Københavns Kommune

og

Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandplanlægning

Flemming Elbæk
Partner og advokat (L), HD(Ø)
fe@haugaardbraad.dk
(+45) 40 80 16 58

Mads Lund
Advokat (H)
mal@haugaardbraad.dk
(+45) 40 80 19 15

Sagsnr. 74905
26. juni 2026

Ansøgning om dispensation og forhåndsdispensation til nedlæggelse af yngle- og rasteområder, forstyrrelse og drab mv. vedrørende arten grønbroget tudse i forbindelse med anlæggelse af M5

Indhold

1. Opsummering af baggrunden for ansøgningen 2
1.1. Lovgrundlag 3
1.1.1. Anlæg af M5 - Projektbeskrivelse 3
1.1.2. Miljøvurdering af metrolinje M5 (oprindelig og supplerende) 4
2. Ansøgning 4
2.1. Ansøgningernes omfang 4
2.2. Myndighedskompetencen 6
2.3. Lokationer 6
2.4. Juridiske forhold 6
2.4.1. Habitatdirektivets artikel 12 og 16 – betingelser for at meddele dispensation 6
2.4.2. Mulighed for forhåndsdispensation 8
2.4.3. Erstatningsbiotoper 9
2.5. Grønbroget tudses udbredelse i Københavnsområdet 10
2.6. Håndtering af padder 11
3. Betingelserne for at fravige 11
3.1. Der foreligger bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsmæssige interesser og hensyn til væsentlige gavnlige virkninger for miljøet. 11
3.1.1. Særligt om Kløverparken og Prags Boulevard 13
For højbanestationen v/ Prags Boulevard Øst gør der sig herudover følgende særlige forhold gældende. 13
3.1.2. Særligt om Prøvestenen 14
3.2. Alternativer 15
3.3. Bevaringsstatus 16
4. Opsamling 17

1. Opsummering af baggrunden for ansøgningen

M5 er en ny metrolinje, der skal forbinde København H og Østerport via bl.a. Islands Brygge, Amagerbrogade Syd, Refshaleøen og Lynetteholm. Projektet er begrundet i ønsket om at understøtte bæredygtig byudvikling i Østhavnen og samtidig styrke hovedstadens kollektive transportsystem (MKR s. 6).

Københavns Kommune gennemførte i august-september 2024 en høring af miljøkonsekvensrapporten og tilhørende udkast til tilladelse efter miljøvurderingslovens § 25 for 1. etape af metrolinjen M5. Miljøkonsekvensrapporten beskrev konsekvenserne af M5 på i alt op til 10 metrostationer samt et kontrol- og vedligeholdelsescenter på Prøvestenen.

I maj 2025 blev supplerende miljøkonsekvensvurdering og udkast til § 25-tilladelse for 1. etape af metrolinje M5 sendt i offentlig høring af Københavns Kommune. Høringen var begrundet i flere projektændringer i forhold til det oprindelige projekt, der var i høring i 2024.

M5 skal håndteres gennem en anlægslov.

Der er flere steder, hvor linjeføringen af M5 skal anlægges på placeringer, hvor såvel anlægsarbejderne som selve anlægget af linjen kan medføre ødelæggelse eller beskadigelse af yngle- og/eller rasteområder for grønbroget tudse eller medføre forstyrrelser mv. i forhold til arten. Herudover er der en begrundet risiko for, at grønbroget tudse vil indvandre til anlægsområdet ved bl.a. Prøvestenen og kolonisere dette, idet arten foretrækker at yngle i fordybninger mv. i jorden, der bl.a. kan opstå ved anlægsarbejder i et område. Såfremt de enkelte fund af grønbroget tudse skal håndteres enkeltvist i form af dispensationer, jf. nedenfor, hver gang en tudse forefindes i anlægsområdet under hele anlægsperioden, vil dette både være økonomisk og administrativt meget ressourcekrævende for såvel bygherren (Metroselskabet I/S) som myndighederne (Københavns Kommune og Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø (SGAV)). Herudover vil indhentelsen af et givetvis stort antal dispensationer medføre at anlægsarbejderne risikerer at skulle sættes på pause, mens der indhentes dispensation, hvilket kan udfordre overholdelsen af tidsplanen for etableringen af M5.

Grønbroget tudse er optaget på habitatdirektivets bilag IV og strengt beskyttet i medfør af direktivets artikel 12 og den tilhørende danske implementering, hvorefter der gælder et forbud mod ødelæggelser og beskadigelser af yngle- og rasteområder for bilag IV-arter, ligesom der er et forbud mod forsætlige forstyrrelser, drab og indfangning.

Det er derfor fundet nødvendigt af Metroselskabet I/S, at søge om tilladelse til i medfør af habitatdirektivets artikel 16 og den tilhørende danske implementering at fravige beskyttelsen i habitatdirektivets artikel 12 for så vidt angår grønbroget tudse.

Ved fravigelse efter den i denne ansøgning og tilhørende miljøkonsekvensrapport beskrevne metode sikres, at der etableres permanent merværdi for arten grønbroget tudse i form af etablering af permanente og veltilrettelagte levesteder for arten, samt flytning af arten hertil generelt fremfor håndtering på individuelt niveau. Herudover medfølger værdi for projektet i form af ovenstående fremdriftshensyn af meget væsentlig betydning for etableringen af samfundskritisk infrastruktur, der indgår som væsentligt element i byudviklingen af Københavns Østhavn og klimasikringen af landets hovedstad i forbindelse med etableringen af Lynetteholm.

1.1. Lovgrundlag

Projektet forventes vedtaget af Folketinget ved en kommende ændring af lov om en Cityring og lov om trafikselskaber[1]. Udkast til lovforslaget blev sendt i offentlig høring den 19. december 2025 med høringsfrist den 26. januar 2026.[2] Som følge af folketingsvalget er lovforslaget endnu ikke fremsat.

1.1.1. Anlæg af M5 - Projektbeskrivelse

M5 er Københavns nye metrolinje, der skal levere effektiv kollektiv transport til både eksisterende byområder, som i dag ikke har metrobetjening (på Amager), samt nye byudviklingsområder, herunder i Østhavnen (Kløverparken, Refshaleøen og Lynetteholm). Samtidig vil M5 øge kapaciteten i det samlede metronet og sikre, at Metroen også i fremtiden kan følge med det stigende passagertal særligt på strækningen hen over havnen, hvor der allerede nu er mange mennesker i myldretiden.

