

# Strategisk miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm

D-20220824-192743

# Disposition

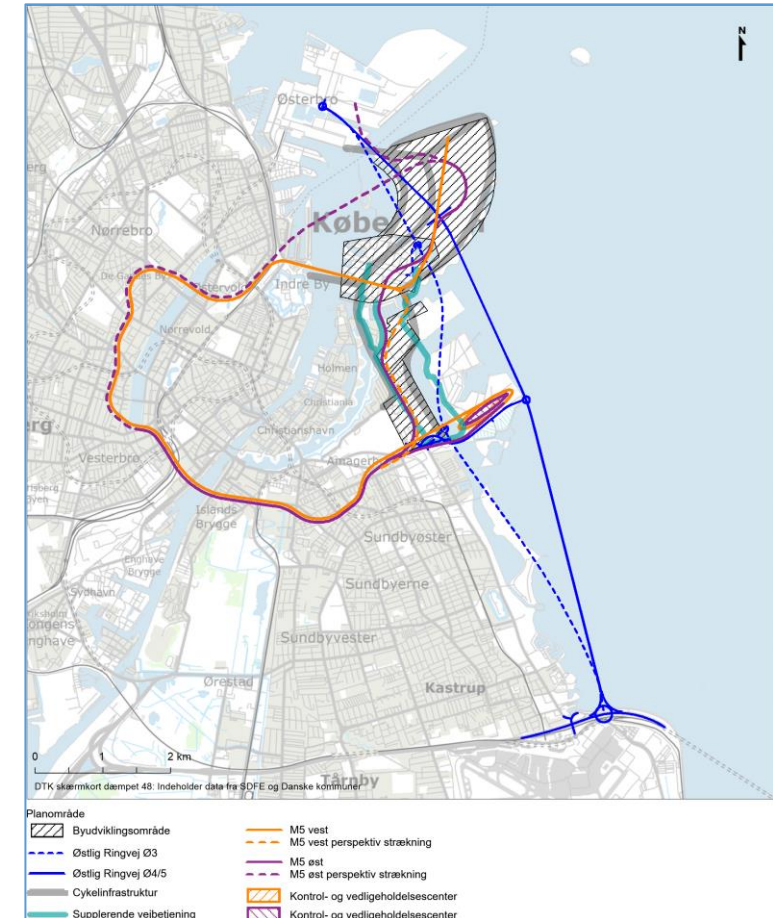
1. Hvad er en strategisk miljøvurdering (SMV)
2. Plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm
3. O-alternativ og beregningsforudsætninger
4. De væsentligste påvirkninger
5. Vurdering af kumulative effekter
6. Trafik og transport
7. Borgernes hverdag – menneskers sundhed
8. Velfærdseffekter
9. Landskab og kulturarv
10. Klimaforhold
11. Natur i havet
12. Natur på land
13. Høring og inddragelse

# 1. Hvad er en strategisk miljøvurdering (SMV)?

- En strategisk miljøvurdering er en redegørelse af de **overordnede, forventede, væsentlige negative og positive miljøpåvirkninger, ved gennemførelse af en plan** eller et program.
- Det, der er miljøvurderet i miljørapporten er den samlede *plan* for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm, som beskrevet **afgrænsningsnotatet** fra Transportministeriet d. 22. november 2021.
- I miljørapporten gennemgås følgende miljøfaktorer:
  - **Planforhold**
  - **Menneskers Sundhed**
  - **Materielle goder**
  - **Landskab og Kulturarv**
  - **Ressourcer og affald**
  - **Klimaforhold**
  - **Natur i havet**
  - **Natur på land**
- Miljørapporten er udarbejdet, så den opfylder kravene i **miljøvurderingsloven**.
- Den strategiske miljøvurdering giver ikke anbefalinger om eller tilladelser til igangsættelse af de forskellige elementer i planen. Det kræver **politiske beslutninger**.
- Konklusionerne i den strategiske miljørapport vil have karakter af **fokuspunkter**, som bør inddrages og vurderes nærmere i forbindelse med efterfølgende planlægning og projektering af de enkelte projekter.
- Den strategiske miljørapport er en **overordnet** miljøvurdering på baggrund af planens nuværende detaljeringsniveau.
- Hvis det besluttet at der skal arbejdes videre med planens delelementer, så skal foretages miljøkonsekvensvurderinger af de konkrete større anlægsprojekter. En miljøkonsekvensvurdering (også kendt som VVM) er en **detaljeret, specifik miljøvurdering af et konkret projekt**.

