



Høring om afgrænsning af indholdet af supplerende miljøkonsekvensrapport vedr. optimeringsforslag for M5

Baggrund

Metroselskabet har udarbejdet en række optimeringsforslag til anlæg af Metro M5 og lavet en teknisk gennemgang af anlægsdesignet bl.a. mhp. at optimere linjeføringen og opnå en hurtig og effektiv drift. På den baggrund har Metroselskabet efter § 18 i miljøvurderingsloven ansøgt Københavns Kommune, som er myndighed, om at igangsætte en supplerende miljøkonsekvensvurdering af optimeringsforslagene.

Det fremgår af ansøgningen, at optimeringsforslaget bl.a. består i udførelse af stationen v/Prags Boulevard Øst som en højbanestation, med en sporkrydsning nord for stationen og en afgrening til kontrol- og vedligeholdelsescentret (KVC) på rampen syd for stationen. Rampen til KVC udføres som en viadukt, der føres over vejen Prøvestensbroen til opfyldningen ud for Amager Strandvej 3. Der gennemføres jordforstærkning til tværtunneler og pumpe-sumpe ved fem placeringer, og der muliggøres etablering af forboret og vibreret spuns ved alle undergrundskonstruktioner fra slusksakten nord for København H til rampen ved Prags Boulevard. Endelig optimeres linjeføringen i forhold til bl.a. dybde samt udjævning af kurver for at opnå hurtig og effektiv drift.

En konsekvens af optimeringsforslagene er, at afgreningskammeret ved Jenagade, samt den mulige variant med afgreningskammer ved Lergravsparken i stedet for ved Jenagade, bortfalder. Metro M5 vil optage mere areal på Kløverparken, men Metroselskabet arbejder også med en smallere højbane, hvilket vil betyde, at Metro M5 samlet set optager mindre areal i Østhavnen. Det bliver muligt at stoppe fase I med stationen ved Prags Boulevard.

Projektet

Den supplerende miljøkonsekvensrapport udarbejdes med udgangspunkt i geografien, der fremgår af afgrænsningsnotatet.

Om høringen

26-11-2024

Sagsnummer i F2
2024 - 21803

Dokumentnummer i F2
6559611

Sagsnummer eDoc
2024-0380338

Sagsbehandler
Johanne Fabricius

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

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

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

Har du forslag til yderligere miljøforhold og vurderinger, der bør indgå i miljøkonsekvensrapporten, kan du indsende dine forslag og bemærkninger på www.blivhørt.kk.dk frem til og med den 23. december 2024.

Temaer i miljøkonsekvensrapporten

Den supplerende miljøkonsekvensrapport skal belyse væsentlige miljøkonsekvenser og på den baggrund er det muligt at stille vilkår til projektets udformning, så negative miljøkonsekvenser så vidt muligt undgås.

Derudover skal rapporten gøre det muligt at sammenligne miljøkonsekvenserne for optimeringsforslagene med miljøkonsekvenserne som er belyst i miljøkonsekvensrapporten for M5 (maj 2024).

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

Det skal bemærkes, at denne høring alene omhandler afgræsningen for den supplerende miljøkonsekvensvurdering vedrørende optimeringsforslag for M5. Det er derfor ikke nødvendigt at indsende høringsvar med bemærkninger generelt omkring M5 og til miljøkonsekvensvurderingen for metrolinje M5 fra maj 2024, som var i høring i perioden 1. august- 26. september 2024, og hvor Københavns Kommune er i gang med at behandle høringsvarene.

Den biologiske mangfoldighed, fauna, flora

Ved anlæg af højbanestationen v/Prags Boulevard Øst samt rampe til KVC udført som viadukt, der føres over vejen Prøvestensbroen, inddrages et areal til byggeplads. Metroprojektet forventes ikke at inddrage eller påvirke fredede områder og beskyttede naturområder, eller at påvirke fredede eller strengt beskyttede arter (Bilag IV-arter) udover, hvad der er beskrevet i Miljøkonsekvensrapporten for M5, maj 2024.

