

# **UDKAST**

## **Udtalelse om afgrænsning af miljørapport (SMV) for planen for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm**

**Transportministeriet, 2021**

## Indhold

1. Om afgrænsningsrapporten .....	4
2. Baggrunden for miljøvurderingen .....	4
2.1. Planen .....	4
2.2. Proces for miljøvurdering .....	10
3. Miljøvurderingslovens krav til indholdet i en miljørapport .....	11
4. Afgrænsning af miljørapport (SMV) .....	12
4.1. Beskrivelse af planen .....	12
4.2. Alternativer .....	12
4.3. Eksisterende miljøstatus .....	13
4.4. 0-alternativet .....	13
4.5. Miljøbeskyttelsesmål .....	13
4.6. Indvirkninger på miljøet – generelt .....	14
4.7. De enkelte punkter .....	15
4.7.1. Den biologiske mangfoldighed, fauna og flora .....	15
4.7.1.1. Anlæg på land .....	15
4.7.1.2. Anlæg på vand .....	16
4.7.2. Befolkningen og menneskers sundhed .....	17
4.7.2.1. Landskab og visuel påvirkning .....	17
4.7.2.2. Støj, støv og vibrationer .....	18
4.7.2.3. Sejlads .....	19
4.7.2.4. Trafik .....	20
4.7.2.5. Flysikkerhed .....	21
4.7.2.6. Magnetfelter .....	22
4.7.3. Jordbund og arealanvendelse .....	22
4.7.4. Vand .....	23
4.7.4.1. Grundvand .....	23
4.7.4.2. Overfladevand og recipienter .....	24
4.7.5. Luft .....	24
4.7.6. Klimatiske faktorer .....	25
4.7.7. Materialer, affald og råstoffer .....	26
4.7.8. Fiskeri .....	27
4.7.9. Materielle goder .....	27
4.7.10. Kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser, samt arkitektonisk og arkæologisk arv ....	28
4.7.11. Havbund og vandkvalitet .....	29

4.7.12. Hydrografi og kystmorfologi.....	30
4.7. Manglende viden og usikkerhed .....	30
4.8. Afværgeforanstaltninger og overvågning.....	31
4.9. Metodebeskrivelse .....	31
4.10. Ikke-teknisk resumé.....	31

## **1. Om afgrænsningsrapporten**

En afgrænsningsudtalelse skal i henhold til miljøvurderingslovens § 11 fastlægge, hvor omfattende og detaljerede oplysninger en miljørapport skal indeholde, for at myndighederne på et oplyst grundlag kan vurdere en plan eller et programs miljømæssige påvirkninger og træffe beslutning om vedtagelse af planen eller programmet, herunder om der f.eks. skal fastsættes særlige foranstaltninger ift. overvågning af miljøpåvirkninger.

Afgrænsningsrapporten skal fastlægge, hvorledes og i hvilket omfang planens forventede væsentlige miljøpåvirkninger analyseres og vurderes, samt hvor omfattende og detaljerede oplysninger, herunder metodegrundlaget for vurderinger, der skal fremgå i miljørapporten. På baggrund af det udsendte udkast til afgrænsning og de indkomne høringssvar træffer miljøvurderingsmyndigheden – Transportministeriet – beslutning om den endelige afgrænsning.

## **2. Baggrunden for miljøvurderingen**

På baggrund af anlægsloven for Lynetteholm, som blev vedtaget i Folketinget den 4. juni 2021, offentliggjorde Transportministeriet den 15. juli 2021 den videre proces for udviklingen af Lynetteholm, herunder udmøntning af en strategisk miljøvurdering, der blev politisk besluttet i forbindelse med lovens vedtagelse. Den strategiske miljøvurdering og herunder planen med oplistning af de elementer, der gøres til genstand for miljøvurderingen, er ikke juridisk bindende, da der alene er tale om en politisk besluttet supplerende proces.

Den strategiske miljøvurdering skal redegøre for de overordnede forventede væsentlige miljøpåvirkninger, når byudviklingen og den fremtidige infrastruktur, der ønskes etableret på Lynetteholm og i den øvrige del af Østhavnen vurderes i deres helhed.

Af udmøntningsplanen af 15. juli fremgår det, at der tages udgangspunkt i den nødvendige infrastruktur for at forbinde Lynetteholm med resten af København, og at denne infrastruktur samtidig skal ses i kontekst af den øvrige infrastruktur i København, hvorfor der undersøges samlede løsninger i form af metrolinjen M5 Vest opdelt i etaper og Østlig Ringvej opdelt i etaper.

Der gennemføres således en strategisk miljøvurdering af den overordnede byudvikling af Østhavnen set i sammenhæng med den nødvendige infrastruktur i form af cykel-, vej- og metroforbindelse, der skal gøre området tilgængeligt og attraktivt. Den strategiske miljøvurdering er besluttet særligt med henblik på, at belyse de forventede samlede væsentlige miljøpåvirkninger af planens elementer samt relevante overlap de enkelte projekter imellem. Miljørapporten vil have et vigtigt fokus på kumulative miljøeffekter. Flere af planens projektelementer vil forventeligt efter den strategiske miljøvurdering skulle gennemføre en VVM-proces med offentlig høring mv., i hht. VVM-reglerne, hvor de enkelte projekter vil blive forberedt og miljøvurderede på et mere detaljeret (projekt)niveau end der er tale om i den strategiske miljøvurdering.

### **2.1. Planen**

#### **Baggrund**

Udgangspunktet for den strategiske miljøvurdering er planen udarbejdet på baggrund af principaftalen fra 2018 og efterfølgende politisk besluttede ændringer af Lynetteholms placering og størrelse med

dertilhørende kystlandskab samt de gennemførte forundersøgelser af Østlig Ringvej og metrobetjening af Lynetteholm. Anlægget af Lynetteholm (jordopfyldet) og kystlandskabet er ikke en del af planen, da dette anlæg er miljøvurderet selvstændigt og besluttet etableret med anlægslovens vedtagelse den 4. juni 2021. Da anlægget af Lynetteholm må forventes at have miljøeffekter, der spiller sammen med Lynetteholmsprojekterne som helhed, vil der i den strategiske miljøvurderings opgørelse af de forventede kumulative effekter af planen blive inkluderet effekterne af jordopfyldet.

I den offentlige debat i forbindelse med miljøvurderingen af anlægget af Lynetteholm har der været efterlyst en vurdering af en stormflodspor i Kronløbet, der indgår i en samlet sikring i overensstemmelse med Københavns stormflodsplan fra 2017. Etablering af stormflodsporten er ikke del af planen, men den kan forventes at have miljøeffekter, der spiller sammen med Lynetteholmsprojekterne som helhed. Derfor vil der i den strategiske miljøvurderings opgørelse af de forventede kumulative effekter af planen blive inkluderet effekterne af en stormflodspor.

Det har endvidere været en del af debatten omkring Lynetteholmsprojekterne, hvorvidt rensningsanlægget Lynetten (ejet af Biofos) vil skulle flyttes. Der er tale om en beslutning, som i sidste ende træffes af ejerkredsen bag Biofos. Da dette ikke er en forudsætning for Lynetteholmsprojekterne, og der ikke på nuværende tidspunkt foreligger en konkret tilflytningslokation, indgår flytning af rensningsanlægget ikke i selve planen, der miljøvurderes. Der udarbejdes dog scenarier for byudviklingen hhv. med og uden rensningsanlægget placeret på den nuværende lokation. Desuden vil de relevante mulige kumulative virkninger af hhv. bevarelse og flytning af rensningsanlægget medtages i den strategiske miljøvurderings behandling af de forventede kumulative effekter af planen.

## **Oversigt over elementer i planen**

Elementerne i den samlede byudviklings- og infrastrukturplan i Østhavnen, der indgår i den samlede plan, som er genstand for strategisk miljøvurdering, omfatter følgende:

1. Byudvikling
2. Østlig Ringvej
3. Metro
4. Cykelinfrastruktur
5. Supplerende vejbetjening

Planen har karakter af en overordnet, sammenhængende skitse af de gensidige elementer ved udvikling og infrastrukturbetjening af Østhavnen, herunder Lynetteholm, og udmønter den videre proces, som blev besluttet i juli 2021. Elementerne i planen svarer til de forudsætninger og antagelser, der ligger i principaftalen samt diverse forundersøgelser. Datagrundlaget til brug for miljøundersøgelsen vil overvejende baseres herpå.<sup>1</sup>

### *Byudvikling*

Den forventede mulige byudvikling tager afsæt i de rammer, der er lagt herfor i principaftalen for Lynetteholm fra 2018 samt i undersøgelsen af finansiering og organisering fra 2020 vedr. fordeling, omfang og tidsplan for byggeri i etagemeter med den i undersøgelsen forudsatte fordeling mellem bolig- og erhvervsanvendelse. Principaftalen fra 2018 indebærer, at en fuldt udbygget Lynetteholm rummer ca. 3 mio. etagemeter svarende til ca. 35.000 beboere og samme antal arbejdspladser. Der er dog ikke

---

<sup>1</sup> Datagrundlag: 'Undersøgelse af finansiering og organisering af Lynetteholmen', Ernst & Young, 2020, 'Forundersøgelsen af Østlig Ringvej', Vejdirektoratet, Københavns Kommune og rådgivere, 2020, 'Forundersøgelse af metrobetjening af Lynetteholm', Metroselskabet, 2020 (inklusive efterfølgende tillægsundersøgelser), 'Københavnersporundersøgelserne', Københavns Kommune, 2020 og 'Københavns Kommuneplan 2019' samt enkelte supplerende data til brug for belysning af trafikale påvirkninger og etablering af cykel- og intern vejinfrastruktur.

med principaftalen truffet beslutninger om den konkrete byudvikling i Østhavnen, herunder på Lynetteholm. Dertil kommer udviklingsmulighederne på de tilstødende arealer i Østhavnen. Beregningsteknisk opereres med en antagelse om en fordeling af etagemeter med ca. 2,9 mio. etagemeter på Lynetteholm, 1,6 mio. etagemeter på Refshaleøen, 0,1 mio. etagemeter på Quintus og 0,6 mio. etagemeter på Kløverparken ved en udbygning af Østhavnen frem mod år 2070, jf. undersøgelsen af finansiering og organisering.