## 2. Plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm

- Den samlede *plan* for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm (Transportministeriet, 2022), er en opsummering af rammerne for udviklingen af Østhavnen, som fastlagt i principaftalen for anlæg af Lynetteholm, efterfølgende politisk besluttede ændringer af Lynetteholm samt de gennemførte forundersøgelser af Østlig Ringvej, metrobetjening og finansiering mv.
- Planen omfatter:
  - **Byudvikling** – udvikling af Lynetteholm, Refshaleøen, Kløverparken og Quintus med samlet ca. 4,9 mio. etm. frem til 2070.
  - **Østlig Ringvej** – indgår som sænketunnel med forskellige varianter og som boret tunnel som alternativ.
  - **Metro** – indgår som linjeføringerne M5 Vest og M5 Øst med muligheder for etapeopdeling samt varianter af højbane og tunnelløsning i Østhavnen.
  - **Cykelinfrastruktur** – udvikling af overordnet cykelinfrastruktur inkl. nye forbindelser over havnen og til det øvrige Amager.
  - **Supplerende vejbetjening** – indgår som lokale veje til og i området med tre varianter via Refshalevej eller over Margretheholm Havn.



Der er tale om en foreløbig placering af planelementerne, som ikke er bindende for den endelige placering.

### 3. 0-alternativ og beregningsforudsætninger

- I den strategiske miljøvurdering indgår et 0-alternativ, hvor befolkningsvæksten i Østhavnen i stedet er placeret andre steder i hovedstadsområdet. Desuden indgår hverken Østlig Ringvej, Metro M5 eller den foreslåede cykelinfrastruktur i 0-alternativet.
- Der er gennemført en række beregninger, som sammenligner planen med 0-alternativet fsva. trafik, klimaeffekter og samfundsøkonomiske effekter.
- Hovedkonklusionerne fra disse beregninger indgår i SMV'en. Beregningerne og forudsætningerne herfor er beskrevet nærmere i rapporten *"Samfundsøkonomiske effekter ved udvikling af Østhavnen"*, som offentliggøres af TRM forventeligt den 9. september.

# 4. De væsentligste påvirkninger

## Væsentlige påvirkninger generelt

- Den fremtidige bebyggelse langs østkysten af København vil **ændre udsynet** fra eksisterende byarealer ud over Øresund permanent, hvis påvirkning vil afhænge af **kvaliteten af den konkrete udformning**.

## Væsentlige positive påvirkninger

- Etablering af **nye boliger og arbejdspladser** til kommende beboere i København, som qua central placering forventes at blive **klima- og miljøvenlige** i forhold til 0-alternativet.
- Bedre adgang til **rekreative arealer** (både eksisterende og kommende).
- Etablering af et veludviklet **miljø- og klimaeffektivt transportsystem** (metro og cykelinfrastruktur).
- Væsentlig **aflastning** af trafikafviklingen i indre dele af København og dermed mindre støj og luftforurening hvor mennesker bor, og færre ulykker.

## Væsentlige negative påvirkninger

- Væsentlige midlertidige påvirkninger af befolkning og menneskers sundhed fra støjende **anlægsarbejder**, vibrationer og lokal luftkvalitet i anlægsfasen for Østlig Ringvej og Metro.
- Mulige væsentlige permanente påvirkninger af mulighederne for at udnytte **Margretheholm Havn** forbundet med valget af metrolinjeføring og supplerende vejbetjening.
- Væsentligt råstof- og **ressourceforbrug** forbundet med etablering af Østlig Ringvej og Metro.
- Væsentlige **CO<sub>2</sub> udledninger** forbundet med etablering af Østlig Ringvej og Metro.
- Mulige midlertidige væsentlige påvirkninger af **vandkvalitet**, bundvegetation, bundfauna og havbund fra etablering af Østlig Ringvej.