Projektet er opdelt i to etaper. Den første etape indebærer anlæggelse af en metrolinje fra København H til v/Prags Boulevard Øst med forventet idriftsættelse i 2036. Stationerne København H, v/Bryggebroen, DR Byen, v/Amagerbrogade S og Lergravsparken anlægges som undergrundsstationer. Stationen ved Prags Boulevard Øst anlægges som en højbanestation, der via en viadukt forbindes med et kontrol- og vedligeholdelsescenter (KVC) på Prøvestenen.

Metroselskabet I/S er bygherre for anlæg af metrolinjen M5.

Projektområdet og etapeopdeling fremgår af figur herunder (Figur 1).



Figur 1. Metrolinje M5 projektområde og etapeopdeling.

[1] Lovbekendtgørelse nr. 1939 af 30. september 2021, som ændret ved § 14 i lov nr. 560 af 27. maj 2025
[2] https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/70915

Første Etape forventes at blive igangsat i 2027 og forventes at kunne tages i brug i 2036. De tre øvrige stationer, Refshaleøen, Lynetteholm S og Lynetteholm N, anlægges som højbanestationer i 2. etape med forventet åbning i 2045. Det er muligt for parterne at foretage tilkøb vedrørende linjen, fx at metrolinjen føres i tunnel fra Prags Boulevard til stationen Lynetteholm N eller fremrykning af anden etape, såfremt den pågældende part anviser finansiering hertil. Dette er der dog på nuværende tidspunkt ikke truffet beslutning om.

For god ordens skyld bemærkers, at der i det følgende er henvist til miljøkonsekvensrapporten som "MKR", den supplerende miljøkonsekvensrapport som "MKR S1" og udkast til supplerende miljøkonsevensrapport om grønbroget tudse som "MKR S2.

1.1.2. Miljøvurdering af metrolinje M5 (oprindelig og supplerende)

Der er for projektet udarbejdet en miljøkonsekvensvurdering af maj 2024 og én supplerende miljøkonsekvensrapport af april 2025.

Den oprindelige miljøkonsekvensvurdering har været i offentlig høring sammen med et udkast til tilladelse efter miljøvurderingslovens[3] § 25 ("§ 25-tilladelse") i perioden 1. august - 26. september 2024. Den supplerende miljøkonsekvensvurdering var i offentlig høring sammen med et revideret udkast til § 25-tilladelse i perioden 2. juni - 24. august 2025. Borgerrepræsentationen har godkendt miljøkonsekvensrapporterne d. 13. november 2025, og vil udstede § 25-tilladelsen når ændringen af cityringsloven er vedtaget i Folketinget. § 25-tilladelsen omfatter etape 1 af metrolinje M5, som løber fra København H til og med stationen v/ Prags Boulevard Øst.

I miljøkonsekvensrapporterne er der tilvejebragt undersøgelser af M5's indvirkning på natur på land, herunder for yngle- eller rasteområder for arten grønbroget tudse. Grønbroget tudse er en bilag IV-art omfattet af habitatdirektivets særlige artsbeskyttelse i direktivets artikel 12. For at sikre, at M5 overholder habitatdirektivets krav til beskyttelse af grønbroget tudse, vurderes det, at M5 skal anlægges med de afværge- og overvågningsforanstaltninger, som fremgår af miljøkonsekvensrapporterne og vilkårene i Københavns Kommunes reviderede udkast til § 25 tilladelse.

Dertil er det fundet nødvendigt for gennemførsel af projektet at søge om tilladelse til i medfør af habitatdirektivets artikel 16[4] og den tilhørende danske implementering at fravige beskyttelsen i habitatdirektivets artikel 12 for så vidt angår grønbroget tudse.

I forbindelse med ansøgning om dispensation til fravigelse af habitatdirektivets artikel 12, har Metroselskabet I/S udarbejdet et udkast til miljøkonsekvensrapport, der vil indeholde en mere dybtgående vurdering af projektets påvirkning på grønbroget tudse.

2. Ansøgning

2.1. Ansøgningernes omfang

Der er flere steder, hvor linjeføringen af M5 skal anlægges på placeringer, hvor såvel anlægsarbejderne som selve anlægget af linjen kan medføre ødelæggelse eller beskadigelse af yngle- og rasteområder for grønbroget tudse eller medføre forstyrrelser mv. i forhold til arten.

[3] Lovbekendtgørelse nr. 4 af 3. januar 2023 om miljøvurdering.
[4] Rådets direktiv af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (92/43).

Herudover er der en begrundet risiko for, at grønbroget tudse vil indvandre til anlægsområderne og kolonisere disse, idet arten foretrækker at yngle i fordybninger mv. i jorden, der vil kunne opstå i forbindelse med anlægsarbejderne. Såfremt de enkelte fund af grønbroget tudse skal håndteres enkeltvist i form af dispensationer, hver gang en tudse forefindes i anlægsområdet, vil dette både være økonomisk og administrativt meget ressourcekrævende for såvel bygherren (Metroselskabet I/S) som myndighederne (Københavns Kommune og SGAV). Herudover vil indhentelsen af et givetvis stort antal dispensationer medføre at anlægsarbejderne risikerer at skulle sættes på pause, mens der indhentes dispensation, hvilket kan udfordre overholdelsen af tidsplanen for etableringen af M5. Det vurderes derfor nødvendigt at indhente forhåndsdispensation til at nedlægge yngle- og rasteområder, når behovet opstår i forbindelse med anlæg af M5, ligesom en dispensation til opsamling og flytning af grønbroget tudser bevilges på forhånd.

Denne tilgang er bl.a. anvendt i forhold til den igangværende anlæggelse af Lynetteholm, hvor By & Havn I/S fik meddelt forhåndsdispensation af Trafikstyrelsen[5] og Miljøstyrelsen[6] til henholdsvis nedlæggelse af yngle- og rasteområder for grønbroget tudse og til indfangning og flytning af individer til erstatningsvandhuller. Afgørelserne var navnlig begrundet i, at grønbroget tudse med høj grad af sikkerhed ville kolonisere de midlertidige levesteder, der opstår som følge af anlægsarbejdet og, at projektet med de i afgørelsernes fastsatte vilkår, herunder etablering af erstatningsbiotoper, ville medføre en merværdi for arten og ikke hindre opretholdelsen af artens bevaringsstatus. Der blev samtidig lagt vægt på, at Lynetteholm er begrundet i væsentlige langsigtede samfundsinteresser, og at alternativet med indhegning og løbende eliminering af potentielle ynglesteder ville stille arten ringere end den ansøgte forhåndsdispensation.

Baggrunden for ansøgningen er, at det ikke er hverken realistisk eller hensigtsmæssigt i øvrigt at håndtere, at den grønbrogede tudse forsøges holdt helt ude af projektområdet.