I forhold til undersøgelsen af de miljømæssige forventede virkninger af byggeriet tages dermed udgangspunkt i et beregningsteknisk scenarie, som ikke afspejler en yderligere stedsspecifik eller arkitektonisk bearbejdning, da dette først vil ske i senere faser i forbindelse med udarbejdelse af masterplan, helhedsplaner, plangrundlag mv.

Der undersøges, til brug for den strategiske miljøvurdering, ikke forskellige scenarier for rækkefølgen og fordelingen af byudviklingen på de forskellige arealer i Østhavnen ud over de antagelser, der ligger i undersøgelsen af finansiering og organisering. Dvs. scenariet er en fuld udbygning af Østhavnen samt en mulig første realisering af 450.000 etagemeter beregningsteknisk fordelt ligeligt på Refshaleøen og Kløverparken forud for etablering af den nødvendige infrastruktur for mulig fuld udbygning. Miljøvurderingen skal således ikke belyse alternativ byudvikling end den ovenfor forudsatte.

Der anvendes for Lynetteholm og det øvrige Østhavnen et bebyggelsesscenarie baseret på Københavns kommuneplan 2019 maksimale standardbebyggelseshøjde, dvs. 24 meter plus punktvis 30 meter (f.eks. i forbindelse med stationsnærhed), som grundlag for vurderingen af den visuelle/ landskabelige påvirkning. Vedrørende parkering anvendes beregningsteknisk det scenarie fra undersøgelsen af finansiering og organisering, følsomhedsscenariet på 10 pct., der bedst svarer til de gældende rammer, jf. Kommuneplan 2019. Konkrete rammer for parkering vil der først skulle tages stilling til i forbindelse med den konkrete lokalplanlægning af området.

Der undersøges to scenarier for så vidt angår arealet, hvor rensningsanlægget Lynetten i dag er placeret; et scenarie hvor rensningsanlægget forbliver på den nuværende placering og et andet scenarie, hvor rensningsanlægget er flyttet, og arealet derfor kan udnyttes til byudvikling, som beskrevet i undersøgelsen af finansiering og organisering. Opretholdelse hhv. flytning af Biofos' rensningsanlæg indgår kun for så vidt angår dets betydning for byudviklingen. En eventuel ny placering kan ikke vurderes, så længe denne ikke er kendt, og vil derfor ikke indgå i planen.

For at kunne udnytte byggemulighederne på Kløverparken uden bindinger forudsættes en zonerings af anvendelsen af Prøvestenen fra 2035, så uacceptabel risiko for de tilstødende områder fjernes. Zoneringsplanen er ikke genstand for den strategisk miljøvurdering, men indgår som en forudsætning, således som den er lagt til grund i undersøgelsen af finansiering og organisering.

Der foretages, som en følsomhedsberegning, en vurdering af den samlede bebyggelse i et spænd fra +/- 10 pct. for bebyggelsen i Østhavnen. En følsomhedsberegning, der viser et spænd for den kommende bebyggelse, vil give en mere robust belysning af de mulige miljøpåvirkninger.

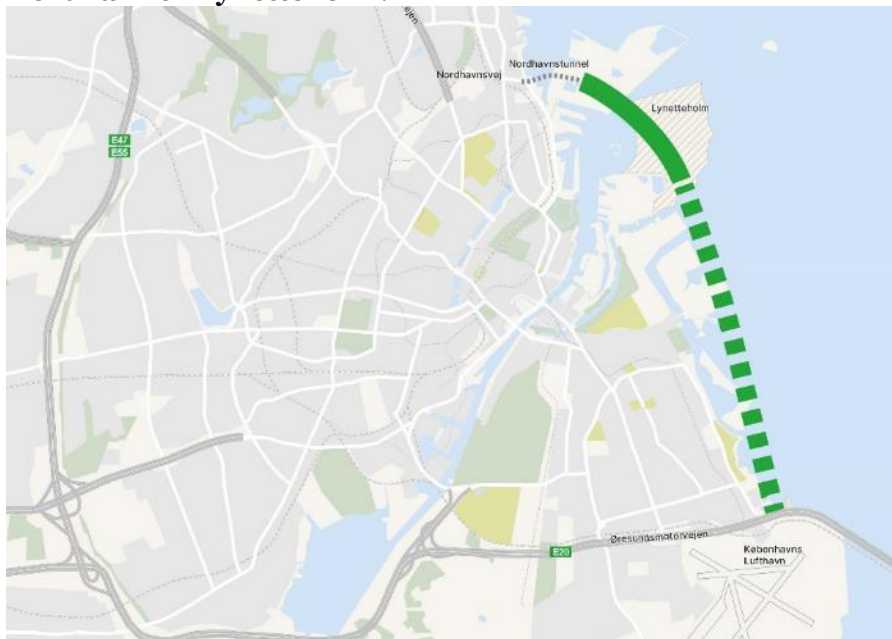
### *Østlig Ringvej*

I dag er store dele af arealerne på Nordøstamager – Østhavnen – forbundet til resten af byen af en smal lokalvej (Refshalevej / Forlandet), som ikke har kapacitet til at afvikle den trafik, der kommer med byudviklingen på Lynetteholm, Refshaleøen og evt. andre arealer. Forundersøgelsen af Østlig Ringvej viste, at selv med prioritering af kollektive trafikforbindelser og en attraktiv højklasset

cykelinfrastruktur til området er det nødvendigt at anlægge en højklasset vejforbindelse fra Nordhavn til Lynetteholm for at kunne vejbetjene de nye byudviklingsområder.

Planen tager udgangspunkt i en østlig korridor for Østlig Ringvej anlagt som tunnel, med udgangspunkt i Ø4/Ø5 og med Ø3 som perspektiv, jf. forundersøgelsen af Østlig Ringvej. Udgangspunktet er en fuld linjeføring, men med en sideordnet etapedeling til Lynetteholm, så dennes særlige miljøvirkninger kan vurderes. Der er ikke truffet endelig beslutning om linjeføringen af Østlig Ringvej.

### **Kort: Korridor for Østlig Ringvej i tunnel langs Amagers østkyst med en første etape fra Nordhavn til Lynetteholm.**



Første etape fra Nordhavn til Lynetteholm, Lynetteholmstunnelen, udgør den minimale nødvendige vejbetjening for at kunne udbygge Lynetteholm mv. Fra Lynetteholm vil Østlig Ringvej kunne forløbe i tunnel i en korridor langs Amagers østkyst til lufthavnen henholdsvis med eller uden tilkørselsanlæg på Prøvestenen. Vejens kapacitet relateres til byudviklingen i SMV-undersøgelsen.

Når Østhavnen er færdigudviklet i 2070 vil området samlet set kunne rumme i størrelsesordenen 60.000 beboere og 50.000 arbejdspladser, hvilket vil kræve betjening af højklassede vej-, cykel- og metroforbindelser. Med Lynetteholms centrale og stationsnære placering ventes mange beboere og besøgende – som i resten af København – at bruge cykel eller kollektiv trafik.

På trods af det er der behov for en 4-sporet vej-tunnel (2 spor i hver retning), hvis trafikken med fuld byudvikling skal kunne afvikles uden markant kø og trafikikkerhedsmæssige problemer. Lynetteholmstunnelen anlægges med tilstrækkelig kapacitet til betjening af den langsigtede byudvikling og til at kunne blive forlænget til en fuld Østlig Ringvej, da tunnelen ikke gradvist kan udbygges.

En fuldt udbygget Østlig Ringvej vil samlet forbinde Helsingørmotorvejen i nord med Øresundsmotorvejen i syd og svare til de vestlige ringveje i hovedstaden. Der vil blive set på de trafikale effekter af Østlig Ringvej i forhold til bl.a. sammenkoblingen af de nordlige dele af hovedstaden med lufthavnen og Øresundsbroen samt i forhold Østlig Ringvejs aflastning af trafikken i indre by. Desuden

vil der for både Lynetteholmstunnelen og den fulde Østlig Ringvej (Ø4 og Ø5) blive set på de trafikale effekter på det nordøstlige Amager.

Det bemærkes, at miljøpåvirkningerne af en etapevis etablering forventeligt vil være væsentligt forskellige fra en fuld realisering. Bl.a. vil en linjeføring alene frem til Lynetteholm (etape 1) have midlertidige negative trafikale effekter på det øvrige vejnet, mens miljøpåvirkningen af Øresund givetvis vil være mindre.

### *Metro*

En tilstrækkelig kollektiv betjening til og fra Lynetteholm og Refshaleøen mv. vurderes at kræve metrobetjening for at kunne sikre den nødvendige kapacitet for en fuld udbygning af Lynetteholm mv. Østhavnen, herunder Lynetteholm, skal metrobetjenes med en linjeføring, der forbinder Østhavnen med den eksisterende kollektive trafik. Med en korridor fra Lynetteholm mod Østerport vil Lynetteholm blive koblet op med højklasset kollektiv trafik til et trafikalt knudepunkt, hvor der kan skiftes til fjern-, regional- og S-tog samt til metrocityringen. Dette udgør en minimumsinfrastruktur.