# 5. Vurdering af kumulative effekter

- Miljørapporten indeholder en vurdering af hvordan *planens* delelementer internt påvirker hinanden samt hvordan mulige påvirkninger fra *planen*, kan sammenfalde med andre aktiviteter uden for *planen*, også kaldet **kumulative virkninger**.
- Følgende aktiviteter er identificeret i forbindelse med afgrænsningen af miljøvurderingen:
  - Københavns Kommunes Stormflodsplan 2017 inklusive stormflodsporten i Kronløbet
  - Nordre Flint og Aflandshage Vindmølleparker
  - Krydstogtterminal på Nordhavn
  - Zonering af Prøvestenen
  - Udvidelse af Øresunds- og Amagermotorvejen
  - Udvikling af Københavns Lufthavn
  - Anlæg og drift af nordhavnstunnel
  - Nordhavnsmetro
  - Drift af gods- og containerterminalen i Nordhavn
  - Større klimatilpasningsanlæg i form af Novafos og HOFOR's skybrudstunneller
  - Trafikaneringsprojekt på Amager Strandvej
  - Drift af Lynetteholm
  - Udvidelse af Avedøre Holme, jf. Hvidovre Kommunes projekt "Holmene"

## Konklusion

- En del af anlægsarbejderne sker samtidig, men er **geografisk set ikke sammenfaldende** (f.eks. anlægsarbejder for Østlig Ringvej og Metro M5).
- Andre anlægsarbejder kan være geografisk sammenfaldende, men **ikke tidsmæssigt sammenfaldende** (f.eks. byudviklingen og etablering af Østlig Ringvej).
- Etablering af Metro M5 og Østlig Ringvej vil med en vis sandsynlighed ske samtidig, **og det kan medføre en samlet forstærket efterspørgsel efter råstoffer og et deraf følgende stort forbrug af disse.**