Der ansøges herefter også om mulighed for at nedlægge yngle- og rasteområder for grønbroget tudse, når og hvis disse opstår som følge af anlægsarbejderne på projektet, og ikke kun for eksisterende levesteder.

Herudover ansøges der om tilladelse til lejlighedsvist at dræbe enkeltindivider af grønbroget tudse.

Ansøgningen vedrører hele perioden for projektets anlægsfase, dvs. frem til omkring 2036. Arbejdet forventes igangsat i 2027. De første egnede yngleområder for grønbroget tudse kan forventes at opstå, det første forår efter anlægsarbejderne påbegyndes.

Grønbroget tudse er optaget på habitatdirektivets bilag IV og strengt beskyttet i medfør af direktivets artikel 12 og den tilhørende danske implementering, hvorefter der gælder et forbud mod ødelæggelser og beskadigelser af yngle- og rasteområder for bilag IV-arter, ligesom der er et forbud mod forsætlige forstyrrelser, drab og indfangning.

Det er derfor fundet nødvendigt af Metroselskabet I/S, at søge om tilladelse til i medfør af habitatdirektivets artikel 16 og den tilhørende danske implementering at fravige beskyttelsen i habitatdirektivets artikel 12 for så vidt angår grønbroget tudse.

Mere konkret ansøger Metroselskabet I/S for nærværende tilladelse til:

1. At ødelægge og beskadige eksisterende yngle- og rasteområder for grønbroget tudse med henblik på at flytte individerne til egnede erstatningsbiotoper.

[5] Trafikstyrelsens afgørelse af 18. februar 2025, sagsnr. 2023-132300.
[6] Miljøstyrelsens afgørelse af 6. februar 2025, sagsnr. 2022-27536.

2. At ødelægge og beskadige endnu ikke opståede yngle- og rasteområder for grønbroget tudse (forhåndsfravigelsen). Yngle- og rasteområderne forventes at opstå som følge af de bygge- og anlægsaktiviteter, der skal gennemføres for at etablere M5.

3. Lejlighedsvist drab på enkeltindivider, idet der lejlighedsvist i forbindelse med anlægsarbejdet (fx ved kørsel af maskiner) og nedlæggelsen af yngle- og rasteområderne kan finde drab af et eller flere individer af grønbroget tudse sted.

4. Forstyrrelse, indfangning og flytning af individer med henblik på at flytte individerne til egnede erstatningsbiotoper.

2.2. Myndighedskompetencen

Myndighedskompetencen i forhold til meddelelse af en fravigelse fra beskyttelsen af bilag IV-arter i habitatdirektivets artikel 12 er i en dansk kontekst delt således, at tilladelsen for så vidt angår M5 til fravigelse fra beskyttelsen af yngle- og rasteområder for grønbroget tudse, herunder forhåndsfravigelsen, ligger hos Københavns Kommune, jf. habitatbekendtgørelsens § 10, stk. 1, jf. § 11, stk. 1, og 2, jf. § 7, stk. 13, nr. 2[7]. Det omfatter pkt.1 og 2 på listen ovenfor.

Myndighedskompetencen i forhold til meddelelse af en fravigelse i forhold til indfangning, flytning, transport og forstyrrelse af grønbroget tudse, herunder forhåndsfravigelsen, samt til individdrab er placeret hos SGAV i medfør af naturbeskyttelseslovens § 29 a, stk. 1, jf. § 73, stk. 2, og artsfredningsbekendtgørelsens § 12, stk. 1, jf. § 10, stk. 1, nr. 1). Det omfatter pkt. 3 og 4 på listen ovenfor.

Der er derfor i nærværende sag forudsat en høj grad af myndighedskoordinering.

2.3. Lokationer

Kontrol- og vedligeholdelsescentret (KVC) for M5 skal anlægges på Prøvestenen syd for Prøvestensbroen og ud mod havnearealerne (se MKR S1 kapitel 2, afsnit 21.). Området omfatter dele af matr.nr. 438, 478, 484, 639, 641 og 643 og matr.nr. 640 Amagerbros Kvarter, København, samt et umatrikuleret vandareal, hvor der vil ske opfyldningen af Prøvestenskanalen.

Kløverparken, som i dag består af et tomt opfyldningsareal, på Nordøstamager beliggende umiddelbart vest for Prøvestenen (se MKR kaptiel 15, afsnit om Kløverparken v/Prags Boulevard). Stationen ved Prags Boulevard Øst anlægges som højbanestation, og hvor linjeføringen videreføres som højbane og viadukt mod kontrol- og vedligeholdelsescentret på Prøvestenen (MKR S2 s. 12-13). Arealet omfatter dele af matr.nr. 427, 436, 466, 467, 472a, 472b, 533, 643 samt 7000m Amagerbros Kvarter, København, dele af matr.nr. 4255 og 4533 Sundbyøster København samt matr.nr. 399, 3895 og 4192 Sundbyøster København.

2.4. Juridiske forhold

2.4.1. Habitatdirektivets artikel 12 og 16 – betingelser for at meddele dispensation

Ovenstående ansøgning vedrører habitatdirektivets artikel 12, jf. artikel 16 og den danske implementering heraf.

[7] Bekendtgørelse nr. 1098 af 21. august 2023 om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter

Habitatdirektivets artikel 12 omfatter beskyttelse af dyre- og plantearter på direktivets bilag IV. Grønbroget tudse er omfattet af habitatdirektivets artsbeskyttelse, jf. direktivets artikel 12, jf. bilag IV, da den er opført på bilag nr. 7 til habitatbekendtgørelsen.

Artikel 12-beskyttelsen indebærer forbud mod:

A. Alle former for forsætlig indfangning eller drab af enheder af disse arter i naturen.
B. Forsætlig forstyrrelse af disse arter, i særdeleshed i perioder, hvor dyrene yngler, udviser yngelpleje, overvintrer eller vandrer.
C. Forsætlig ødelæggelse eller indsamling af æg i naturen.
D. Beskadigelse eller ødelæggelse af yngle- eller rasteområder.

Beskyttelsen omfatter således bl.a. et umiddelbart forbud mod forsætlige drab og forstyrrelser samt indfangning af arten, ligesom der gælder et forbud mod beskadigelse og ødelæggelse af yngle- og rasteområder for bilag IV-arter. Bestemmelsen er implementeret i dansk ret i bl.a. i habitatbekendtgørelsen,[8] naturbeskyttelsesloven,[9] artsfredningsbekendtgørelsen[10] og jagt- og vildtforvaltningsloven.[11]

Beskyttelsen af individer af bilag IV-arter fremgår af artikel 12, stk. 1, litra a-c, mens levestedsbeskyttelsen fremgår af artikel 12, stk. 1, litra d.

