. Alle væsentlige miljømæssige påvirkninger ved en evt. reduktion af erhvervshavnearealet vil indgå i miljøkonsekvensrapporten. Eventuelle påvirkninger på forsyningssikkerheden vil indgå i miljøkonsekvensrapporten.

Trafikstyrelsens bemærkninger

Miljøkonsekvensrapporten vil skulle forholde sig til muligheder for en alternativ placering af KVC-anlægget og arbejdspladsen, der ikke påvirker erhvervshavnen.

G/F Villabyen Dyveke (høringssvar nr. 35)

Grundejerforeningen forventer, at erfaringer vedrørende miljøgener i anlægs- og driftsfasen, som beskrevet i hvidbogen fra Cityringen inddrages, så beboerne oplever færre gener end ved tidligere projekter.

Grundejerforeningen vil ikke tillade gennemkørende tung transport på grundejerforeningens fællesveje uden klar aftale om udbedring af eventuelle skader.

Grundejerforeningen ønsker endvidere at blive orienteret og hørt løbende i forbindelse med VVM-processen og ønsker en kontaktperson som kan kontaktes i perioden fra nu og 10-15 år frem.

Københavns Kommunes bemærkninger

Miljøkonsekvensrapporten vil indeholde en redegørelse for og vurdering af støj og vibrationer i anlægs- og driftsfasen, se kapitel 6.13 i afgrænsningsnotatet. Metroselskabets erfaringer fra tidligere metrobyggeri vil blive inddraget.

Der forventes ingen gennemkørende tung trafik på grundejerforeningens veje. Hvis der mod forventning bliver gennemkørende tung trafik, vil alle evt. skader blive udbedret af Metroselskabet.

Når Metroselskabet har udarbejdet miljøkonsekvensrapporten, vil rapporten komme i offentlig høring, hvor alle har mulighed for at indsende deres bemærkninger til rapporten. De indkomne bemærkningerne vil indgå i den politiske behandling af ansøgningen om tilladelse til projektet (VVM-tilladelsen).

Metroselskabet vil igangsætte informationstiltag mv. i forhold til kommende naboer til metrobyggeriet, herunder information om kontaktpersoner, når der er truffet beslutning om linjeføring og finansiering af projektet.

Vesterbro Lokaludvalg (høringssvar nr. 36)

Lokaludvalget mener, at der skal undersøges alternativer til den foreslåede løsning, ikke alene et 0-alternativ, og henviser i den forbindelse til miljøvurderingsloven.

Lokaludvalget mener derfor, at den alternative placering i Bernstorffsgade ved København H bør undersøges. Både af hensyn til beboerne og for at opnå en lettere adgang til

busserne i Bernstorffsgade. Det bør samtidig undersøges om den underjordiske gang kan forlænges til Bernstorffsgade.

Københavns Kommunes bemærkninger

Miljøkonsekvensrapporten skal efter miljøvurderingsloven indeholde en beskrivelse af rimelige alternativer, som er relevante for projektet. Derudover skal hovedårsagerne til den valgte løsning angives, herunder en sammenligning af miljøpåvirkningerne.

En stationsplacering i Bernstorffsgade er fravalgt blandt andet, da kritiske forsyningsledninger vil blive påvirket, og busdriften i Bernstorffsgade vil blive påvirket negativt i anlægsfasen. I HOFORS høringssvar forbindelse med idéfasehøringen fraråder de en stationsplacering i Bernstorffsgade på grund af, at det er en forsyningsmæssigt meget kritisk og kompleks lokation. Nærheden til M3 og M4 ved placeringen i Reventlowsgade vil desuden lette omstigningen til M5. En placering i Bernstorffsgade vil ikke indgå i miljøkonsekvensrapporten, da placeringen ikke vurderes at være rimelig og relevant.

Placeringen af en tunnel ved København H vil blive undersøgt i miljøkonsekvensvurderingen.

Asger Bo Andersen (høringssvar nr. 37)

Asger Bo Andersen tilslutter sig synspunkter og krav i høringssvar nr. 35). Derudover ønsker Asger Bo Andersen, at der i forhold til strækningen øst for DR-byen til Sundbyøster Plads, sker en kvantificering af relevante lyd- og vibrationssekvenser for alternative linjeføringer frem mod stationsskakten og en vurdering af konsekvenser for områdets beplantning ved et ændret grundvandsspejl. Det nævnes, at der er mange sandlommer i undergrunden, hvilket kan have betydning for sætninger i ejendommenes konstruktioner, hvorfor der bør ske en registrering af ejendommene før og efter tunnelboringerne går i gang.

Københavns Kommunes bemærkninger

Miljøkonsekvensrapporten vil indeholde en redegørelse for og vurdering af støj og vibrationer i anlægs- og driftsfasen, se kapitel 6.13 i afgrænsningsnotatet. Metroselskabets erfaringer fra tidligere metrobyggeri vil blive inddraget. Evt. konsekvenser på baggrund af ændret grundvandsspejl vil indgå i miljøkonsekvensrapporten.

Relevante ejendomme vil blive undersøgt for sætningsskader før og efter anlægsarbejderne.

Der henvises endvidere til kommunens bemærkninger til høringssvar nr. 35.

Tårnby Kommune (høringssvar nr. 38)

Tårnby Kommune ønsker blandt andet før projektets påbegyndelse at blive oplyst om væsentlige indvirkninger på vandindvindingsoplandet placeret i Tårnby Kommune, og at der i miljøkonsekvensrapporten redegøres for påvirkning af badevandskvaliteten i kommunen samt tiltænkte afværgeforanstaltninger. Endvidere ønskes der en vurdering af kumulative påvirkninger i forhold til indbyrdes faktorer samt en række konkrete planer og projekter, og mulig luftemissions påvirkning af kommunens borgere. Kommunen ønsker ikke, at projektets realisering får væsentlig indvirkning på trafikken i kommunen og fastholder tidligere fremsat krav om, at etablering af tvangsrute sker uden om kommunen.

Københavns Kommunes bemærkninger

Projektet forventes ikke at påvirke indvindingsoplandet og badevandskvaliteten i Tårnby Kommune. Hvis det mod forventning viser sig at være tilfældet vil væsentlige påvirkninger, herunder afværgeforanstaltninger og evt. kumulativ påvirkning, fremgå af miljøkonsekvensrapporten.

Miljøkonsekvensrapporten vil indeholde en redegørelse for og vurdering af kumulative effekter af projektet i sammenhæng med relevante eksisterende og godkendte konkrete planer eller projekter samt så vidt muligt relevante projekter under planlægning.

Det forventes, at projektet får minimal indvirkning på trafikken i Tårnby Kommune. Miljøkonsekvensrapportens kapitel 6.11 vil indeholde en redegørelse og vurdering af projektets miljøpåvirkning i forhold til trafik i anlægs- og driftsfasen.