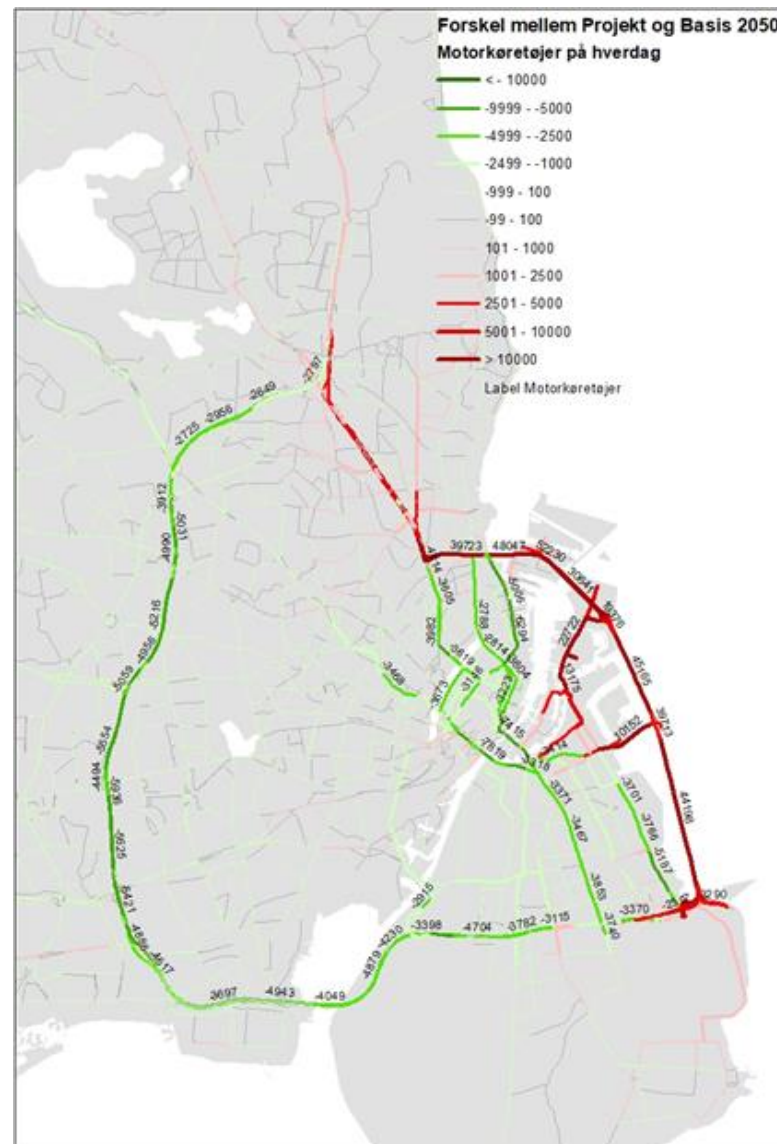
## 6. Trafik og transport

	Vejtrafik	Samlet trafik*
Hele hovedstadsområdet	-0,2%	+0,2%
København Kommune	+9,9%	+7,6%*
Københavns Kommune eksklusiv østlig ringvej	-2,3%	—
Indre by	-12,3%	-2,6%*
Brokvartererne**	-3% - -13%	-2% - -6%*

Anm.: Trafikarbejdet er opgjort som vognkilometer for vejtrafik, som udgøres af personbiler og vare- og lastbiler, og personkilometer for øvrige transportmidler.

\* Kollektiv trafik kan ikke opdeles geografisk på samme måde som de øvrige transportmidler. I opdeling på "København Kommune", "Indre by" og "Brokvartererne" indgår kollektiv trafik derfor ikke i beregning af den relative ændring.

\*\* Ekskl. Østlig Ringvej og Nordhavnsvej.



Effekt af udvikling af Østhavnen, herunder Østlig Ringvej i 2050 (køretøjer pr. hverdagsdøgn).



## Metro

- En udbygning af metronettet til betjening af Østhavnen, herunder Lynetteholm vil bidrage til, at København også i fremtiden er en **grøn og sammenhængende by**, hvor det er nemt og hurtigt at bevæge sig rundt med kollektiv transport. Afhængig af valgt linjeføring kan metrobetjening af Østhavnen og Lynetteholm afhjælpe **kapacitetsudfordringen over havnesnittet**.
- Som det fremgår af tabellen nedenfor, vil en ny metrolinje, M5, give mobilitet til et betydeligt antal borgere.

Årstal/Metrolinje	M5 Vest	M5 Øst
2035	24,2 mio.	14,3 mio.
2050	43,1 mio.	31,5 mio.
2070	60,9 mio.	47,8 mio.

*Forventede passagertal om året for hhv. M5 Vest og M5 Øst*

- Med etablering af en ny metrolinje udvikles en højklasset kollektiv trafikbetjening med kort transporttid **mellem Østhavnen og den eksisterende by**. Det muliggør, at den nye og gamle by opleves sammenhængende.

# 7. Borgernes hverdag/menneskers sundhed

Vurdering af påvirkning af befolkning og menneskers sundhed fra *planens* elementer handler om trafiksikkerhed, støj- og vibrationspåvirkninger fra anlægsarbejder og påvirkning af lokal luftkvalitet fra transporter og anlægsarbejder.

## Byudvikling

- Under opførelsen af bolig- og erhvervsbyggerier vil der opleves støj og vibrationer, særligt lokalt. **Påvirkningen fra støj og vibrationer vil være midlertidig** og skal af hensyn til borgerne overholde gældende forskrifter og krav.
- I forhold til **luftkvaliteten, forventes det, at den vil blive påvirket, om end i kort tid og lokalt, mens der byudvikles i Østhavnen**. Luftudskiftningen langs kystområdet er med til at mindske generne ved påvirkninger af luftkvaliteten.
- I driftsfasen forventes energibehov til opvarmning og elektricitet i den nye bydel at kunne dækkes af energikilder, som ikke giver anledning til en øget påvirkning af luftkvaliteten.