Denne beskyttelse af såvel individer som levesteder kan dog fraviges, jf. habitatdirektivets artikel 16, når følgende betingelser er opfyldte:

1. Der findes ikke et tilfredsstillende alternativ til den foranstaltning, der udløser kravet om fravigelse (oftest et konkret projekt e.l.).
2. Dispensationen hindrer ikke opretholdelse af den pågældende bestands bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde
3. Projektet skal herudover have mindst ét af følgende formål:
    a) beskytte vilde dyr og planter og bevare naturtyperne,
    b) forhindre alvorlig skade navnlig på afgrøder, besætning, skove, fiskeri, vand og andre former for ejendom,
    c) sikre hensyn til den offentlige sundhed og sikkerhed eller andre bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser, herunder af social og økonomisk art, og hensyn til væsentlige gavnlige virkninger på miljøet,
    d) fremme forskning og undervisning, genoprette en bestand, genudsætte eller opdrætte arter, herunder kunstigt at opformere planter, eller
    e) tillade indsamling eller opbevaring af enheder af arter, der er nævnt i bilag 3 til loven, i et begrænset og specificeret antal og under strengt kontrollerede betingelser.

Bestemmelsen i artikel 16 er implementeret flere steder i dansk ret, og i forhold til nærværende sag er de relevante hjemler habitatbekendtgørelsens § 10, stk. 1 (levestedsbeskyttelsen) og artsfredningsbekendtgørelsens § 12, jf. § 10, stk. 1, nr. 1 (individbeskyttelsen).

Fravigelseshjemlen i habitatdirektivets artikel 16 for så vidt angår både individ- og levestedsbeskyttelsen minder efter sit indhold meget om fravigelseshjemlen i habitatdirektivets artikel 6, stk. 4, om tilladelse til beskadigelse og inddragelse mv. af Natura 2000-områder.

[8] Habitatbekendtgørelsens § 10, stk. 1, nr. 1.
[9] Naturbeskyttelseslovens § 29 a, stk. 1 og 2.
[10] Artsfredningsbekendtgørelsens § 10, stk. 1, nr. 1 og 2.
[11] Jagt- og vildtforvaltningslovens §§ 6, stk. 1 og 7, stk. 7

Der er dog den væsentlige forskel på de to fravigelseshjemler i habitatdirektivet, at der ikke i artikel 16 er krav om udlæg af erstatningsbiotoper mv. for at en fravigelse fra beskyttelsen kan meddeles, da det afgørende er, om dispensationen hindrer opretholdelse af den pågældende bestands bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde – ikke om der udlægges erstatningsarealer mv. (kompensationsforanstaltninger). Den dispenserende myndighed kan således vælge at stille vilkår om udlæg af erstatningsbiotoper i forbindelse med meddelelsen af en dispensation, men dette er ikke et krav efter habitatdirektivets artikel 16 og vil således bero på et administrativt fastsat krav.

Dispensationerne søges i den foreliggende sag begrundet i habitatdirektivets artikel 16, stk. 1, litra c, at sikre hensyn til væsentlige samfundsinteresser.

2.4.2. Mulighed for forhåndsdispensation

EU-kommissionens vejledning[12] om beskyttelsen af bilag IV-arter lægger vægt på, at beskyttelsesordningen i habitatdirektivets artikel 12 i fuldt omfang omfatter midlertidige arealer og således også arealer der opstår som følge af anlægsarbejder mv. Det understreges, at beskyttelsesordningen netop af den årsag kan påvirke jordejere og projektudvikleres retssikkerhed, idet disse har en berettiget forventning om, at det pågældende område lovligt kan anvendes til de planlagte formål. Det følger af EU-kommissionens vejledning (afsnit 3-89), at der i medfør artikel 16 er hjemmel til at udstede en forhåndsdispensation til nedlæggelse af eksempelvis yngle- og rasteområder, når dette sker på så tidligt et tidspunkt som muligt i planlægningsprocessen, hvor de relevante levesteder for den beskyttede art endnu ikke er koloniseret. Ordningen og baggrunden herfor er således vurderet i vejledningens afsnit (3-88) og (3-89), der har
følgende ordlyd:

> *(3-88) Anvendelsen af den strenge beskyttelsesordning i artikel 12 på sådanne tilfælde kan udgøre en betydelig udfordring for projektudviklere og jordejere, som i medfør af anlægsarbejdets karakter kan være nødt til at fjerne disse »midlertidige« levesteder for at gennemføre projektet som godkendt. Fjernelse af levesteder i et projekts forberedelses-, drifts- eller nedlukningsfase kræver en fravigelse i henhold til artikel 16, stk. 1, hvis betingelserne er opfyldt (se nedenfor). Hvis jordejere eller projektudviklere ikke har retssikkerhed for, at det pågældende område lovligt kan anvendes til det planlagte formål, vil de måske ønske at forhindre indtrængen af beskyttede arter (f.eks. ved at anvende pesticider eller jordbearbejdning) i den mellemliggende periode, hvor jorden ikke aktivt udvikles, for at undgå yderligere byrder, restriktioner eller begrænsninger i forbindelse med tilstedeværelsen af beskyttede arter, som oprindeligt ikke fandtes på deres jord. Dette kan udgøre en tabt mulighed, da eventuelle yderligere midlertidige levesteder, der ellers ikke ville leve i de pågældende områder, under visse omstændigheder kan bidrage positivt til direktivets formål.*
>
> *(3-89) For at skabe denne retssikkerhed og derved et incitament til at skabe eller opretholde midlertidige naturområder kan bygherrer ansøge om en fravigelse i henhold til artikel 16 på et tidligt tidspunkt i planlægningsprocessen, hvor beskyttede arter endnu ikke har koloniseret området, men hvor en sådan kolonisering kan forventes med en vis sikkerhed (dette kan f.eks. være tilfældet, når arten allerede findes i de omkringliggende områder). Med en sådan forudgående fravigelse vil det være tilladt at fjerne midlertidige naturelementer i overensstemmelse med projektudviklingsbehovene. De retlige standarder for sådanne fravigelser må dog ikke være lavere end standarderne for arter og levesteder, der allerede findes i området, og de skal stadig opfylde alle betingelserne i artikel 16. Dette betyder bl.a., at de formål, der påberåbes til støtte for en fravigelse, skal defineres på en klar og præcis måde*

[12] Meddelelse fra Kommissionen, Vejledning om streng beskyttelse af dyrearter af fællesskabsbetydning i henhold til habitatdirektivet, 2021/C 496, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52021XC1209(02).

(164), også når der er tale om fravigelser, der indrømmes forud for den faktiske etablering af den koloniserende art eller dens levested.