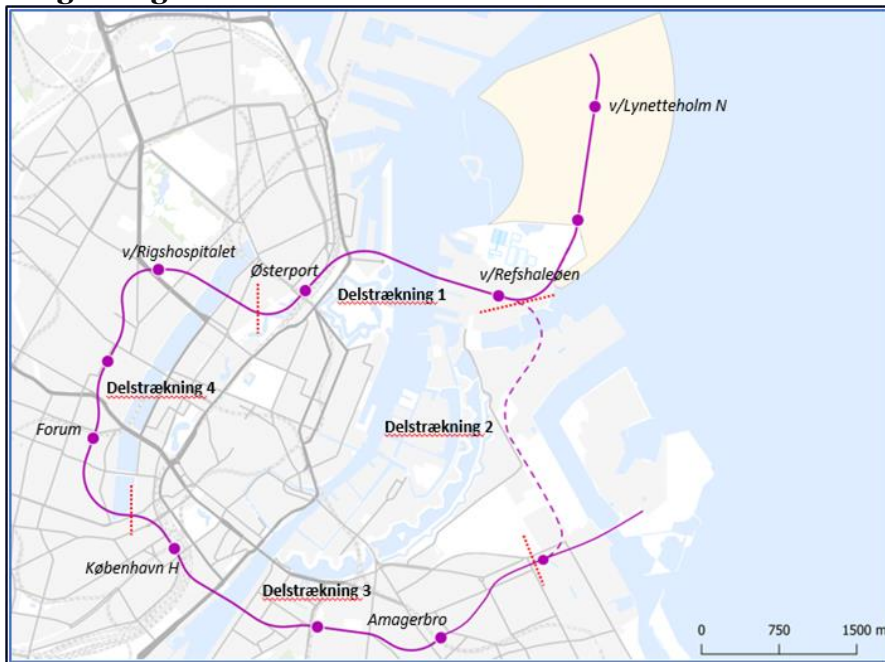
Planen tager, i henhold til udmøntningsaftale af 15. juli 2021, udgangspunkt i metrolinje M5 Vest, jf. forundersøgelsen af metrobetjening af Lynetteholm, som fuld linjeføring, men opdelt i 4 etaper med mulighed for vurdering af midlertidige virkninger af den tidsmæssige forskydning af etaperne. Planen tager udgangspunkt i et scenarie, hvor M5 Vest på kort eller længere sigt eventuelt kan lukkes som en ring ved fx at binde Prags Boulevard Øst og Refshaleøen sammen, med eller uden skift på Refshaleøen. Der er ikke truffet endelig beslutning om en kommende metrolinjeføring.

Delstrækningerne, der indgår i planen, består af:

1. Østerport-Refshaleøen-Lynetteholm
2. Refshaleøen-Prags Boulevard
3. Prags Boulevard-Københavns H
4. Københavns H-Forum-Rigshospitalet-Østerport



**Kort: Etapeopdelt metro M5 Vest med evt. mulighed for etablering som ring på kort eller længere sigt.**



M5 Vest udgør en selvstændig ny linje på tværs af det centrale havnesnit. Ved anlæg af delstrækning 3 vil linjen bidrage til at afhjælpe kapacitetsudfordringerne i den eksisterende metro M1/M2, der indebærer, at M1/M2 fra omkring 2035 ikke har plads til antallet af passagerer, der ønsker at rejse med metro over havnesnittet.

Metroens kapacitet relateres til byudviklingen i SMV-undersøgelsen. Perspektiverne i forhold til den videre udvikling af metroen, herunder problemstillingen om kapacitet i metroen over havnesnittet, inddrages ligeledes.

Planen omfatter de overordnede varianter af anlægstyper (under/over jorden, stationstyper mv.), der fremgår af forundersøgelsen af metrobetjening af Lynetteholm.

Et fuldt udbygget kontrol- og vedligeholdelsescenter til metrolinjen vurderes ikke hensigtsmæssigt at placere på Lynetteholm eller Refshaleøen, og der arbejdes derfor med en placering på Prøvestenen.

#### *Cykelinfrastruktur*

Der tages udgangspunkt i en veludbygget cykelinfrastruktur tilpasset byudviklingen og omfattende forbindelser til Indre By samt resten af Amager og på længere sigt også til Nordhavn. De konkrete placeringer kan ikke fastlægges, men Københavns Kommune fastlægger forudsætninger om kapacitet, forventet anlægstidspunkt mv.

## Kort: Principielle nye cykelforbindelser samt eksisterende cykelruter.



### *Supplerende vejbetjening*

Der vil være behov for supplerende vejbetjening på Nordøstamager. Planen omfatter den umiddelbart nødvendige supplerende vejbetjening af lokal biltrafik som følge af byudviklingen bl.a. på baggrund af forundersøgelsen af Østlig Ringvej og ud fra antagelser om kapacitet, anlægstidspunkt mv.

## **2.2. Proces for miljøvurdering**

På baggrund af anlægsloven for Lynetteholm, som blev vedtaget i Folketinget den 4. juni 2021, offentliggjorde Transportministeriet den 15. juli 2021 den videre proces for udviklingen af Lynetteholm, herunder udmøntning af en strategisk miljøvurdering, der blev politisk besluttet i forbindelse med lovens vedtagelse.

Det er besluttet, at der i forbindelse med den offentlige høring over den strategiske miljøvurdering af planen vil blive igangsat idéfasehøring til en miljøkonsekvensvurdering af henholdsvis en Østlig Ringvej og metrobetjening til Lynetteholm.

Planen der skal foretages en strategisk miljøvurdering af, skal ikke endeligt vedtages og vil på den baggrund ikke udgøre et juridisk bindende dokument, men miljøvurderingen skal være med til at give en vurdering af, hvilke konsekvenser en gennemførelse af planens indhold vil medføre.

Der vil dog på baggrund af den offentlige høring over den strategiske miljøvurdering af planen blive udarbejdet en sammenfattende redegørelse.

### **3. Miljøvurderingslovens krav til indholdet i en miljørapport**

Miljørapporten udarbejdes således, at den opfylder kravene i miljøvurderingslovens § 12 og bilag 4.

Det fremgår heraf, at miljørapporten skal omfatte følgende oplysninger:

- a) en skitsering af planens eller programmets indhold, hovedformål og forbindelser med andre relevante planer og programmer
- b) de relevante aspekter af den nuværende miljøstatus og dens sandsynlige udvikling, hvis planen eller programmet ikke gennemføres
- c) miljøforholdene i områder, der kan blive væsentligt berørt
- d) ethvert eksisterende miljøproblem, som er relevant for planen eller programmet, herunder navnlig problemer på områder af særlig betydning for miljøet som f.eks. de områder, der er udpeget efter direktiv 79/409/EØF og 92/43/EØF
- e) de miljøbeskyttelsesmål, der er fastlagt på internationalt plan, fællesskabsplan eller medlemsstatsplan, og som er relevante for planen eller programmet, og hvordan der under udarbejdelsen af den/det er taget hensyn til disse mål og andre miljøhensyn
- f) den sandsynlige væsentlige indvirkning<sup>2</sup> på miljøet, herunder på spørgsmål som den biologiske mangfoldighed, befolkningen, menneskers sundhed, fauna, flora, jordbund, vand, luft, klimatiske faktorer, materielle goder, kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser, samt arkitektonisk og arkæologisk arv, landskab og det indbyrdes forhold mellem ovenstående faktorer
- g) planlagte foranstaltninger for at undgå, begrænse og så vidt muligt opveje enhver eventuel væsentlig negativ indvirkning på miljøet af planens eller programmets gennemførelse
- h) en kort skitsering af grunden til at vælge de alternativer, der har været behandlet, og en beskrivelse af, hvorledes vurderingen er gennemført, herunder eventuelle vanskeligheder (som f.eks. tekniske mangler eller mangel på knowhow), der er opstået under indsamlingen af de krævede oplysninger
- i) en beskrivelse af de påtænkte foranstaltninger vedrørende overvågning i

---

<sup>2</sup> Denne indvirkning bør omfatte sekundære, kumulative, synergistiske, kort-, mellem- og langsigtede, vedvarende og midlertidige, positive og negative virkninger

overensstemmelse med § 14

j) et ikke teknisk resumé af de oplysninger, der blev givet under ovennævnte punkter.

Det følger dog samtidig af miljøvurderingslovens § 12, stk. 2, at miljørapporten skal indeholde de oplysninger, som med rimelighed kan forlanges med hensyntagen til den aktuelle viden og gængse vurderingsmetoder og til, hvor detaljeret planen er, hvad planen indeholder, på hvilket trin i et beslutningsforløb planen eller programmet befinder sig, og hvorvidt bestemte forhold vurderes bedre på et andet trin i det pågældende forløb.

Ligeledes fremgår det af miljøvurderingslovens § 12, stk. 3, at oplysninger om planens indvirkning på miljøet, der er indhentet på et andet trin af beslutningsforløbet eller som følge af anden lovgivning, og som er omfattet af miljøvurderingslovens bilag 4, kan anvendes i miljørapporten.

#### **4. Afgrænsning af miljørapport (SMV)**

Herunder beskrives kravene til indholdet og detaljeringsgraden i miljørapporten iht. miljøvurderingslovens § 12.

##### **4.1. Beskrivelse af planen**

Miljøvurderingen skal indeholde en skitsering af planens indhold, hovedformål og forbindelser med andre relevante planer og programmer.

Herunder bør omtales de forundersøgelser der er foretaget af en Østlig Ringvej og metroforbindelse.

##### **4.2. Alternativer**

I forbindelse med forundersøgelsen af Østlig Ringvej har der været undersøgt 9 forskellige linjeføringsvarianter. I den strategiske miljøvurdering tages udgangspunkt i de linjeføringer, der på baggrund af bl.a. forundersøgelsen samlet set er vurderet rimelige, realistiske og relevante at gå videre med, for at få belyst miljømæssige virkninger, fordele og ulemper herved.

For så vidt angår metrolinjeføringen har der i forundersøgelsen været undersøgt 3 forskellige modeller for linjeføring. I den strategiske miljøvurdering tages udgangspunkt i M5 Vest med mulighed for at lukke denne som en ring men med forskellige kombinationsmuligheder af delstrækninger og anlægsteknikker, for at få belyst fordele og ulemper herved.

Der er ikke undersøgt alternativer fsva. byudvikling, da der ikke kan identificeres lignende byudviklingsmuligheder andre steder i kommunen.

Endelig vedrørende den supplerende vejinfrastruktur og cykelinfrastruktur er der ikke set på alternativer, da projekterne er på så indledende og overordnet et stadie, at dette ikke giver mening.

Det har ikke været muligt at identificere et samlet alternativ til planen.

### **4.3. Eksisterende miljøstatus**

Miljørapporten skal redegøre for den aktuelle miljøstatus i området. Redegørelsen skal alene fokusere på de miljøforhold, som forventes at kunne blive påvirket, såfremt planens indhold bliver gennemført.

