

Offentlig høring af miljøkonsekvensvurdering og udkast til §25 tilladelse til metrolinje M5

Baggrund

Metroselskabet søgte den 20. juni 2022 om igangsættelse af miljøvurderingsproces for metrolinje M5.

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

Projektet er af en sådan karakter, at det kræver, at miljøpåvirkningerne belyses i en miljøkonsekvensrapport før der kan meddeles tilladelse til anlæg af metrolinje M5 iht. miljøvurderingsloven for Københavns Kommunes del af projektet og i henhold til VVM- bekendtgørelsen for havne (bekg. 517 af 24. marts 2021) for Trafikstyrelsens del af projektet.

Metroselskabets ejerkreds – Transportministeriet, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune – godkendte april/maj 2023, at afgrænsningen af miljøkonsekvensrapportens indhold sker på grundlag af linjeføring fra København H via Amager til Lynetteholm med en forlængelse til Østerport.

Københavns Kommune sendte i forlængelse heraf den 9. maj 2023 Trafikstyrelsens og kommunens afgrænsningsudtalelse vedrørende udarbejdelse af miljøkonsekvensrapport for metrolinje M5 til Metroselskabet. Afgrænsningsudtalelsen fastlægger, hvilke miljøtemaer der skal behandles i rapporten.

Metroselskabet har på den baggrund udarbejdet en miljøkonsekvensrapport, der indeholder en beskrivelse af de mest vidtgående miljømæssige påvirkninger i både anlægs- og driftsfasen for metrolinje M5.

Metroselskabets ejerkreds kan efterfølgende træffe beslutning om at anlægge en kortere linje end undersøgt i miljøkonsekvensrapporten.

Borgerrepræsentationen godkendte den 20. juni 2024, at miljøkonsekvensrapporten for metrolinje M5 og udkast til tilladelse til anlæg af

01-08-2024

Sagsnummer i F2
2024 - 12755

Dokumentnummer i F2
5723916

Sagsnummer eDoc
2024-0217245

ØKF Team Planlægning (2387)

metrolinjen efter miljøvurderingslovens § 25 sendes i offentlig høring i 8 uger.

Projektet

Miljøkonsekvensvurderingen er udarbejdet med udgangspunkt i Metrolinje M5, der består af ca. 12 til 14 km dobbelttunnel, ca. 4-5 km højbane, og ca. 1 km ramper samt en lang række underjordiske konstruktioner i form af stationer, skakte og afgreningskamre. Hvor strækningen føres på højbane, vil stationerne være højbanestationer. M5 består af i alt op til 10 metrostationer fra København H over Amager og Lynetteholm til Østerport. M5 skal have et kontrol- og vedligeholdelsescenter (KVC) på den sydlige del af Prøvestenen.

I miljøkonsekvensrapporten beskrives to løsninger, som benævnes henholdsvis sydlig og nordlig løsning:

- Den sydlige løsning omfatter hele strækningen fra København H til Østerport og består af to etaper. Første etape udgør strækningen fra København H til Refshaleøen (forventet åbningsår 2035). Anden etape udgør strækningen fra Refshaleøen til Østerport (forventet åbningsår 2045).
- Den nordlige løsning omfatter kun strækningen fra Østerport til v/Lynetteholm S (forventet åbningsår 2045).

Når Metroselskabets ejerkreds har besluttet, om der skal anlægges en metrolinje og i givet fald hvilken, skal Folketinget vedtage en anlægslov, inden Metroselskabet kan gå i gang med at anlægge metrolinje M5.

Miljømæssige påvirkninger

Miljøkonsekvensrapporten viser, at de væsentligste påvirkninger på miljøet er:

- Trafikale påvirkninger i anlægsfasen, herunder tilkørsel med op til 15-20 lastbiler i timen til alle byggepladser i de travleste perioder i anlægsperioden. Konkrete afværgetiltag, herunder trafikomlægninger og trafiksikkerhedsmæssige tiltag, skal sikre trafiksikkerheden og den bedst mulige trafikafvikling i anlægsfasen.
- Støj omkring byggepladser i en flerårig anlægsperiode, herunder perioder med en betydelig støjbelastning af omgivelserne på over 70 dB i dagtimerne og i visse perioder over 60 dB i aften timerne og 55 dB i nattetimerne.

Miljøkonsekvensrapporten viser, at der vil kunne forekomme overskridelse af støjgrænseværdierne ved 10 ud af 14 byggepladser i dagtimerne og ved 7 ud af de 14 byggepladser om natten. Ved følgende lokationer vurderes påvirkningen at være stor, da støjoverskridelserne forventes at vare mere end ét år:

København H, Bryggebroen, Amagerbrogade Syd, Jenagade og Østerport i dagtimerne samt Vester Søgade, København H, Bryggebroen, Røde Mellemvej, Amagerbrogade Syd, Jenagade og Østerport om natten.

Det forventes, at Transportministeriet udsteder byggeplads- og nabopakkebekendtgørelser efter samme model som ved Cityringen og Nordhavns- og Sydhavnsmetroen. Bekendtgørelserne forventes at fastlægge særlige støjgrænseværdier for projektet og vil udgøre det retlige grundlag for at udbetale kompensation for overskridelse af disse støjgrænseværdier.

- Påvirkningerne på de rekreative forhold i anlægsfasen som følge af inddragelse af byrum til byggepladser.

De største påvirkninger i anlægsfasen vurderes at være ved Margretheholm Havn, hvor den inderste del af havnen fyldes op midlertidigt, medmindre strækningen udføres som tunnel. Derudover inddrages dele af Sundbyøster Plads, Lergravsparken og Østre Anlæg i anlægsfasen, og festivalområde på Refshaleøen indskrænkes. Københavns Gokartbane skal sandsynligvis lukkes, og Copenhagen Cablepark skal lukke, hvis nordlig løsning gennemføres, pga. tekniksportet til kontrol- og vedligeholdelsescentret (KVC) på Prøvestenen.