I de dele af projektområdet, hvor levestederne endnu ikke er opstået, men hvor der er sandsynlighed for at de måtte opstå, og blive koloniseret, kan ovenstående model med fordel bringes i anvendelse. De danske regler, der implementerer artikel 16, skal fortolkes i overensstemmelse med det ovenfor anførte.

Miljøstyrelsen har oplyst[13], at der i overensstemmelse med EU-kommissionens vejledning er hjemmel til at udstede forhåndsdispensationer fra habitatdirektivets artsbeskyttelse – både i forhold til levestedsbeskyttelsen og til individbeskyttelsen - i dansk ret.

Forhåndsdispensationen omhandler således efter sit juridiske indhold, at bygherre – Metroselskabet I/S i nærværende tilfælde – får en dispensation med ophæng i habitatdirektivets artikel 16 og de tilsvarende danske regler til at nedlægge yngle- og rasteområder, når behovet opstår i forbindelse med anlæg af M5.

På baggrund af erfaringer fra lignende arealer i nærheden (fx i Ydre Nordhavn og By & Havns modtageanlæg for Lynetteholm på Refshaleøen), kan det med stor sikkerhed forventes, at yngle- og rastesteder for grønbroget tudse vil opstå som del af projektet. Det kan være svært og til væsentlig ulempe for grønbroget tudse, at forhindre artens adgang til at udnytte projektområdet, jf. afsnit 3.1.1., og den supplerende Miljøkonsekvensrapport om grønbroget tudse i den periode, hvor egnede yngle- og rasteområder spontant vil opstå, hvilket uddybes nedenfor.

Som det fremgår af EU-kommissionens vejledning (afsnit 3-90) skal det ved feltundersøgelser være klarlagt hvilke bilag IV-arter der findes i området og på tilgrænsende arealer.

2.4.3. Erstatningsbiotoper

Som led i projektet for anlæg af M5 etableres der erstatningsbiotoper for grønbroget tudse på den sydlige del af Prøvestenen uden for stormflodssikringen.

På Prøvestenen etableres to erstatningsvandhuller på hver ca. 500 m², og rasteområder i form af sten- og jordbunker samt diger. Arealerne omkring vandhullerne plejes og indrettes således, at tagrørsskoven holdes nede, og at der tilvejebringes åbne, bare pletter og lav vegetation, som er egnede for grønbroget tudse (se MKR S2 kapitel 4, afsnit 4.6.3).

Erstatningsbiotoperne vil blive etableret inden anlægsarbejdet går i gang. De erstatningsbiotoper, der etableres af hensyn til bilag IV-arter i anlægsfasen, vil blive opretholdt i. Denne ansøgning vedrører alene flytning af tudserne fra M5s byggepladser til Prøvestenen. En eventuel videre flytning til f.eks. Lynetteholms Kystlandskab vil kræve en fornyet ansøgning om fravigelse fra habitatdirektivet.

[13] Miljøstyrelsen: Udkast til udtalelse om "Forhåndsgodkendelse -Bilag IV arter" dateret 12. maj 2022



Erstatningsvandhuller og sten- og jordbunke samt diger, der anlægges på den sydlige del af Prøvestenen.

2.5. Grønbroget tudses udbredelse i Københavnsområdet

Yngle- og rasteområder for grønbroget tudse findes i og omkring forskellige typer af fersk- og brakvandslokaliteter, fx små midlertidige lavvandede vandsamlinger, der ofte er helt uden vegetation (Amtkjær, 1995), (Fog, K., Schmedes, A., og de Lasson, D.R., 2001). I historisk tid har arten levet på lignende strandengsområder omkring København, hvor leveforholdene tidligere mindede om Saltholm (se MKR S2, aafsnit4.3, Artens udbredelse i Københavsområdet).

Havområder med saltvand kan ikke være yngle- og rasteområde for grønbroget tudse (Fog, Adrados, Briggs, Frisenvænge og Hesselsøe, 2023). Selvom havvand ikke er egnet som ynglevand for grønbroget tudse, kan arten godt svømme i Øresund omkring København (Fog, 2015), og derved spredes igennem havnen til forskellige dele af København. Ved fordampning kan saltpåvirkede ynglelokaliteter blive mere salte end det omgivende havvand sidst i haletudsernes udviklingsperiode. Permanent høj saltholdighed i et vandhul gør det uegnet som ynglested for arten, da ynglen så ikke vil kunne udvikle sig. Derimod vil grønbroget tudse ofte kunne klare sig på steder, der i april kun er svagt brakke som følge af snefald eller regn før ynglesæsonen().

Grønbroget tudse er i dag kendt fra flere områder i Københavns Havn. Forekomsten omkring København er tidligere grundigt undersøgt i 2006 (Frisenvænge, Hansen, Ravn, Hesselsøe, 2006) og senest er forekomst af arten undersøgt på hovedparten af By & Havns arealer i 2022, hvor forhold om artens forekomst i fx Ydre Nordhavn og By & Havns modtageanlæg for Lynetteholm på Refshaleøen er klarlagt (Hesselsøe, M., Bjørn, C. Kristensen, E., Møller, M. og Frisenvænge, J., 2022). Området er af COWI ligeledes undersøgt i forbindelse med Østlig Ringvej i 2024.

Det er et særligt kendetegn ved grønbroget tudse, at den er en pionerart med forkærlighed for tidlige successionsstadier. Netop derfor er forekomsten af grønbroget tudse i Københavns Havn i dag snævert

forbundet med arealudviklingsaktiviteter og landindvindinger, der løbende har tilvejebragt nye egnede levesteder for arten. Således har arten gennem de seneste > 50 år i perioder koloniseret levesteder omkring København i forbindelse med landindvinding, fx på Vestamager, Sydhavns Tippen, og i Ydre Nordhavn. I disse områder har arten i kortere eller længere perioder været meget talrig. Dette ses fx i Nordhavn, hvor bestanden vokser i perioder med etablering af nye landområder ved opfyldning, hvor der opstår nye yngleområder for arten.

Bestanden kan etablere sig i en balance mellem positive og negative faktorer:

- Positive faktorer er den løbende dannelse af egnede levesteder i form af yngleområder (hjulspor og temporære vandsamlinger med sparsom vegetation) og raste/overvintringsområder (murbrokker, sten- og jordbunker/diger), som følge af anlægsarbejder.

- Negative faktorer er den løbende nedlæggelse af egnede levesteder efterhånden som anlægsarbejderne skrider fremad, samt tilgroning af levestederne ved naturlig succession. Ligeledes er det risikoen for individdrab via anlægsaktiviteterne

Grønbroget tudse kan have en levetid i naturen på 5-7 år. Det anslås at generationstiden i en bestand vil være omkring 3 år.