I miljøkonsekvensrapporten vil indgå en Natura 2000-væsentligheds-vurdering af projektets potentielle virkninger på de nærmeste Natura 2000-områder dvs. område nr. 142 'Saltholm og omliggende hav', nr. 143 'Vestamager og havet syd for' samt område nr. 141 'Brobæk Mose og Gentoft Sø'

Befolkningen, menneskers sundhed

De afledte helbredsmæssige påvirkninger fra støj vurderes at være væsentlige, specielt hvor det berører boliger. Tilgængeligheden til metro vurderes generelt at have en positive påvirkning på menneskers sundhed. Trafiksikkerhed i forhold til tung transport vil indgå i vurderingen. Projektets påvirkning af rekreative interesser kan være væsentlig.

Jord

Miljøpåvirkningerne fra opgravning og nyttiggørelse af jord kan være væsentlig. Jorden stammer primært fra anlæg af højbanestation, viadukt og ramper samt evt. nivellering af byggepladsen mv. Jorden kan være forurenede fra tidligere aktiviteter. Vurderingen kan være relevant i anlægsfasen, mens en påvirkning i driftsfasen kan udelukkes.

Grundvand og overfladevand

Vurderingen af grund- og overfladevand skal leve op til kravene i Vandrammedirektivet og Havstrategidirektivet.

Grundvand

Miljøpåvirkningen af grundvandet ved grundvandssænkninger og re-infiltration eller infiltration af drikkevand kan være væsentlig. Det gælder både i forhold til grundvandsforekomsternes kvantitative tilstand og den kemiske tilstand. Desuden kan mobilisering af kendte jordforureninger i nærheden af grundvandssænkningerne være væsentlig. Den potentielle påvirkning i form af sætninger i jorden under bygninger indgår også i vurderingerne. Vurderingen er relevant i anlægsfasen, mens en påvirkning i driftsfasen kan udelukkes.

Overfladevand & recipienter

Det forudsættes, at alt overfladevand fra projektet vil blive ledt til kloak. Der udledes ikke til recipienter, bortser fra udledningen af oppumpet grundvand fra stationen ved v/ Bryggebroen, som er beskrevet og vurderet i Miljøkonsekvensrapporten for M5, maj 2024. Det gælder således oppumpet grundvand fra de øvrige stationer, som ikke re-infiltreres, rensede procesvand og afledt regnvand fra byggepladserne i anlægsfasen. I driftsfasen omfatter vandet, der skal ledes til kloak, mindre mængder af vand fra pumpe-sumpe, viadukt, rampe og højbanestation ved Prags Boulevard Øst. Emnet er derfor ikke relevant, da miljøpåvirkningen ikke vil være væsentlig, når al afledning vil ske til kloak og udledning kun sker indenfor den gældende tilladelse fra Lynetten Renseanlæg.

Luft - emissioner, støv & lugt

Luftemissionerne fra anlægsmateriel mv. i anlægsfasen kan være væsentlig. Lugt og evt. luftemission fra gravning i evt. svært forurenede områder kan potentielt være væsentlig, herunder støv- og partikelemission fra arbejdspladserne. Påvirkningen af luftkvaliteten forventes dog ikke at adskille sig fra de påvirkninger, der er beskrevet i Miljøkonsekvensrapporten for M5, maj 2024.

Klimasikring af metroen

Emnet er ikke relevant, da tunnelen ved København H og v/ Lergravsparken vil blive forsynet med oversvømmelsessikringsporte (såkaldte flood gates) mod indtrængende vand fra fx skybrud fra overfladen, samt en stormflodssikring omkring KVC, som beskrevet i Miljøkonsekvensrapporten for M5, maj 2024.

Klimabelastning

Klima er centralt for miljøvurderingen i kraft af projektets forbrug af energi, beton og stål. Klimabelastningen, som er et resultat af anlæg og drift af optimeringsforslaget, vurderes at være væsentlig. Klimabelastningen er dels direkte fra energiforbrug til anlæg og drift, dels indirekte gennem materialer med indeholdt klimabelastning.

Materielle goder

Anlægsarbejdet kan påvirke materielle goder som følge af f.eks. ændrede adgangsforhold, støjpåvirkning, påvirkning af virksomheder eller andet. Omfanget heraf vurderes potentielt at være væsentligt. Der forventes ikke behov for at nedrive ejendomme eller lignende for at skabe plads til optimeringsforslaget. Der forventes ingen påvirkninger i driftsfasen.