- Evt. permanent påvirkning på de rekreative forhold i Margretheholm Havn, hvis opfyld gøres permanent, idet lystbådehavnen bliver mindre. Der etableres dog i videst muligt omfang erstatningsbådepladser ved Prøvestenen Syd og i den østlige del af Margretheholms Havn.
- I forbindelse med kontrol- og vedligeholdelsescentret (KVC) kommer byggepladsen til at strække sig fra et areal på Prøvestenen, over Prøvestenskanalen og frem til Amager Strandvej. Virksomheder på arbejdsarealet og areal til KVC vil få inddraget areal og bliver delvist eller helt eksproprieret. Det forventes, at områdets øvrige virksomheder, herunder risikovirksomheder, kan opretholde deres aktiviteter både i anlægsfasen og i driftsfasen.
- I anlægsfasen vil der lokalt kunne forekomme væsentlige påvirkninger på flora, fauna og biodiversitet. På Margretheholm vil et grønt areal blive inddraget, hvis højbaneløsningen vælges og som også vil medvirke til at træer som er registreret som levested for flagermus skal fældes. Ved kontrol- og vedligeholdelsescentret på Prøvestenen kan der under anlægsfasen opstå egne leve- og ynglesteder for bilag IV-arten grønbroget tudse i form af hjulspor eller andre vandfyldte lavninger. Som afværgeforanstaltning etableres erstatningsbiotoper til flagermus og padder og der opsættes padderhegn på Prøvestenen og andre arbejdsområder, hvor arter som grønbroget tudse tidligere er fundet. Der gennemføres overvågning af bl.a. padderne vandring og om padderhegnene er funktionelle under hele anlægsfasen samt af områdets ynglefugle fx i form af ynglefugletællinger hvert andet år.
- Klimapåvirkningen fra anlæg af metroen på mellem 153.000-394.000 tons CO₂-ækvivalenter i løbet af en periode på 8 år.

Klimapåvirkningen afhænger af, hvilken løsning og varianter der gennemføres. Anlæg af sydlig løsning udleder på grund af længere linjeføring mere CO₂ end nordlig løsning og borede tunneller har større klimaaftryk end højbane. Udledningen i driftsfasen vurderes at være lav.

- En varig landskabelig påvirkning i driftsfasen, særligt på strækninger med højbane, da det vil være et dominerende element i landskabet og skabe en grad af visuel uro pga. metroens bevægelse.

Planforhold mv.

Det er en forudsætning for at meddele § 25-tilladelse til et projekt, at projektet er i overensstemmelse med det gældende plangrundlag. Anlæg af metrolinje M5 er ikke i overensstemmelse med Fingerplan 2019 og gældende kommune- og lokalplanlægning. Det betyder, at § 25-tilladelsen først kan meddeles, når Folketinget har vedtaget en anlægslov for M5, som indeholder bestemmelser, som tilsidesætter og evt. træder i stedet for gældende bestemmelser i Fingerplan 2019 og gældende kommune- og lokalplanlægning, som er en hindring for den arealanvendelse mv., der er forudsat for anlæg af M5.

Før anlægslov om metrolinje M5 kan fremsættes skal Borgerrepræsentationen godkende miljøkonsekvensrapport og § 25 tilladelse. Det er derudover en forudsætning for anlægsloven, at Metroselskabets ejerkreds har truffet beslutning om linje, stationer, etapedeling og løsninger i øvrigt, der ønskes gennemført.

Offentlig høring

Høringsperioden løber fra den 1. august til 26. september 2024. Alle har ret til at indsende bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten og udkastet til § 25-tilladelse. Alle skriftlige høringssvar vil indgå i den videre behandling.

Du kan indsende dit høringssvar via Københavns Kommunes høringsportal: [\[link til blivhørt\]](#)

Borgermøder

Metroselskabet og Københavns Kommune inviterer til to borgermøder, hvor projektet og miljøkonsekvensrapporten vil blive præsenteret.

Det ene borgermøde holdes den 21. august 2024 kl. 19-21 i Kulturhuset Islands Brygge, Islands Brygge 18, 2300 København S

Det andet borgermøde holdes den 27. august 2024 kl. 16-18 og er et digitalt borgermøde. Mødet kan tilgås via metrolinjem5.kk.dk.

Det videre forløb

Når den offentlige høring er afsluttet, udarbejder Københavns Kommune en hvidbog over alle høringssvarene. Hvidbogen forventes behandlet i Borgerrepræsentationen ultimo 2024 sammen med godkendelse af miljøkonsekvensrapporten og § 25-tilladelsen.

Den endelige udstedelse af § 25-tilladelsen forudsætter, at Folketinget vedtager en anlægslov for projektet.

Trafikstyrelsen meddeler særskilt tilladelse til den del af projektet, som ligger i Københavns Havn. Denne tilladelse kan erstattes af en anlægslov.

Kontakt

Hvis du har spørgsmål til miljøkonsekvensrapporten for metrolinje M5, kan du kontakte Metroselskabet på følgende mail nabo@m.dk.

Hvis du har spørgsmål til processen for miljøvurderingen, kan du kontakte:

Specialkonsulent Gert Agger, Trafikstyrelsen på e-mail: geag@trafikstyrelsen.dk eller telefon 4178 0308, eller

Specialkonsulent Johanne Fabricius, Københavns Kommune på e-mail: ks2n@kk.dk eller telefon 3053 4226.

Med venlig hilsen

Center for Byudvikling
København Kommune