Yngle- og rasteområder for grønbroget tudse findes i og omkring forskellige typer af ferskvandslokaliteter, fx små midlertidige lavvandede vandsamlinger, der ofte er helt uden vegetation. Grønbroget tudse har ynglet på Saltholm i Øresund så langt tilbage, som der er oplysninger til rådighed. I historisk tid har arten levet på lignende strandengsområder omkring København, hvor leveforholdene tidligere mindende om Saltholm. I dag må Saltholm anses for det vigtigste tilbageværende naturlige yngle- og rasteområde for arten i nærheden af København.

Havområder med saltvand kan ikke være yngle- og rasteområde for grønbroget tudse. Selvom havvand ikke er egnet som ynglevand for grønbroget tudse kan arten godt svømme i Øresund omkring København, og derved spredes igennem havnen til forskellige dele af København .

2.6. Håndtering af padder

Der henvises til supplerende miljøkonsekvensrapport om grønbroget tudse, afsnit 4.6.2.

3. Betingelserne for at fravige

3.1. Der foreligger bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsmæssige interesser og hensyn til væsentlige gavnlige virkninger for miljøet.

Der kan som ovenfor beskrevet ske fravigelse fra beskyttelsen i habitatdirektivets artikel 12, når det sker for at *"(...) sikre hensyn til den offentlige sundhed og sikkerhed eller af andre bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser, herunder af social og økonomisk art, og hensyn til væsentlige gavnlige virkninger på miljøet"*, jf. habitatdirektivets artikel 16, stk. 1, litra c.

Hvornår der foreligger sådanne bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser, som beskrevet i artikel 16, er ikke nærmere defineret i habitatdirektivet, men det fremgår af EU-Kommissionens vejledning afsnit (3-28), at hensynet til offentlige sundhed og sikkerhed, social og økonomisk art, og hensyn til væsentlige gavnlige virkninger på miljøet ikke udgør en udtømmende liste.

Derimod følger det af EU-Kommissionens vejledning afsnit (3-29), at EU-Domstolen på andre områder af EU-retten, hvor lignende begreber forekommer, har "anerkendt folkesundheden, miljøbeskyttelse og forfølgelsen af legitime mål for den økonomiske politik og social- og arbejdsmarkedspolitikken som sådanne tvingende hensyn".

Det understreges endvidere i EU-Kommissionens vejledning, at "kun samfundsinteresser, der forsvares af offentlige eller private organer, kan afvejes over for direktivets bevaringsmålsætninger" og, at "samfundsinteressen i de fleste tilfælde kun vil være væsentlig, hvis der er tale om en langsigtet interesse", jf. henholdsvis afsnit (3-31) og (3-32).

M5 er et transport- og infrastrukturprojekt af tungtvejende samfundsmæssig betydning og skal som nævnt etableres med ophæng i en lov, der forventes vedtaget af Folketinget. EU-Kommissionens vejledning påpeger udtrykkeligt store infrastrukturprojekter såsom transportnet som værende af samfundsinteresse, jf. afsnit (3-86).

Målet med M5 er at levere effektiv kollektiv transport til både eksisterende byområder, som i dag ikke har metrobetjening (på Amager), samt sikre den nødvendige transportinfrastruktur til byudviklingsområder, herunder i Østhavnen (Kløverparken, Refshaleøen og Lynetteholm). Det eksisterende metronet i København forventes fra midten af 2030'erne udfordret af en kapacitetsudfordring af M1/M2 på strækningen på tværs af havnesnittet mellem Sjælland og Amager. Den nye M5-linje forventes at aflaste M1/M2 markant på de mest belastede delstrækninger mellem Nørreport og stationerne på Amager og derved løse kapacitetsudfordringen. Den nye M5-linje bidrager derved til et mere robust og langtidsholdbart samlet metrosystem. Herudover sikrer M5-metrolinjen, at yderligere en række eksisterende bydele på Amager vil få stationsnær metrobetjening. Projektet er dermed udtryk for en varig og langsigtet offentlig investering i Hovedstadens kollektive transportinfrastruktur.

Den nye metrolinje M5 forventes at have 91.000 daglige påstigere i 2050 og 134.000 daglige påstigere i 2070 og give en samlet vækst i metroen på henholdsvis 78.000 og 124.000 daglige påstigere. Linjen vurderes endvidere at medføre, at 77.000 nye mål (beboere, arbejdspladser og studiepladser) bliver stationsnære i 2050, og i 2070 vil 115.000 nye mål være stationsnære.[14] Disse forhold viser, at projektet har betydning for den bæredygtige udvikling i hele Hovedstadsområdet, herunder den fremtidige kollektive trafik, byudvikling, jobskabelse og overordnet regional udvikling.

På lang sigt har den nye metrolinje M5 positive konsekvenser for erhvervslivet, da den medfører byudvikling og en bedre kollektiv trafikbetjening både over havnesnittet med relevans for mobilitet af arbejdskraft i hovedstadsområdet, herunder på Amager, Refshaleøen og Lynetteholm. Anlæg af M5 muliggør byudviklingen og forbedrer tilgængeligheden både til og fra store dele af hovedstadsområdet, hvilket har stor samfundsøkonomisk værdi.[15]

M5 er således et projekt af væsentlig regional og national betydning. Betingelsen om den samfundsmæssige nødvendighed, jf. habitatdirektivets artikel 16, stk. 1, litra c, er således opfyldt for det samlede projekt.

*****

Den samlede anlægsfase for projektet forventes at tage ca. 10 år. I denne periode kan yngle- og rasteområder opstå i forskellige dele af projektområdet.

[14] https://fm.dk/media/xondftkp/faktaark_metro-til-lynetteholm-m5-a.pdf
[15] https://fm.dk/media/4mblzlgg/faktaark_oekonomi-relateret-til-byudvikling-og-infrastruktur-til-lynetteholm-a.pdf

Anlægsarbejder vil således ikke foregå i hele projektområdet samtidigt. Derfor er det forventet at grønbroget tudse til stadighed vil have adgang til egnede yngle- og rasteområder i perioden 2027-2036, helt frem til det samlede areal for Lynetteholm er opfyldt med overskudsjord og slutafdækket. Dette vil være en periode som repræsenterer flere generationer af grønbroget tudse, som har adgang til at udnytte projektets midlertidige merværdi som yngle- og rasteområder og levesteder i øvrigt.