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

Der er en fredet bygning og bygninger med bevaringsværdier i området omkring København H. Der er også en fredet bygning, men ingen bygninger med bevaringsværdier i området omkring v/Prags Boulevard Øst. Det vil skulle vurderes, om der er risiko for påvirkning af disse i anlægsfasen.

Der vil ikke være risiko for påvirkning af kulturarv i driftsfasen.

Landskab

Højbanestation samt rampe til KVC udført på viadukt vil have en varig visuel påvirkning på byrummet. Denne påvirkning vurderes.

Trafik

Miljøpåvirkninger fra trafik, der opstår som konsekvens af metroprojektet, dels fra transport af materialer til og fra byggepladsen, dels fra påvirkningen af fremkommeligheden som følge af afspærringer omkring byggepladsen, vurderes at være væsentlige. Anbefalede transportruter for tung transport for byggepladsen kan evt. fastlægges. De fremtidige adgangsforhold for cyklister og gående på stationspladserne vil blive fastlagt i en efterfølgende lokalplanproces.

Materialer, ressourcer & affald

Mængderne af de vigtigste materialer og ressourcer og deres tilknyttede miljøpåvirkning vurderes at medføre miljøpåvirkninger. Det gælder f.eks. beton, stål og andre metaller, såvel som råstoffer i form af vand, sand, grus, sten, jord, træ mv. Nyttiggørelse i form af forberedelse til genbrug, genanvendelse eller anden nyttiggørelse af affald kan give positive miljøpåvirkninger eller reducere de negative. Mængderne vil bl.a. ligge til grund for vurderingen af klimapåvirkningen.

Støj

Støj er en væsentlig påvirkning fra anlæg og drift af højbanestation og viadukt. Dette gælder især ved evt. behov for natarbejde.

Vibrationer

Vibrationer er en væsentlig påvirkning fra anlæg og drift af højbanestation og viadukt. Dette gælder især ved evt. behov for natarbejde.

Miljøpåvirkninger som følge af større ulykker og/eller katastrofer

Emnet er ikke relevant, da der ikke er ændringer i forhold til det projekt, der er beskrevet i Miljøkonsekvensrapporten for M5, maj 2024.

Det videre forløb

På baggrund af oplysningerne om projektet og de indkomne høringsvar afgiver Københavns Kommune en afgrænsningsudtalelse om miljøkonsekvensrapportens nærmere indhold og detaljeringsgrad. Metroselskabet kan herefter sætte arbejdet med at udarbejde miljøkonsekvensrapporten i gang.

Metroselskabet arbejder samtidig på supplerende miljøkonsekvensrapport for alternativ placering af slusksakt for M5.

Begge supplerende miljøkonsekvensvurderinger kommer til at fremgå af en samlet miljøkonsekvensrapport som forventes at være færdig i første halvdel af 2025, hvorefter den skal politisk behandles i Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen sammen med udkast til tilladelse til anlæg efter miljøvurderingslovens § 25, inden rapport og udkast til tilladelse sendes i offentlig høring forventeligt midt 2025.

Den offentlige høring varer 8 uger, og i den periode kan alle, herunder berørte myndigheder og borgere komme med bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten og udkastet til § 25 tilladelse.

Der vil blive en samlet endelig politisk behandling af høringen af den supplerende MKV og af basis MKV fra maj 2024, forventeligt i efteråret 2025. Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen vil i den forbindelse behandle høringssvar og godkende miljøkonsekvensvurdering, hvidbog og udkast til § 25 tilladelse.

§ 25 tilladelsen til projektet kan først meddeles, når Folketinget har vedtaget en anlægslov for projektet. Metrolinje M5 er planlagt til at åbne i 2035.

Kontakt

Hvis du har spørgsmål til projektet, kan du kontakte Metroselskabet via cbi@m.dk.

Hvis du har spørgsmål til processen for miljøvurderingen, kan du kontakte: Specialkonsulent Johanne Fabricius, Københavns Kommune på e-mail: ks2n@kk.dk eller telefon 3053 4226.

Du kan læse mere om miljøkonsekvensvurderingen af Metrolinje M5 her: <https://metrolinjem5.kk.dk/>

Med venlig hilsen
Nanna Westerby Jensen
Plandirektør