### **4.4. o-alternativet**

Miljørapporten skal indeholde en beskrivelse af den sandsynlige udvikling i området, hvis planens indhold ikke etableres i området, det såkaldte o-alternativ. o-alternativet er den udvikling, som må forventes at finde sted, hvis planen for byudvikling og infrastruktur i Østhavnen ikke gennemføres.

o-alternativet er en halvø uden bebyggelse og infrastruktur i Københavns Havn, samt en fremskrivning af den udvikling, som må forventes på den baggrund. Det beror på, at der er vedtaget en anlægslov om anlæg af halvøen Lynetteholm.

Endvidere tager o-alternativet udgangspunkt i de 450.000 etagemeter, der kan byudvikles i Østhavnen uden yderligere større (dvs. ikke-lokal) infrastruktur. Med udgangspunkt i befolkningsfremskrivningen placeres de beboere, der i o-alternativet ikke vil være på Lynetteholm, beregningsteknisk andre steder i Hovedstadsområdet.

Scenariet skal både forholde sig til lokale miljøpåvirkninger, men også en vurdering af potentielle regionale påvirkninger.

### **4.5. Miljøbeskyttelsesmål**

Miljørapporten skal i forhold til sin beskrivelse af den eksisterende miljøstatus og vurderingen af indvirkningerne på miljøet inddrage relevante miljøbeskyttelsesmål og beskyttelsesforpligtelser fastsat i henhold til både internationale eller nationale forskrifter.

De miljøbeskyttelsesmål og forpligtelser, som skal inddrages i miljørapporten, kan eks. omfatte:

- Københavns Kommunes kommuneplans mål og retningslinjer for byens udvikling, herunder udpegede arealinteresser i kommuneplanlægningen (områder med særlig landskabelig værdi, kulturmiljøer, Grønt Danmarkskort og tilsvarende i Fingerplan 2019 samt miljømålsætninger.)
- De relevante mål af FN's 17 Verdensmål
- Parisaftalen og national implementering i klimalov og kommunale planer
- Relevante sektorstrategier inden for transport, affald, ressourceforbrug m.v.
- Habitatdirektivet (92/43/EEC) med nationale Natura 2000-planer og særlig beskyttelse af arter (bilag IV)
- Fuglebeskyttelsesdirektivet (2009/147/EC) med nationale Natura 2000-planer og generel beskyttelse af fugle
- Vandrammedirektivet (2000/60/EC) med vandområdeplaner
- Havstrategidirektivet (2008/56/EF) med national havstrategi (Danmarks Havstrategi)
- Naturbeskyttelsesloven (§ 3-beskyttelse, fredede områder, bygge- og beskyttelseslinjer mv.)
- Miljøbeskyttelsesloven (støv, luftforurening, støj mv.)
- Museumsloven (beskyttede fortidsminder, skibsvrag, mv.)
- Jordforureningsloven

- Vandløbsloven
- Udpegede arealinteresser i regionernes råstofplanlægning (råstofområder) og målsætninger for ressourceanvendelse

#### **4.6. Indvirkninger på miljøet – generelt**

Miljørapporten skal indeholde vurderinger af planens sandsynlige væsentlige indvirkninger på miljøet. Nedenfor følger en beskrivelse af det krævede indhold fordelt på de enkelte miljøforhold.

Den indvirkning, som skal beskrives og vurderes, skal i nødvendigt omfang dække over direkte og indirekte, sekundære, kumulative, grænseoverskridende, kort-, mellem- og langsigtede, vedvarende eller midlertidige (drifts-/anlægsfase) samt positive eller negative virkninger.

I forhold til kumulative indvirkninger i denne strategiske miljøvurdering er der tale om resultatet af kombinerede indvirkninger fra planen sammenholdt med øvrige relevante planer eller programmer eller godkendte konkrete projekter, som kvalitativt eller kvantitativt kan vurderes.

Følgende aktiviteter med potentielle kumulative effekter vurderes indledningsvist at være relevante særligt at tage hensyn til i miljøvurderingen:

- Anlæg og drift af Lynetteholm (jf. 0-scenariet)
- Københavns Kommunes Stormflodsplan 2017 inklusiv stormflodsporten i Kronløbet
- Flytning eller overdækning af Lynetten Renseanlæg
- Nordre Flint og Aflandshage Vindmølleparker
- Krydstogtterminal på Nordhavn
- Zonering af Prøvestenen.
- Udvidelse af Øresunds- og Amagermotorvejen
- Evt. fremtidig cykelforbindelse mellem Refshaleøen og Nordre Tolbod/langelinje samt mellem Lynetteholm og Nordhavn
- Udvidelse af lufthavnen

Der kan være andre forhold eller menneskeskabte aktiviteter som planer, programmer eller projekter, som kan være relevante for miljøvurderingen af planens kumulative virkninger. Miljørapporten vil således skulle indeholde en liste over identificerede relevante vedtagne planer og godkendte projekter mv., som er undersøgt i forhold til potentielle kumulative effekter og en kortfattet begrundelse for, hvorfor projekterne vurderes at være væsentlige eller uvæsentlige i forhold til kumulative effekter med planen.

Vurderingen af planens indvirkninger på miljøet skal for hvert miljøforhold ske på det detaljeringsniveau, som er muligt med tanke på planens indhold. Vurderingen af planens indvirkning på miljøet skal ikke foretages for et konkret projekt, men ske på et overordnet niveau i forhold til de potentielle væsentlige positive eller negative miljøpåvirkninger, som realisering af planen kan medføre. Det gælder ligeledes i vurderingen af de sandsynlige kumulative virkninger.

Miljørapporten skal i det omfang, det er relevant og muligt, indeholde anbefalinger i forhold til at understøtte planens positive kumulative virkninger og minimere mulige negative kumulative påvirkninger f.eks. ved placering, udformning af anlæggene eller valg af anlægsmetoder og anlægstidspunkter.

I forhold til Natura 2000-områder skal der på det foreliggende datagrundlag foretages en vurdering af væsentlige påvirkninger.

Nedenfor følger en beskrivelse af det krævede indhold, fordelt på de enkelte miljøforhold. Selve rapporten behøver ikke at følge systematikken i opdelingen af punkter, så længe at miljøvurderingerne er indeholdt.

## **4.7. De enkelte punkter**

### **4.7.1. Den biologiske mangfoldighed, fauna og flora**

#### **4.7.1.1. Anlæg på land**

##### **Potentiel miljøpåvirkning**

En gennemførelse af planens indhold vil medføre påvirkninger i anlægs- og driftsfasen, som følge af byudvikling, anlæg af vejbetjening, cykelinfrastruktur, metro og en Østlig Ringvej.

De miljømæssige påvirkninger vurderes dog at afhænge af det konkrete projekt, anlægsmetoder og placering, og miljørapporten vil derfor kun behandle den potentielle miljøpåvirkning på et overordnet niveau.

##### **Eksisterende forhold og miljøstatus**

Miljørapporten skal indeholde en redegørelse for eksisterende overordnede naturforhold i området, hvor planen foreslås gennemført. Redegørelsen skal have fokus på tilstedeværelsen og karakteren af eksisterende beskyttede naturtyper og arter, herunder arter på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-områder og bilag IV-arter, der kan forventes i det område, hvor de efterfølgende projekter skal gennemføres, hvis dette besluttes.

Redegørelsen forventes at kunne gennemføres på baggrund af eksisterende tilgængelige data.

##### **Vurdering af påvirkninger**

Miljørapporten skal på det foreliggende datagrundlag foretage en vurdering af væsentlige påvirkninger på arter og naturtyper fra projekterne i planen. Vurderingen skal have fokus på særligt sårbare og beskyttede naturtyper eller arter i området, hvor der i forbindelse med det senere konkrete projekt er grund til ekstra opmærksomhed i forhold til anlægsmetoder- og perioder, afværgeforanstaltninger eller overvågning.

Miljørapporten skal så vidt muligt give anbefalinger til, hvordan der i forbindelse med udformningen af de konkrete projekter kan ske tilpasning af f.eks. placering eller udformning af anlæggene for at mindske negative miljøpåvirkninger.

#### **4.7.1.2. Anlæg på vand**

## **Potentiel miljøpåvirkning**

Gennemførelsen af planen kan påvirke den marine flora og fauna samt havpattedyr og fugle i Øresund bl.a. i forbindelse med anlægget af en mulig Østlig Ringvej. Men også i forbindelse med en potentiel byudvikling og etablering af cykelinfrastruktur kan aktiviteter i anlægsfasen, herunder f.eks. renovering af kajer, stensætninger mv., potentielt påvirke marin natur.

De marine miljøforhold er underlagt en række EU-direktiver, herunder fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatsdirektivet, vandrammedirektiverne, havstrategiplaner og havplaner. Direktiverne opstiller strenge krav til beskyttelse af mariner arter og områder. Erfaringer fra planlægning af havmølleparker og infrastrukturprojekt som Femern Bælt-forbindelsen og før det Øresundsforbindelsen viser, at disse direktiver er af afgørende betydning for rammerne, som sættes for marine anlægsprojekter og skal derfor tænkes ind i planlægning og projektering af marine projekter så tidlige som muligt.

Det følger bl.a. af vandrammedirektivet, at medlemsstaterne skal forebygge forringelse af tilstanden for alle målsatte overfladevandområder og grundvandsforekomster og beskytte, forbedre og restaurere alle overfladevandområder og grundvandsforekomster med henblik på at opnå god økologisk og god kemisk tilstand for overfladevandområder og god kemisk og kvantitativ tilstand for grundvandsforekomster inden for bestemte fastsatte frister.

Det skal undersøges, om det bl.a. kan sikres, at gennemførelsen af planen – herunder de enkelte planelementer – må ikke vil medføre varig eller midlertidig forringelse af tilstandsklassifikationen i målsatte vandforekomster eller hindre opfyldelsen af de fastsatte mål for forekomsterne i bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster.