3.1.1. Særligt om Kløverparken og Prags Boulevard

Kløverparken udgør et centralt delområde i M5-projektet, hvor højbanestationen v/ Prags Boulevard Øst vil blive etableret og udgøre en central del af den fremtidige byudvikling i området. Syd for stationen etableres en rampe, der fører sporene op over terræn, og nord for stationen etableres en sporkrydsning, hvor togene kan vende. Forbindelsen til KVC på Prøvestenen udføres som en viadukt, der føres over Prøvestensbroen (se MKR S1, kapitel 1, afsnit 1.1). M5 udgør dermed en væsentlig infrastrukturel forudsætning for den fremtidige omdannelse og byudvikling af Kløverparken.

Kløverparken, som i dag består af et tomt opfyldningsareal, har historisk huset ynglebestande af grønbroget tudse. Den grønbroget tudse har primært opholdt sig i den østlige del af Kløverparken. Arten har så sent som 2021 haft ynglesucces i området. Denne bestand af grønbroget tudse svinger dog fra år til år. Området omkring Kløverparken v/ Prags Boulevard har været besigtiget i 2023. Området fremstår som et overvejende åbent ruderatareal med sparsom vegetation, levende hegn, krat og begrænset botanisk værdi (se MKR, kapitel 15, afsnit om Kløverparken v/Prags Boulevard). Arten blev ikke fundet i 2023 og ved nye undersøgelser i maj 2026, og der blev ikke fundet egnede ynglesteder for arten i området (se MKR S2, kapitel 4, afsnit 4.3.1)). Det kan dog ikke udelukkes, at der vil kunne opstå midlertidige vandsamlinger i forbindelse med kørsel på lokaliteten, som arten kan benytte som ynglested.

Etableringen af M5 i Kløverparken vil derfor indebære påvirkning af grønbroget tudse, herunder af artens individer samt eksisterende eller nyopståede yngle- og rasteområder i og omkring anlægsområdet. Anlægsarbejdet kan medføre forstyrrelser, som danner hjulspor og vandfyldte lavninger, som potentielt kan udgøre egnede leve- og ynglesteder for grønbroget tudse. For at forhindre indvandring af grønbroget tudse under anlægsfasen skal området derfor indhegnes med paddehegn, inden anlægsarbejdet påbegyndes, og det skal sikres, at der ikke findes individer af grønbroget tudse inden for hegnet. Individer i anlægsområdet skal flyttes, hvilket forudsætter dispensation efter artsfredningsbekendtgørelsen, og de skal udsættes i nyetablerede vandhuller på østsiden af byggepladsen (se MKR, kapitel 4, afsnit 4.3) . I driftsfasen skal der desuden etableres permanente paddehegn omkring ramper og dæmninger ved Prags Boulevard for at reducere forstyrrelse og minimere individdrab (se MKR, kapitel 15, afsnit 15.6 ; MKR S1, kapitel 10, afsnit 10.6).

På den baggrund er det nødvendigt at søge fravigelse dels til beskadigelse og ødelæggelse af yngle- og rasteområder for grønbroget tudse som led i etableringen af M5 i Kløverparken.

For højbanestationen v/ Prags Boulevard Øst gør der sig herudover følgende særlige forhold gældende.

Stationen v/ Prags Boulevard Øst udgør et centralt knudepunkt i den samlede M5-løsning. I den ændrede løsning kobles stationen direkte til kontrol- og vedligeholdelsescenteret (KVC) på Prøvestenen via en viadukt. Denne forbindelse til KVC er en nødvendig forudsætning for, at M5 kan fungere som et operativt og sammenhængende metrosystem, idet KVC skal anvendes til drift, service og vedligeholdelse af togene (se MKR kapitel 2, afsnit 2.1).

Stationen har samtidig væsentlig betydning for den videre udbygning af M5 mod Østhavnen, hvorfra metroen videreføres mod Refshaleøen og senere mod Lynetteholm.

Etableringen af stationen v/ Prags Boulevard Øst, rampen og forbindelsen til KVC tjener således samme langsigtede offentlige formål som M5 i øvrigt. Anlægget skal sikre metrobetjening af det fremtidige udviklingsområde Kløverparken og indgår samtidig i det samlede M5-system, der skal styrke mobiliteten, forbedre tilgængeligheden og understøtte en bæredygtig byudvikling i Østhavnen og hovedstadsområdet som helhed (se MKR kapitel 1, afsnit 1.1).

Under anlægsfasen kan der på byggepladsen opstå midlertidige vandfyldte lavninger, hjulspor og andre forhold, som grønbroget tudse kan benytte som yngle- og rasteområder. Hvis sådanne forekomster ikke løbende kan håndteres ved nedlæggelse af de pågældende midlertidige yngle- og rasteområder samt ved opsamling og flytning af individer til de etablerede erstatningsvandhuller samt grusbunker, er der risiko for, at individer i praksis elimineres efterhånden som anlægsarbejdet skrider frem.

Paddehegn vil ikke helt kunne forhindre dyrenes adgang til anlægsområdet. Det vil derfor være nødvendigt løbende og systematisk at nedlægge egnede ynglesteder, der måtte opstå, inden de koloniseres af arten. Yderligere vil det være nødvendigt løbende at indsamle og fjerne de tudser, som måtte indfinde sig på byggepladsen ved Prags Boulevard.

3.1.2. Særligt om Prøvestenen

M5's kontrol- og vedligeholdelsescenter (KVC) vil blive placeret på Prøvestenen (se MKR kapitel 4, afsnit 4.3.17). KVC vil blive adskilt fra det øvrige område ved en indhegning på indersiden af stormflodssikringen, og der vil på området blive etableret opstillings-, rengørings- og værkstedsfacilliter til metrotogsæt. Herudover etableres elektrotekniske anlæg til fjernstyring af togdriften, passagerinformation og radiokommunikation mv. (se MKR kapitel 4, afsnit 4.3.17).

Grønbroget tudse er observeret på Prøvestenen mellem 2006 og 2023, og arten blev senest registreret ynglende i 2021 (se MKR kapitel 15, Figur 15-28). Prøvestenen er endvidere et område i konstant forandring, hvor der løbende opstår nye jordbunker, midlertidige vandpytter og vandfyldte hjulspor, som kan fungere som raste- eller ynglesteder for arten. Det vurderes derfor, at Prøvestenen udgør levested for grønbroget tudse (se MKR kapitel 15, afsnit om Kontrol- og Vedligeholdelsescenter (KVC) på Prøvestenen).