## Østlig Ringvej

- Ved anlæg af Østlig Ringvej vil **støjpåvirkningen og påvirkningen fra vibrationer være lokal og forbigående**, men visse anlægsarbejder kommer til at foregå i længere perioder i eller tæt på områder, hvor der færdes mennesker. Det forventes at anlægsarbejdet tilrettelægges med de nødvendige afværgeforanstaltninger, således at generne er mindst mulige.
- Anlæg af Østlig Ringvej kan desuden medføre en spærring af adgangen til enkelte af havnene langs Øresundskysten (Margretheholm Havn, Sundby Sejlklub og Prøvestenens Erhvervshavn m.fl.). Det gælder både for erhvervshavne og havne for fritidssejlere, men **påvirkningen forventes at være kortvarig og vil kun forekomme i anlægsperioden.**

## Metro

- Etablering af metro **vil give anledning til støj- og vibrationspåvirkning i anlægsfasen.** Der vil forventeligt, være en del borgere, der vil blive påvirket af anlægsarbejdet.
- Metrobyggeriet vil, afhængigt af valg af linjeføring påvirke adgangen til Margretheholm Havn. **Påvirkningen forventes at være kortvarig og kun i anlægsperioden, medmindre der etableres en højbane (en bane over jorden), hvilket vil resultere i en permanent påvirkning.**

## Cykelinfrastruktur

- Anlæg af cykelinfrastruktur er i mindre skala ift. planens andre elementer. Det vurderes, at **støj og vibrationer ikke vil give særlige gener under anlægsarbejdet**. I anlægsfasen kan anlægsarbejderne føre til omlægninger af eksisterende cykelstier og cykelruter.
- **Ved anlæg af stibroer vil sejlads i Inderhavnen påvirkes.**

## Supplerende vejbetjening

- **Støj-, støv og vibrationspåvirkningen vil være lokal og forbigående i anlægsfasen.**
- Der forventes en **ubetydelig påvirkning af luftkvaliteten** fra supplerende vejbetjening i driftsfasen.
- I driftsfasen vurderes der desuden, at der kan **forekomme en moderat påvirkning af vibrationer, når der skal køre tung trafik med varer og renovation** ad den supplerende vejbetjening. Støjpåvirkningen i driftsfasen forventes at være moderat.
- Alternativet øst om Margretheholm bebyggelsen kan få permanent påvirkning på Margretheholm Havn.

## 8. Velfærdseffekter

- Frem mod 2070 forventes det, at befolkningen på Sjælland vokser med mere end 300.000 personer. Ifølge de demografiske fremskrivninger vil mere end 50 pct. lokalisere sig i Københavns Kommune.
- Den demografiske udvikling, den høje efterspørgsel efter bynære boliger og mangel på rummelighed i byen skaber pres på boligmarkedet, som primært kan imødekommes med en tilstrækkelig mængde boliger, hvis prisstigningerne skal dæmpes og forskellene i priserne mellem København og omegnen ikke øges.
- Velfærdsgevinsterne ved at øge boligudbuddet centralt i København er højere end andre steder, fordi det høje prisniveau skyldes, at ønsket om at bo netop i København er særlig udbredt.
- Omvendt vil eksisterende boligejere i København opleve et velfærdstab, fordi deres boliger stiger mindre kraftigt i pris end i en situation uden udvikling af Østhavnen.
- Analysen viser dog, at de samlede velfærdseffekter er væsentligt positive. Velfærdsgevinsterne uddybes i analysen *Samfundsøkonomiske effekter af bosætning på Lynetteholm*.

## 9. Landskab og kulturarv

- Landskab og kulturarv omfatter visuelle forhold, fredninger og andre landskabelige og kulturhistoriske beskyttelsesinteresser og arkæologiske kendte og potentielle fundsteder på land og marint.
- Lynetteholm, anlæg af halvøen, der er vedtaget med en anlægslov i 2021, vil i sig selv ændre det landskab, der ses og opleves i København, lige som udvikling, byggeri og infrastruktur i hele Østhavnen vurderes at ville påvirke kulturarven både på land og i vand.