Det følger af havstrategidirektivet, at en god miljøtilstand i havmiljøet skal etableres eller fastholdes i alle medlemsstaters havområder senest i 2020. Som led i implementeringen af havstrategidirektivet udarbejdede regeringen i april 2018 sin anden havstrategi. Havstrategien beskriver god miljøtilstand og fastsætter miljømål for 11 forskellige deskriptorer. Det følger af § 18 i lov om havstrategi, at statslige, regionale og kommunale myndigheder ved udøvelse af beføjelser i medfør af lovgivningen er bundet af de miljømål, der er fastsat i havstrategien. Havstrategiloven og Danmarks havstrategi omfatter alle havområder, herunder havbund og undergrund, på søterritoriet og i de eksklusive økonomiske zoner. Havstrategiloven finder imidlertid ikke anvendelse på havområder, der strækker sig ud til 1 sømil uden for basislinjen, i det omfang de er omfattet af vandplanlægningen efter lov om vandplanlægning og/eller indsats, der indgår i en vedtaget Natura 2000-plan efter miljømålsloven. Havstrategien indeholder også en vurdering af de kumulative effekter fra presfaktorer på havmiljøet.

Det skal på denne baggrund som led i den strategiske miljøvurdering af planen og udarbejdelsen af miljørapporten vurderes, om gennemførelsen af planen vil være uforenelig med opnåelse af de i medfør af direktiverne fastsatte miljømål for vand- og havmiljøet.

De miljømæssige påvirkninger og muligheden for at foretage afværgeforanstaltninger vurderes dog at afhænge af det konkrete projekt, anlægsmetoder og placering, og miljørapporten vil derfor kun behandle den potentielle miljøpåvirkning på et overordnet niveau.

## **Eksisterende forhold og miljøstatus**



Miljørapporten skal indeholde en generel redegørelse for eksisterende forhold for den marine flora og fauna og naturtyper, herunder om der i influensområdet for marine forhold forventes at være særligt sårbare og beskyttede arter og naturtyper, høj biologisk mangfoldighed og om området f.eks. udgør vigtige gyde-, føde- eller opvækstområder for fisk. Redegørelsen udarbejdes på baggrund af eksisterende, tilgængelige data og erfaringer, bl.a. oplysninger fra miljøkonsekvensrapporten for etablering af Lynetteholm.

Miljørapporten skal på baggrund af eksisterende data redegøre for den forventede forekomst og tilstand af bestande af havpattedyr i området. Endvidere skal rapporten på baggrund af den tilgængelige viden redegøre for havfugle i anlægsområderne, herunder om der findes særligt beskyttede områder.

### **Vurdering af påvirkninger**

Miljørapporten skal på det foreliggende datagrundlag foretage en vurdering af væsentlige påvirkninger på arter og naturtyper fra projekterne i planen. Vurderingen skal have fokus på særligt sårbare og beskyttede naturtyper eller arter i området, hvor der i forbindelse med det senere konkrete projekt er grund til ekstra opmærksomhed i forhold til anlægsmetoder- og perioder, afværgeforanstaltninger eller overvågning.

Miljørapporten skal så vidt muligt give anbefalinger til, hvordan der i forbindelse med udformningen af de konkrete projekter kan tages højde for miljøpåvirkninger, som bør vurderes mere detaljeret i forbindelse med projektansøgninger, og evt. ske tilpasning af f.eks. placering eller udformning af anlæggene for at sikre den størst mulige positive effekt af planen og mindske negative miljøpåvirkninger.

## **4.7.2. Befolkningen og menneskers sundhed**

### **4.7.2.1. Landskab og visuel påvirkning**

#### **Potentiel påvirkning**

Den visuelle indvirkning kan have betydning for befolkningen, da især tekniske anlæg og bebyggelsesstrukturer kan påvirke oplevelsen af et landskab/byrum og have betydning for den rekreative anvendelse af et område. Også de længerevarende anlægsperioder for infrastruktur kan påvirke denne oplevelse. Rekreative muligheder har betydning for menneskers sundhed. Påvirkningen af områdets rekreative muligheder i anlægsfasen og i driftsfasen bør derfor belyses. Tilgængeligheden til rekreative tilbud har stor betydning for, i hvilken grad de benyttes. Etablering af nye forbindelser (særligt cykel, metro) vil dog også kunne forbedre adgangen til rekreative områder og oplevelser.

En gennemførelse af planens indhold med byudvikling og dertilhørende infrastruktur vil være synlige og dermed have indvirkning på visuelle indtryk.

Påvirkningen og konsekvenserne heraf afhænger af den konkrete placering og udformning af anlæggene, men også typen af rekreativ anvendelse og omgivelserne på et konkret sted. Det vurderes derfor også, at indvirkningen kun kan belyses på et overordnet niveau i miljørapporten.

### **Eksisterende forhold og miljøstatus**

Miljørapporten skal indeholde en beskrivelse af området omfattet/påvirket af planen samt billeder fra området, for at illustrere den eksisterende situation. Miljørapporten skal indeholde en beskrivelse af de eksisterende rekreative tilbud i området omfattet af planen.

### **Vurdering af påvirkninger**

Miljørapporten skal indeholde en vurdering af den visuelle påvirkning, som kan forventes ved en gennemførelse af planen. Vurderingen skal så vidt muligt visuelt illustrere den type anlæg og bebyggelses-strukturer, som kan forventes, i form af f.eks. eksempelillustrationer, billeder af allerede etablerede, sammenlignelige anlæg eller repræsentative visualiseringer fra lignende projekter.

Der bør på baggrund af et beregningsteknisk scenarie for byudvikling af Østhavnen udarbejdes perspektiverende visualiseringer af bebyggelserne fra en række udvalgte standpunkter – både fra bysiden og fra vandsiden. Standpunkterne fastlægges i samarbejde med Københavns Kommune. Visualiseringerne fra anlægslovsprojektet bør kunne anvendes for så vidt angår en fremtidig bebyggelsesstrukturer på Lynetteholm.

Vurderingen skal ikke være konkret i forhold til den visuelle indvirkning på bestemte lokaliteter, da den konkrete udformning ikke kendes på nuværende tidspunkt, men bør være en overordnet vurdering af den forventede visuelle påvirknings omfang og karakter.

Miljørapporten skal indeholde en vurdering af hvordan de eksisterende rekreative tilbud i området omfattet af planen påvirkes og hvilke nye tilbud, der er planlagt.

#### **4.7.2.2. Støj, støv og vibrationer**

##### **Potentiel påvirkning**

En gennemførelse af planens indhold må forventes at ville medføre støj, støv og vibrationer fra anlægsarbejderne og i driftsfasen. Dette gælder især ved et evt. behov for natarbejde i tætbefolkede områder. I det omfang tung transport af materialer mv. går ad transportruter gennem støjfølsomme omgivelser, kan dette potentielt også være væsentligt.

Anlægsarbejder på havet vil ligesom på land medføre forskellige typer støj, som potentielt kan have indvirkning på menneskers sundhed især hvis det kan forstyrre folks nattesøvn.

De miljømæssige påvirkninger vurderes dog at afhænge af det konkrete projekt, anlægsmetoder og placering, og miljørapporten vil derfor kun behandle den potentielle miljøpåvirkning på et overordnet niveau.

##### **Eksisterende forhold og miljøstatus**

Miljørapporten skal redegøre for miljøstatus i forhold til støj. Eksisterende støjkortlægning med prognostisering af støjbidrag fra Lynetteholm mm. kan inddrages som forventet miljøstatus. Eksisterende miljøtilstand vurderes kvalitativt i.f.t. mængden af støjpåvirkede by- og/eller boligområder, som bliver påvirket af planens anlægsprojekter.

## **Vurdering af påvirkninger**

Vurderingen af planen bør indeholde en opgørelse over mængden af arealer/boliger, som forventes påvirket af planen – både de der påvirkes med øget støj fra nye vejforbindelser, herunder den lokale vejbetjening på byudviklingsarealerne, og de der sandsynligvis vil opleve en reduktion af støjbidraget fra det overordnede vejnet.

Miljørapporten skal indeholde en redegørelse for den støj og støv, som kan forventes i anlægsfasen af planen. Redegørelsen baseres på erfaringer fra sammenlignelige arbejder og identifikation af støjfølsomme omgivelser. Rapporten skal så vidt muligt give anbefalinger til, hvordan der i forbindelse med udformningen af det konkrete projekt kan ske tilpasning af f.eks. placeringen af anlæggene for at mindske miljøpåvirkningerne.

Endvidere skal miljørapporten foretage en vurdering af mulige påvirkninger fra vibrationer i forbindelse med anlægsfasen, og herunder de potentielle skader det kan medføre.

Rapporten skal ligeledes indeholde en redegørelse for den støj, som kan forventes i driftsfasen., herunder for forskelle ved forskellige varianter. Redegørelsen skal baseres på erfaringer fra sammenlignelige anlæg.

Påvirkningen og konsekvenserne afhænger af den konkrete placering og udformning af anlæggene. Det vurderes derfor også, at indvirkningen kun kan belyses på et overordnet niveau i miljørapporten.

### **4.7.2.3. Sejlads**

#### **Potentiel miljøpåvirkning**

Gennemføres planen vil anlægsarbejderne ud for København påvirke sejladsforhold og sejladsikkerhed i anlægsperioden. Herunder primært hvis Østlig Ringvej bliver anlagt som en sænketunnel, som vil betyde udgravning af renden til installation og tilbagefyldning omkring sænketunnellen i et område med erhvervstrafik og et meget stort antal lystfartøjer.

En evt. etablering af metro som højbane over dele af Margretheholm Havn vil påvirke den rekreative sejlads lokalt i både anlægs- og driftsfasen. Ligeledes vil etablering af en eller flere cykelforbindelser på tværs af havneindsejlingen/-løbet påvirke både den erhvervsmæssige og den rekreative sejlads i både anlægs- og driftsfasen.

De miljømæssige påvirkninger vurderes dog at afhænge af det konkrete projekt, anlægsmetoder og placering, og miljørapporten vil derfor kun behandle den potentielle miljøpåvirkning på et overordnet niveau.

#### **Eksisterende forhold og miljøstatus**

Miljørapporten skal redegøre for eksisterende sejladsforhold i området og beskrive f.eks. identificerede sejlruiter, transitruter eller øvrige forhold, som kan være problematiske i forbindelse med et konkret projekt inden for undersøgelsesområdet, eller som vil kræve særlig opmærksomhed i forbindelse med udformning af det konkrete projekt.

## **Vurdering af påvirkninger**

Miljørapporten skal indeholde overordnet beskrivelse af den potentielle påvirkning af sejladsforhold og sejladsikkerheden i forbindelse med anlæg af Østlig Ringvej og øvrige anlæg med mulig påvirkning af sejlads, herunder om der er særlige forhold, som vil skulle inddrages i en senere sejladsrisikoanalyse i forbindelse med det konkrete projekt.

Bugsering af tunnelelementer fra Rødbyhavn til København kan påvirke anden skibstrafik i anlægsfasen, hvilket vil blive belyst og vurderet konkret i den efterfølgende VVM.

Miljørapporten skal indeholde en overordnet vurdering af konsekvenser for sejladsikkerheden ved placering af en tunnel som følger linjeføringsvariant Ø4/Ø5. Derudover skal betydningen af linjeføringsvariant Ø3 belyses.

Vurderingen af indvirkningerne skal ikke forholde sig til den konkrete sejladsrisiko og påvirkning af sejladsforholdene, da den konkrete udformning af tunnelen ikke kendes i detaljer, men skal bestå af en generel vurdering af de potentielle indvirkninger på sejladsikkerhed og sejladsforhold fra en sænketunnel. Erfaringer fra f.eks. Femern-bælt forbindelsen og Øresundsforbindelsen kan inddrages.

### **4.7.2.4. Trafik**

#### **Potentiel miljøpåvirkning**

En gennemførelse af planens indhold vil påvirke trafikken permanent i København, særligt i indre by og områder nær anlæggene, ligesom der vil være påvirkning regionalt.

Relevante forhold som har tæt sammenhæng med den trafikale effekt på lang sigt er bl.a.:

- Trafikken på Østlig Ringvej og på adgangsveje
- Trafikken i indre by og de nærliggende områder samt på det regionale vejnet (i København)
- Trafikken på det overordnede statsvejnet
- Trafikale effekter af en etapeopdeling
- Trafikale effekter af Østlig Ringvej med/uden TSA på Prøvestenen

I anlægsfasen vil både etablering af Østlig Ringvej og af metroforbindelse medføre en effekt fra transport af materialer og mandskab til og fra byggepladserne og fremkommeligheden kan påvirkes af afspærringer omkring byggepladserne mv. Østlig Ringvejs delstrækning fra Nordhavn til Lynetteholmen vil sandsynligvis forbedre forbindelsen for lastbiltrafikken, hvilket vil afhjælpe det trafikale pres sydfra i forbindelse med etablering af Lynetteholmen. Anlæg af supplerende vejbetjening vil ligeledes medføre transport af materialer og mandskab samt påvirke den øvrige trafik.

De miljømæssige påvirkninger vurderes dog at afhænge af det konkrete projekt, anlægsmetoder og placering, og miljørapporten vil derfor kun behandle den potentielle miljøpåvirkning på et overordnet niveau.

#### **Eksisterende forhold og miljøstatus**

Miljørapporten skal indeholde en redegørelse for den nuværende trafikale status i området samt relevante tilgrænsende områder, hvor planens indhold foreslås gennemført og hvor denne påvirker trafikken permanent.

### **Vurdering af påvirkninger**

Miljørapporten skal indeholde en overordnet redegørelse for planens påvirkning af trafikken i Hovedstadsområdet såfremt den gennemføres, herunder om eksisterende beboelse mv. eller infrastruktur kan blive påvirket. Det gælder både i anlægsfasen og i driftsfasen.

Redegørelsen skal tage udgangspunkt i den viden, der er herom og beskriver herunder de centrale forudsætninger der er gjort i de forskellige eksisterende analyser. Planens samlede påvirkning af biltrafikken vil hænge sammen med udvikling af kollektive og individuelle transportformer i planområdet, hvorfor disse sammenhænge skal belyses. Det kan være en fordel at vise konsekvenserne på et influenskort.

Det overordnede statsvejnet forstås som udgangspunkt som Amager- og Øresundsmotorvejen, Lyngbyvejen og Ring 3. Hertil kommer det øvrige regionale vejnet.

Påvirkningen og konsekvenserne afhænger af den konkrete placering og udformning af anlæggene. Det vurderes derfor også, at indvirkningen kun kan belyses på et overordnet niveau i miljørapporten.

Såfremt det vurderes nødvendigt, at supplere de eksisterende trafikberegninger for vejtrafik, skal modelværktøjet OTM 7.1 anvendes så resultaterne er sammenlignelige med forundersøgelserne.

#### **4.7.2.5. Flysikkerhed**

##### **Potentiel miljøpåvirkning**

Projektområdet ligger tæt på Københavns Lufthavn, endvidere er der en vandflyver og lejlighedsvis helikoptertrafik, som opererer fra Kronløbet i den nordlige del af projektområdet.

I forbindelse med et eventuelt anlægsarbejde med en Østlig Ringvej, metroforbindelse og vejforbindelser vil der formentlig skulle benyttes kraner, borerigge mv. som kan have betydelig højde.

De miljømæssige påvirkninger og vurderes dog at afhænge af det konkrete projekt, anlægsmetoder og placering, og miljørapporten vil derfor kun behandle den potentielle miljøpåvirkning på et overordnet niveau.

##### **Eksisterende forhold og miljøstatus**

Miljørapporten skal indeholde en liste over eksisterende lufthavne og flyvepladser og i muligt omfang flytrafik af relevans inden og tæt på projektområdet ved København.

### **Vurdering af påvirkninger**

Miljørapporten skal indeholde en overordnet vurdering af, om anlægsarbejde forventes at kunne udgøre en risiko for flysikkerheden. Vurderingen kan tage udgangspunkt i erfaringer fra anlægsarbejdet for eksisterende projekter og eventuelle sikkerhedskrav til højden af kraner, lys mv.

Miljørapporten skal tage klart forbehold for, at der ikke på nuværende tidspunkt kan ske en fyldestgørende vurdering af risikoen for flytrafik.

#### **4.7.2.6. Magnetfelter**

Påvirkning af omgivelserne, herunder hospitaler med magnetfelter (EMC) fra kørestrøm kan være væsentlig, mens magnetfelternes påvirkning af menneskers sundhed ikke vurderes at være væsentlig i øvrigt.

Eksponering for magnetfelter vurderes ikke at være afgørende for projektets gennemførelse eller projektets overordnede placering.

Miljørapporten bør redegøre for, om der er særlige områder, hvor magnetfelter potentielt kan påvirke væsentligt.

#### **4.7.3. Jordbund og arealanvendelse**

##### **Potentiel påvirkning**

Miljøpåvirkninger fra planen er i første række udlægget af de indvundne arealer til byudvikling og delvis til infrastrukturer. Byudvikling skaber som udgangspunkt en forsegling af jordbunden, som betyder at den ikke kan udnyttes til andre formål. Ved at anlægge et større rekreativt naturpræget areal langs planens østlige kyst skabes der mulighed for, at arealerne kan anvendes til en ny bynatur med deraf følgende bidrag til en forøgelse af biodiversiteten.

Miljøpåvirkningerne fra opgravning og nyttiggørelse (og om fornødent delvis deponering) af den overskydende jord fra byggeri kan have væsentlige miljøpåvirkninger, selv om det den korte afstand til nyttiggørelsesanlægget Lynetteholm giver gode muligheder for at holde disse på et minimum.

I forbindelse med anlæg af en metro kan miljøpåvirkningerne fra opgravning og nyttiggørelse af jord og muck være væsentlig. Jord stammer primært fra udgravning af stationsskakte, cut-and-cover og ramper, samt evt. nivellering af byggepladser mv., mens muck stammer fra boring af tunnelerne med tunnelboremaskine.

De miljømæssige påvirkninger og vurderes dog at afhænge af det konkrete projekt, anlægsmetoder og placering, og miljørapporten vil derfor kun behandle den potentielle miljøpåvirkning på et overordnet niveau.

##### **Eksisterende forhold og miljøstatus**

Miljørapporten skal indeholde en redegørelse for den overordnede arealanvendelse samt en vurdering af risici for at forurenede jord skal håndteres i de eksisterende byområder og i forbindelse med

gennemførelsen af planen. Overordnet kortlægning af den eksisterende arealanvendelse gennemføres og miljøtilstanden forsøges fremskrevet for de eksisterende arealer.

### **Vurdering af påvirkninger**

Miljørapporten skal indeholde en vurdering af arealanvendelsen på planens arealområde, herunder hvorvidt planen giver mulighed for at skabe en varieret og mangfoldig anvendelse af arealerne.

Miljørapporten skal så vidt muligt give anbefalinger til, hvordan der i forbindelse med udformningen og miljøvurderingen af det konkrete projekt kan ske tilpasning af f.eks. placering eller udformning af anlæggene for at mindske miljøpåvirkningerne.

Der skal på et overordnet niveau redegøres for hvordan jordforurening kan håndteres så spredning af forurening undgås og lettere forurenede jord eventuelt kan nyttiggøres.

## **4.7.4. Vand**

### **4.7.4.1. Grundvand**

#### **Potentiel påvirkning**

En gennemførelse af planens indhold kan medføre en potentiel miljøpåvirkning af grundvandet ved grundvandssænkninger og re-infiltration eller infiltration af drikkevand/havvand. Det gælder kvantitativt, såvel som kvalitativt/kemisk. Desuden kan mobilisering af kendte jordforureninger i nærheden af grundvandssænkningerne være væsentlig.

De miljømæssige påvirkninger vurderes dog at afhænge af det konkrete projekt, anlægsmetoder og placering, og miljørapporten vil derfor kun behandle den potentielle miljøpåvirkning på et overordnet niveau.

#### **Eksisterende forhold og miljøstatus**

Miljørapporten skal indeholde en redegørelse for risikoen for mobilisering af kendte jordforureninger, den overordnede arealanvendelse samt en vurdering af risiko for jordforurening baseret på eksisterende oplysninger fra kommuner og regionen.

### **Vurdering af påvirkninger**

Miljørapporten skal omfatte en overordnet redegørelse for hvordan en gennemførelse af planens projekter kan medføre miljøpåvirkninger af grundvandet i henholdsvis anlægs- og driftsfasen og om der findes bygninger, infrastruktur, recipienter og lignende der er følsomme overfor midlertidige grundvandssænkninger.