### Visuelle påvirkning

- De visuelle påvirkninger fra byudvikling vurderes ud fra diagrammatiske angivelser "skitser" af, hvordan udsynet fra ni fotostandpunkter ændres ved en sammenhængende bydannelse og en generel bygningshøjde på 24 meter, svarende til rammen i Københavns Kommuneplan 2019.



*Kortet viser de udvalgte fotostandpunkter, hvorfra planelementet byudviklingsområder er skitseret.*



*Fotostandpunkt 3 - eksisterende forhold og 0-alternativet set fra Langelinie.  
0-alternativet er tilsvarende de eksisterende forhold, da hverken Nordhavn eller Lynetteholm kan ses fra fotostandpunktet. 0-alternativet viser udsynet fra fotostandpunktet, hvis planen ikke gennemføres.*



*Fotostandpunkt 3 - fremtidige forhold set fra Langelinie. Til venstre ses en diagrammatisk angivelse af fremtidig bydannelse på Lynetteholm, hvor der til højre er angivet en bydannelse på Refshaleøen. Her vises hovedscenariet hvor Renseanlægget BIOFOS forbliver beliggende på Refshaleøen.*

- De visuelle påvirkninger vurderes **som værende væsentlige**, da den fremtidige byudvikling ændrer udsigten til himmel, hav og horisont fra de udvalgte fotostandpunkter permanent.
- Metro M5 vil ligeledes (hvis udført som højbane på del af strækningen) udgøre en væsentlig påvirkning af det eksisterende landskab i de nye byområder på Refshaleøen og Kløverparken. Når al byggeri og anlæg er afsluttet, **vil der fortsat være en påvirkning, som udgøres af tilstedeværelsen af nye bebyggelser, som sammen med andre elementer i planen vil påvirke det visuelle miljø væsentligt**

### Fredede fortidsminder og beskyttelseslinjer

- Byudviklingen og andre planelementer påvirker en række fredninger og fortidsminder, som der er mange af i Østhavnen, da området har været en del af Københavns tidligere forsvarsværn. **Påvirkningerne af fortidsminderne kan være væsentlige.**
- Gennemføres vejforbindelsen som en udvidelse af Refshalevej, vil det **medføre et væsentligt indgreb i Fæstningsmuren og det beskyttede fortidsminde Fæstningsringen.**
- Gennemføres det ene af de to øvrige alternativer, vil det medføre, at Margretheholm Havn enten gennemskæres af en bro eller blive begrænset af en bro på den østlige side af havnen. **Begge dele vil udgøre en væsentlig påvirkning.**



# 10. Klimaforhold

Klimaforhold omfatter beskrivelser af planelementernes overordnede klimaeffekter og en vurdering af *planens* klimapåvirkning i forhold til 0-alternativet.

- Beregning af klimaeffekter omfatter drivhusgasudledning fra både anlægs- og driftsfaser, omregnet til CO<sub>2</sub>-ækvivalenter (CO<sub>2</sub>e). Disse beregninger og forudsætningerne herfor er tilgængelige i "*Samfundsøkonomiske effekter af udvikling af Østhavnen*".

## Byudvikling

- For *planen* forventes byggeriet af boliger i kraft af bl.a. materialeforbrug og energiforbrug at medføre en CO<sub>2</sub>e-udledning i anlægsfasen. Sammenlignet med 0-alternativet forventes denne udledning at være lavere for boligerne i Østhavnen, idet de boliger, der etableres i omegnskommunerne forventes bygget med flere kvadratmeter end ved bebyggelse af Østhavnen.
- Omfanget af udledningen fra anlæg og drift af boliger i Østhavnen, inkl. bilproduktion, er beregnet til at være **70.000 til 365.000 ton CO<sub>2</sub>e lavere end ved boligbyggeri i omegnskommunerne.**

## Østlig Ringvej

- Omfanget af udledningen fra anlægsfasens etablering af Østlig Ringvej er beregnet til **godt 300.000 tons CO<sub>2</sub>e** inkl. drift og reinvestering, som udgør en mindre del af udledningen.