Miljørapporten skal så vidt muligt give anbefalinger til, hvordan der i forbindelse med udformningen og miljøvurderingen af de konkrete projekter kan ske tilpasning af f.eks. placering eller udformning af anlæggene for at mindske miljøpåvirkningerne.

#### **4.7.4.2. Overfladevand og recipienter**

##### **Potentiel påvirkning**

I anlægsfasen er der behov for at aflede overskydende vand fra udgravningen og i driftsfasen skal vand fra anlæggene (veje, tunneller og byudviklingen på Lynetteholmen) afledes. I anlægsfasen er der et indirekte vandforbrug til fremstilling af materialer, men det vurderes at være så begrænset, at det ikke udgør en væsentlig påvirkning.

De miljømæssige påvirkninger vurderes at afhænge af de konkrete projekter, anlægsmetoder og placering, og miljørapporten skal derfor kun behandle den potentielle miljøpåvirkning på et overordnet niveau.

##### **Eksisterende forhold og miljøstatus**

Miljørapporten skal indeholde en beskrivelse af den nuværende tilstand for overfladevand i recipienter, som vurderes at kunne blive anvendt som recipient for afledning fra planens elementer.

##### **Vurdering af påvirkninger**

Miljørapporten skal indeholde en kvalitativ vurdering af, om planens elementer kan gennemføres i overensstemmelse med miljømålene for de identificerede recipienter.

#### **4.7.5. Luft**

##### **Potentiel påvirkning**

Luftemissionerne fra anlægs- og transportmateriel mv. i anlægsfasen kan være væsentlige. I driftsfasen kan de indirekte emissioner som følge af energiforbrug til beboere og virksomheder medføre en påvirkning af luftkvaliteten afhængig af energiforsyningskilder.

De miljømæssige påvirkninger og vurderes dog at afhænge af det konkrete projekt, anlægsmetoder, herunder den teknologiske udvikling, og placering, og miljørapporten vil derfor kun behandle den potentielle miljøpåvirkning på et overordnet niveau.

##### **Eksisterende forhold og miljøstatus**

Miljørapporten skal indeholde en redegørelse for den nuværende tilstand.

##### **Vurdering af påvirkninger**

Miljørapporten skal indeholde en beskrivelse af potentielle udledninger til luften fra de anlæg, som kan forventes benyttet til en konkret gennemførelse af planens indhold, hvis de kan forventes at indeholde kraftige drivhusgasser.

I driftsfasen kan emissioner fra køretøjer på vejinfrastrukturen medføre en påvirkning af luftkvaliteten afhængig af køretøjerne (fossil-/eldrevne). Påvirkningen kan være væsentlig i en længere årrække, hvor



en betydelig del af køretøjerne vil være fossildrevne. I det omfang at det er muligt ud fra nuværende tilgængelig viden, skal rapporten beskrive de potentielle udledninger i driftsfasen på baggrund af overgangen til eldrevne køretøjer.

I driftsfasen kan en øget benyttelse af cykel og metro som transportmiddel medvirke til at reducere emissioner fra biler og således forbedre luftkvaliteten. Vurderinger af omfanget heraf tager udgangspunkt i forundersøgelser af Østlig Ringvej og metroforbindelser samt analyser gennemført af Københavns Kommune i forbindelse med Lynetteholm (Københavnersporsanalyserne). Desuden vil yderligere vurderinger kunne indgå i den kommende analyse af cykelinfrastruktur.

#### **4.7.6 Klimatiske faktorer**

##### **Potentiel påvirkning**

Gennemførelsen af planens indhold vil have en påvirkning i både anlægs- og driftsfasen. Påvirkningen af klimaet i anlægsfasen er dels direkte fra energiforbrug til byggeri og anlæg, dels indirekte gennem byggematerialer med indeholdt klimabelastning.

Efterfølgende vil bl.a. bydelens energi- og ressourceforbrug medføre en varig påvirkning, der forventes at være væsentligt, men også faldende over tid som følge af indsatser for reduceret klimabelastning. Da der er tale om nye byområder uden bestående energiinfrastruktur kan energiforsyning mv. etableres fra grunden med særligt hensyn til klimapåvirkninger. Byudviklingen afføder også et transportbehov, der vil medføre klimapåvirkninger. Dette belyses for de konkrete infrastrukturanlæg, der skal håndtere transportbehovet.

I driftsfasen kan en øget benyttelse af cykel som transportmiddel medvirke til at reducere klimapåvirkninger fra andre transportmidler og således have en positiv effekt, der skønnes at kunne være væsentlig.

De miljømæssige påvirkninger vurderes dog at afhænge af det konkrete projekt, anlægsmetoder og placering, og miljørapporten vil derfor kun behandle den potentielle miljøpåvirkning på et overordnet niveau.

##### **Eksisterende forhold og miljøstatus**

Miljørapporten skal indeholde en redegørelse for nationale samt internationale målsætninger og forpligtelser i forhold til reduktion af drivhusgasemissioner. Det kan eksempelvis være i forhold til Københavns Kommuneplan 2019.

Redegørelsen skal desuden inddrage risiko for oversvømmelser i forbindelse med klimaudvikling.

##### **Vurdering af påvirkninger**

Miljørapporten skal indeholde en redegørelse for planens overordnede betydning for målsætninger i forhold til emission af drivhusgasser og partikler.

Den konkrete påvirkning er afhængig af det konkrete projekt. Opgørelsen må bero på et kvalificeret skøn ud fra erfaringer fra tidligere lignende projekter samt de udførte forundersøgelser i forhold til Østlig Ringvej og metroforbindelsen kan finde anvendelse, da en yderligere kvalificering ikke kan foretages, før projektet bliver mere konkret.

I driftsfasen vil der være emissioner fra trafikken, som bruger vejen. Emissioner herfra afhænger af trafikprognoser, udviklingen i vognparken fra fossile brændsler mod elektricitet osv.

#### **4.7.7. Materialer, affald og råstoffer**

##### **Potentiel påvirkning**

En gennemførelse af planen vil medføre, at der vil skulle anvendes betydelige råstoffer mv.

Mængderne af de væsentligste materialer og resurser og deres tilknyttede miljøpåvirkning vurderes at medføre væsentlige miljøpåvirkninger. Det gælder f.eks. beton, stål og andre metaller, såvel som råstoffer i form af vand, sand, grus, sten, jord mv. Nyttiggørelse af affald kan give positive miljøpåvirkninger.

De miljømæssige påvirkninger og vurderes dog at afhænge af det konkrete projekt, anlægsmetoder og placering, og miljørapporten vil derfor kun behandle den potentielle miljøpåvirkning på et overordnet niveau.

##### **Eksisterende forhold og miljøstatus**

Miljørapporten skal kort redegøre for de eksisterende arealinteresser i regionernes råstofplanlægning (råstofområder) og målsætninger for ressourceanvendelse.

##### **Vurdering af påvirkninger**

Miljørapporten skal indeholde en opgørelse over de væsentligste materialer, som indgår i etableringen af anlægget. Herunder som minimum beton, stål og sten. Energiforbrug til anlægsarbejdet estimeres om muligt på baggrund af tilgængelige tal.

Der identificeres steder og processer i projektet, hvor affald kan nyttiggøres og den deraf følgende gevinst i form af reduktion i forbruget af jomfruelige råstoffer og energi belyses kvalitativt (og gerne kvantitativt, hvis det kan gøres meningsfuldt på dette tidlige stadie). Muligheden for at optimering af energieffektiviteten i væsentlige processer vurderes.

Gennemførelsen af planens indhold kan have betydning for muligheden for at indvinde råstoffer, herunder på havbunden hvis Østlig Ringvej placeres i aktuelle eller potentielt kommende områder for råstofindvinding, og kan derved have en betydning for fremtidig anskaffelse af råstoffer.

#### **4.7.8. Fiskeri**

##### **Potentiel påvirkning**

Det skal analyseres nærmere om og hvordan anlæg af en potentiel sænketunnel kan medføre dels en påvirkning på fiskeressourcen, dels have betydning for fiskeriet, hvis anlægsarbejdet medfører restriktioner ift. adgang til fangstområder.

Omfanget af erhvervsfiskeriet er begrænset omkring København, men det rekreative fiskeri er betydeligt. Fiskeri skal behandles på et overordnet niveau i miljørapporten, idet påvirkningerne vil være afhængige af den konkrete projektplacering og udformning, som ikke kendes på tidspunktet for den strategiske miljøvurdering. Vurderingen skal ikke omfatte værdien af de materielle goder og den potentielle påvirkning heraf såsom estimer af værdien af tabt fangst fra en kommende anlægsperiode, da økonomiske forhold af denne karakter ikke skal indgå i en miljøvurdering.

De miljømæssige påvirkninger vurderes dog at afhænge af det konkrete projekt, anlægsmetoder og placering, og miljørapporten vil derfor kun behandle den potentielle miljøpåvirkning på et overordnet niveau.

### **Eksisterende forhold og miljøstatus**

Miljørapporten skal redegøre for den overordnede fiskeressource i området, f.eks. ift. ressourcens tilstand og vigtighed, og områder af stor betydning for fisk (biologisk set) og fiskeriet, f.eks. fangstområder, gydeområder mv. hvis der findes oplysninger herom.

### **Vurdering af påvirkninger**

Miljørapporten skal indeholde en vurdering af den forventede påvirkning på fiskeri i forbindelse med anlæg af et projekt, herunder om der kan forventes forbud mod fiskeri i en anlægsfase. Vurderingen kan tage udgangspunkt i eksisterende erfaringer fra lignende projekter.

## **4.7.9. Materielle goder**

### **Potentiel påvirkning**

En gennemførelse af planens projekter vil bl.a. indebære byudvikling af de bestående områder i Østhavnen, som vil medføre nedrivning af bygninger og andre anlæg for at skabe en bystruktur med nye anvendelser. Det samme gælder påvirkninger af materielle goder (aktiviteter, virksomheder), der vurderes ikke at kunne sameksistere med byudvikling på grund af forureningsgener, arealbehov mv. og som derfor må ophøre. Der vurderes også at være midlertidige påvirkninger af materielle goder i anlægsfasen som følge af f.eks. forringede adgangsforhold, støjpåvirkning eller andet.