## Metro

- Etablering af metro fra København H til Lynetteholm N er beregnet at medføre en udledning på **ca. 290.000 tons CO<sub>2</sub>e** inkl. drift og reinvestering, som udgør en mindre del af udledningen.

## Samlet vurdering

- **Klimapåvirkningerne** fra planen vurderes samlet at medføre en **væsentlig negativ** påvirkning af klimaet.
- Sammenholdt med 0-alternativet forventes anlæg og drift af Østlig Ringvej og metro, inkl. ændret trafikarbejde, at have en højere CO<sub>2</sub>e-udledning end i 0-alternativet, da det er forudsat i beregningen, at der ikke etableres tilsvarende infrastruktur i 0-alternativet. Reelt må der dog forventes en vis udbygning eller etablering af infrastruktur, også i 0-alternativet, som vil medføre en CO<sub>2</sub>e-udledning.

# 11. Natur i Havet

Natur i havet omfatter hydrografi, kystmorfologi, havbund, bundvegetation, bundfauna, havpattedyr, fisk og fugle samt vandkvalitet.

- Anlægsarbejde ifm. etablering af Østlig Ringvej vil medføre en **omfattende, men midlertidig** påvirkning af havbund, bundvegetation og bundfauna, som samlet set vurderes som en moderat miljøpåvirkning. De øvrige påvirkninger fra anlægsarbejderne til etablering af Østlig Ringvej som sænketunnel er **moderate til ubetydelige**.
- Påvirkningerne af havbunden, bundvegetationen og bundfaunaen fra anlægsarbejderne og tildækningen af den nedgravede tunnel **forventes dog at være midlertidige**. Det er erfaringen, at havbund efter nogle år vender tilbage til den oprindelig tilstand, mens bundvegetationens genetablering kan tage årtier (25-40 år).

## Vandgennemstrømning

- Østlig Ringvej graves ned under havbunden og **påvirker derfor ikke vandgennemstrømningen**. Tunnellens tilslutningsanlæg ved Prøvestenen og Øresundsmotorvejen bygges på kysten, hvor placeringen i ikke strømfyldte områder og de begrænsede dimensioner medfører, at anlæggene ikke forventes at påvirke vandgennemstrømningen i Øresund.

## Vandkvalitet

- Bag ved de nye opfyld kan der periodisk og meget lokalt være nedsat vandudskiftning. **Påvirkningen vurderes at være ubetydelig**, idet anlæggene vil kunne udformes på en måde, så eventuelle negative effekter minimeres.
- Det vurderes på det foreliggende grundlag, at planelementet Østlig Ringvej og drift (opfyldningen) af Lynetteholm kumulativt **vil medføre en forringelse af vandkvaliteten ved udledning af nærings- og miljøfremmede stoffer**.
- Såfremt udledningen af næringsstoffer skulle vise sig at medføre en væsentlig påvirkning (forringelse af vandområdet ift. de opstillede målsætninger), vil det sandsynligvis være nødvendigt at anvende **afværgeforanstaltninger eller kompenserende**.

## Afgravning og sedimenthåndtering

- Ved afgravningen **vil der forekomme forbigående sedimentspild i havet**. Arbejdet skal tilrettelægges, så der sikres mindst mulige påvirkninger i havmiljøet, eksempelvis ved at gennemføre gravearbejdet i perioder, hvor havmiljøet er mindst sårbart, og ved anvendelse af gravemetoder, som minimerer spild af materialer, som man kender det fra for eksempel Femern Bælt-forbindelsen.