Etablering af forbindelser over havnen og på tværs af Kronløbet vil afhængig af placering, udformning og etableringstidspunkt have væsentlig betydning for erhvervsmæssig samt rekreativ/turistmæssig sejlads af værdi for byen. Disse hensyn omfatter store værdier knyttet til havneanlæg. Der er tale om en væsentlig påvirkning, der bør vurderes ud fra det foreliggende grundlag, men som i øvrigt vil indgå i den kommende analyse af cykelinfrastruktur.

Der vil samtidig være en forøget værdi af ejendomme som følge af byudviklingen, og virksomheder vil kunne få øget kunde- og arbejdskraftgrundlag mv. og dermed forbedret værdi.

Indvirkningen på materielle goder kan også omfatte kabler og anden infrastruktur, som skal flyttes som følge af anlægsarbejder.

De miljømæssige påvirkninger vurderes dog at afhænge af det konkrete projekt, anlægsmetoder og placering, og miljørapporten vil derfor kun behandle den potentielle miljøpåvirkning på et overordnet niveau.

### **Eksisterende forhold og miljøstatus**

Miljørapporten skal ikke indeholde en særskilt redegørelse for eksisterende forhold vedr. materielle goder og udnyttelsen heraf.

### **Vurdering af påvirkninger**

Miljørapporten bør indeholde en overordnet beskrivelse af den potentielle påvirkning af materielle goder fra planens potentielle miljøpåvirkninger skal ikke omfatte økonomisk værdi, f.eks. værdiforringelse af ejendomme ved udsættelse for støj eller værdiforøgelse af områder som følge af øget tilgængelighed.

Rapporten bør redegøre for kendte større forsyningsledninger, som potentielt kan blive berørt af en gennemførelse af planen.

### **4.7.10. Kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser, samt arkitektonisk og arkæologisk arv**

#### **Potentiel påvirkning**

Påvirkning af arkæologiske værdier vurderes at kunne være væsentlig i anlægsfasen, selv om kun en mindre del af områderne til byudvikling er ikke-opfyldte jordlag. Afhængig af gravedybde kan underliggende arkæologiske værdier også på de opfyldte områder blive berørt.

Fortidsminder og deres beskyttede omgivelser (beskyttelseslinjer) vil blive påvirket væsentligt og varigt. Særligt for at tilvejebringe den nødvendige adgang (fodgængere, cykler og lokal trafik) til og imellem de nye byområder kan der være behov for ændringer, der medfører væsentlige og varige påvirkninger af fortidsminder og eventuelt også bygninger med bevaringsværdi.

Ny bebyggelse skal ses i sammenhæng med værdier i udpegede værdifulde kulturmiljøer, der kan blive påvirket væsentligt, men hvis beståen og vedligehold også kan blive sikret bedre gennem en langsigtet bæredygtig anvendelse.

De miljømæssige påvirkninger og vurderes dog at afhænge af det konkrete projekt, anlægsmetoder og placering, og miljørapporten vil derfor kun behandle den potentielle miljøpåvirkning på et overordnet niveau.

### **Eksisterende forhold og miljøstatus**

Miljørapporten skal redegøre for eksisterende relevante landskabs- og kulturarvmæssige forhold i området, som planen berører.

Miljørapporten skal medtage kendte arkæologiske værdier på det marine område (ud over vrage er der bl.a. stenalderboplads ud for Amagers kyst).

### **Vurdering af påvirkninger**

Miljørapporten skal indeholde en overordnet vurdering af den potentielle påvirkning fra kommende anlæg på kulturarv i området, herunder området af særlig kulturhistorisk værdi, og hvor der derfor skal være særlig opmærksomhed i forbindelse med udformning af de konkrete projekter. Det kan f.eks. være inden for fredede områder.

Miljørapporten skal så vidt muligt give anbefalinger til, hvordan der i forbindelse med udformningen og miljøvurderingen af de konkrete projekter kan ske tilpasning, f.eks. placering og udformning af anlæggene for at mindske miljøpåvirkningerne.

Vurderingen skal bero på eksisterende data.

### **4.7.11. Havbund og vandkvalitet**

#### **Potentiel påvirkning**

En gennemførelse af planens indhold vil – såfremt Østlig Ringvej etableres som en sænketunnel – medføre gravearbejde, tilbagefyldning, opankring mv., som kan påvirke havbunden og vandkvaliteten i og omkring anlægsområdet. Endvidere skal overskudsmateriale fra udgravninger på havbunden deponeres eller nyttiggøres.

De miljømæssige påvirkninger vurderes dog at afhænge af det konkrete projekt, anlægsmetoder og placering, og miljørapporten vil derfor kun behandle den potentielle miljøpåvirkning på et overordnet niveau.

#### **Eksisterende forhold og miljøstatus**

Miljørapporten skal indeholde en overordnet redegørelse for eksisterende geologiske, geomorfologiske, kystmorfologiske og hydrologiske forhold i det potentielle influensområde for påvirkning af marine forhold, herunder vandkvalitet. Redegørelsen skal forholde sig til indsatsplaner, krav og målsætninger i medfør af vandplanerne for Øresund. Det marine influensområde for planen fremgår af afsnit 4.7.1.2.

### **Vurdering af påvirkninger**

Miljørapporten skal indeholde en vurdering af hvilke væsentlige påvirkninger af havbunden og vandkvaliteten, herunder badevandskvaliteten, som anlægsarbejderne forventes at medføre. Vurderingen skal inddrage erfaringer fra lignende projekter, herunder Femern-forbindelsen.

Da sænketunnelen nedgraves fuldstændig og der dermed bliver store arealer med ny havbund, kan miljørapporten indeholde erfaringsbaserede eksempler på hvordan den nye havbund kan etableres med henblik på at skabe rammer for god ny natur, biodiversitet mv.

Vurderingen skal inddrage erfaringer fra lignende projekter.

#### **4.7.12. Hydrografi og kystmorfologi**

##### **Potentiel påvirkning**

Anlæg som bygges ud i havet kan påvirke vandstrømme og udformningen af kyster og havbund gennem erosion og aflejring af materiale. Indstrømningen af saltvand gennem Storebælt, Øresund og Lillebælt har betydning for væsentlige, biologiske balancer og arter i Østersøen. I planen for Lynetteholm vil der udelukkende være tale om en midlertidig påvirkning fra nedgravningen af sænketunnelen for Østlig Ringvej. Der forventes derfor ikke at være en varig påvirkning af kystmorfologiske forhold ud over den midlertidige påvirkning i anlægsfasen.

De miljømæssige påvirkninger vurderes dog at afhænge af det konkrete projekt, anlægsmetoder og placering, og miljørapporten vil derfor kun behandle den potentielle miljøpåvirkning på et overordnet niveau.

##### **Eksisterende forhold og miljøstatus**

Miljørapporten skal indeholde vurdering af de nuværende forhold for vandgennemstrømningen med vægt på saltvandstilstrømning til Østersøen med udgangspunkt i 0-scenariet, hvor halvøen Lynetteholm er etableret.

##### **Vurdering af påvirkninger**

Miljørapporten skal indeholde en beskrivelse af betydningen af en mulig reduktion af indstrømningen af saltvand til Østersøen, i form af en kvalitativ vurdering af, om Østlig Ringvej kan påvirke vandudvekslingen med Østersøen med vægt på saltvandstilstrømning til Østersøen igennem Øresund. Det baseres på en overordnet vurdering. Såfremt en påvirkning ikke kan udelukkes på det foreliggende grundlag skal miljørapporten angive hvordan dette afdækkes i efterfølgende undersøgelser eller tekniske foranstaltninger.

Tilsvarende skal der for de kystmorfologiske forhold foretages en kvalitativ vurdering af om tilslutningsanlæggene kan påvirke kystmorfologien, herunder effekten på Amager Strandpark og evt. andre strande/badeområder.

#### **4.7. Manglende viden og usikkerhed**

Miljørapporten skal indeholde en beskrivelse af eventuel manglende viden i forhold til vurderingen af projektets indvirkninger på miljøet, eventuelle mangler i vidensgrundlaget og af væsentlige usikkerheder forbundet med vurderingerne.

Usikkerheder af en sådan karakter, at det har væsentlig betydning for miljørapportens konklusioner eller vurderingernes gyldighed/validitet skal klart beskrives for de relevante miljøemner.

#### **4.8. Afværgeforanstaltninger og overvågning**

I det omfang at der på nuværende tidspunkt kan identificeres afværgeforanstaltninger, som kan indarbejdes i de efterfølgende miljøkonsekvensvurderinger (VVM) af projekterne, vil disse skulle beskrives.

Miljørapporten skal indeholde et forslag til overvågningsprogram, som tager udgangspunkt i miljørapportens konklusioner og de forventede såvel positive som negative, væsentlige virkninger, herunder også kumulative virkninger på miljøet.

Det skal tilstræbes i forbindelse med overvågningsprogrammet at anvende allerede eksisterende overvågninger, og at der bl.a. fokuseres på de miljøemner, som er vigtige for byudviklingen i København, herunder befolkningen og menneskers sundhed.

#### **4.9. Metodebeskrivelse**

Miljørapporten og eventuelle tilhørende baggrundsdokumenter skal indeholde en metodebeskrivelse, beskrivelse af vurderingsgrundlaget og beskrivelse af de undersøgte parametre. Ligeledes skal der indgå en beskrivelse af den vurderingsmetode, der anvendes til at vurdere graden af miljøpåvirkningerne.

Den anvendte metode til vurdering af miljøpåvirkningerne skal klart kunne konkludere i hvilken grad, planen forventes at påvirke miljøet positivt eller negativt for de enkelte miljøparametre.

#### **4.10. Ikke-teknisk resumé**

Miljørapporten skal indeholde et ikke-teknisk resumé i et letlæseligt sprog, som på en klar og overskuelig måde skal formidle hovedtrækkene i rapporten. Det ikke-tekniske resumé er målrettet folk uden en miljøfaglig, teknisk eller juridisk baggrund.