## Natura 2000-områder

- De nærmeste Natura 2000-områder er Saltholm og Vestamager, og i forhold til byudvikling, Metro, supplerende vejbetjening og cykelinfrastruktur er der ingen påvirkning af Natura 2000-områderne.
- Der er som led i den strategiske miljøvurdering udarbejdet væsentligheds- og konsekvensvurdering af planens potentielle påvirkninger af omkringliggende Natura 2000-områder. Østlig Ringvej er det eneste af planens elementer, som anlægges i det marine miljø, og dermed det eneste element, der potentielt kan medføre en væsentlig påvirkning af et Natura 2000-område.
- Vurderingerne viser, at der **ikke forventes væsentlige påvirkninger af arter, levesteder og områdernes integritet, når der anvendes en række afværgeforanstaltninger.**
- Disse forhold skal belyses mere dybdegående i en kommende miljøkonsekvensvurdering. I den forbindelse vil konkrete erfaringer fra Femern Bælt-projektet, hvor man har arbejdet målrettet med at begrænse de forbigående påvirkninger fra anlæg af en sænketunnel, herunder påvirkninger fra sedimentspild og undervandsstøj, blive inddraget.

## 12. Natur på land

Natur på land omfatter den biologiske mangfoldighed (flora og fauna), med fokus på beskyttede naturtyper og arter, potentielle yngle- og rasteområder og kendte forekomster af arter omfattet af habitatdirektivets bilag IV samt terrestriske Natura 2000-områder.

- I Østhavnen findes der ud over nogle småsøer, der er opstået som regnvandssøer, relativt få værdifulde eller beskyttede naturtyper.
- Planens elementer berører hovedsageligt eksisterende havne- og industriarealer og endnu ubebyggede arealer. Disse arealer er bestående af ruderat-arter, der typisk er områder med meget næringsfattig jordbund.
- Metro M5 vil dog berøre arealer af anden karakter med andre naturtyper, herunder parkanlæg på Frederiksberg og i brokvarterene.
- Der er i forbindelse med miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm registreret en fredet orkide, skov-hullæbe. Eventuelle forekomster af skov-hullæbe skal håndteres forud for opstart af anlægsfasen.

## Bilag IV-arter

- Tilstedeværelsen af nogle få bilag IV-arter på land, som er beskyttet efter EU's naturbeskyttelsesdirektiver, er i risiko for at blive påvirket af planen.
- **Tilstedeværelsen af nogle relativt få bilag IV arter udgør de mulige væsentligste påvirkninger** på natur på land. Grønbroget tudse og flagermus kan påvirkes gennem fjernelsen af de levesteder, som de traditionelt findes i eller i nærheden af. Påvirkningerne af især den grønbrogede tudse, der er relativt udbredt i hele Østhavnen kan resultere i en fragmentering af bestanden af grønbrogede tudser.
- Påvirkningen **kan være væsentlig, men kan også relativt nemt imødegås** gennem etablering af egnede småbiotoper i kystzonen og i de kommende kystnære byområder, som den grønbrogede tudse kan vandre imellem.
- Flagermus lever i hulheder i gamle træer og i tagkonstruktioner. Påvirkningerne af flagermus i forbindelse med fældning af gamle træer eller nedrivningen af bygninger **vurderes at være moderat**. Påvirkningerne **kan formentlig imødegås ved omhyggelig kortlægning forud for fældning og nedrivning**, samt udslusning af flagermusene inden for den periode, hvor denne udslusning er mulig.

# 13. Høring og inddragelse

## Forlænget høring af strategisk miljøvurdering - 22. august 2022 – 9. januar 2023

- Transportministeriet er afsender og myndighed. Københavns Kommune er høringspart
- Høringsperioden mere end fordoblet i forhold til standard høringsperioder

## Idefasehøring for M5 til Lynetteholm - september 2022 – oktober 2022

- Metroselskabet er ansøger og Københavns Kommune gennemfører høring som myndighed
- Metroselskabet gennemfører borgermøder (fysisk og digitalt) sammen med Københavns Kommune

## Foroffentlighed vedr. Østlig Ringvej - september 2022 – oktober 2022

- A/S Øresund afholder foroffentlighed. Københavns Kommune er høringspart
- A/S Øresund gennemfører 2-3 borgermøder