Etableringen af KVC på Prøvestenen vil derfor indebære påvirkning af grønbroget tudse, herunder af artens individer samt eksisterende og potentielt nyopstående yngle- og rasteområder i og omkring anlægsområdet. Anlægsarbejdet kan medføre forstyrrelser, som danner hjulspor og vandfyldte lavninger, som potentielt kan udgøre egnede leve- og ynglesteder for grønbroget tudse (se MKR kapitel 15, afsnit 15.3). For at forhindre indvandring af grønbroget tudse under anlægsfasen skal området derfor indhegnes med paddehegn, inden anlægsarbejdet påbegyndes, og det skal sikres, at der ikke findes individer af grønbroget tudse inden for hegnet. Individer i anlægsområdet skal flyttes, hvilket forudsætter dispensation efter artsfredningsbekendtgørelsen, og de skal udsættes i nyetablerede vandhuller på Prøvestenen Syd uden for stormflodssikringen. I driftsfasen skal der desuden etableres permanente paddehegn omkring KVC for at reducere forstyrrelse og undgå individdrab (MKR s. 474 og MKR S2, afsnit 4.6.1, s. 28-30).

På den baggrund er det nødvendigt at søge fravigelse dels til beskadigelse og ødelæggelse af grønbroget tudses yngle- og rasteområder som led i etableringen af KVC på Prøvestenen.

Som led i anlæg af KVC, vil der blive etableres erstatningsbiotoper. I den forbindelse vil der blive lavet nye vandhuller og grusbunker til grønbroget tudse på Prøvestenen Syd uden for stormflodssikringen.

Erstatningsbiotoperne skal være etableret, inden anlægsarbejdet går i gang. Således vil projektet sikre en ubrudt periode med merværdi af levesteder for grønbroget tudse (se MKR S2 kapitel 4, afsnit 4.6.3).

Uden en forhåndsdispensation ville alternativet i praksis være, at potentielle levesteder og forekomster af grønbroget tudse måtte håndteres løbende uden at der på forhånd var etableret den samlede løsning med erstatningsbiotoper og styret håndtering af artens individer. Den ansøgte løsning indebærer derimod, at arten tilgodeses gennem nye levesteder og håndtering af individer, der måtte indfinde sig på byggepladsen, som samlet giver en nettofordel for grønbroget tudse.

På den baggrund vurderet det, at nettoresultatet af den ansøgte forhåndsdispensation er neutralt eller positivt for grønbroget tudses bevaringsstatus

3.2. Alternativer

Der kan ikke meddeles fravigelse, hvis der findes et tilfredsstillende alternativ til den foranstaltning, der udløser behov for fravigelse af artikel 12 beskyttelsen.

Metroselskabet har undersøgt flere mulige løsninger for stationen v/ Prags Boulevard Øst, herunder muligheden for at forskyde stationen mod nord eller mod øst eller etablering som.

Den valgte løsning med højbanestation v/ Prags Boulevard Øst, rampe syd for stationen og forbindelse til KVC via viadukt er den eneste brugbare løsning, der sikrer en samlet afvejning af de mange hensyn i området, herunder hensynet til stationens passageropland, forbindelsen til KVC, den fremtidige byudvikling i Kløverparken samt projektøkonomien (se MKR s1, kapitel 4 om placering af stationen v/Prags Boulevard Øst.

Der findes derfor ikke nogen anden brugbar løsning, som både kan opfylde det driftsmæssige, infrastrukturelle og planmæssige formål med anlægget ved v/ Prags Boulevard Øst og samtidig undgå behovet for den ansøgte dispensation til beskadigelse og ødelæggelse af grønbroget tudses yngle- og rasteområder.

Metroselskabet har undersøgt flere mulige placeringer af KVC for M5, herunder en placering på Prøvestenen syd for jordvolden, en placering i den østlige del af Kløverparken både over og under jorden, samt en placering på et opfyld i Prøvestenskanalen. Den valgte placering på Prøvestenen er den eneste brugbare løsning, der sikrer en samlet afvejning af de mange hensyn i området, herunder hensynet til metroens drift, Østlig Ringvej, erhvervshavnens funktioner og de grønne områder (se MKR kapitel 4, afsnit om Alternative placeringer af KVC; MKR S2 kapitel 3).

En placering af KVC i den østlige del af Kløverparken udgør ikke en brugbar løsning, idet en sådan placering ville beslaglægge en stor del af metroens passageropland og dermed hindre den planlagte byudvikling. Hertil kommer, at støj fra KVC må forventes at udgøre en udfordring for et fremtidigt boligområde omkring Kløverparken, og at placeringen i Kløverparken vil vanskeliggøre fremtidssikring af en eventuel Øresundsmetro (se MKR kapitel 4, afsnit om Alternative placeringer af KVC; MKR S2 kapitel 3).

En placering af KVC i Prøvestenskanalen udgør heller ikke en brugbar løsning. Denne løsning forudsætter opfyldning af en større del af Prøvestenskanalen forud for anlæg af KVC. Løsningen fremstår derfor ikke som et mindre indgribende eller mere hensigtsmæssigt alternativ til den valgte placering (se MKR kapitel 4, afsnit om Alternative placeringer af KVC; MKR S2 kapitel 3).

Den valgte placering af KVC på Prøvestenen er fastlagt for at sikre balance mellem de mange hensyn på Prøvestenen, herunder hensynet til metroen, Østlig Ringvej, industrien på erhvervshavnen og grønne om råder. Den valgte placering er således den eneste mulige alternativ for KVC (se MKR kapitel 4, afsnit om Alternative placeringer af KVC; MKR S2 kapitel 3).

Der foreligger på den baggrund efter Metroselskabets vurdering ikke nogen anden brugbar løsning, som både kan opfylde det driftsmæssige og infrastrukturelle formål med KVC og samtidig undgå behovet for den ansøgte dispensation til beskadigelse og ødelæggelse af grønbroget tudses yngle- og rasteområder på Prøvestenen. KVC på Prøvestenen er en forudsætning for drift, service og vedligeholdelse af togene og dermed for, at M5 kan fungere som metrosystem. KVC udgør dermed et nødvendigt driftsanlæg, uden hvilket M5 ikke kan fungere.

3.3. Bevaringsstatus

Det forudsættes, at der med den ansøgte dispensation til at fravige beskyttelsen af grønbroget tudses levestedsbeskyttelse i forbindelse med etableringen af højbanestation v/ Prags Boulevard Øst ikke sker indgreb mv., der kan forringe bevaringsstatus for bestanden i området. Det vil ikke være tilfældet, idet projektet gennemføres med erstatningsbiotoper, som samlet set sikrer, at projektet ikke medfører risiko for en negativ indvirkning på den pågældende bestands struktur og opretholder den pågældende bestands bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde (se MKR S2, kapitel 4, afsnit 4.6.2).

Grønbroget tudse forekommer flere steder i København og omegn, navnlig langs Amagers østkyst og i havneområderne, herunder ved Refshaleøen, og Prøvestenen. Arten er samtidig kendetegnet ved en dynamisk udbredelse, idet den hurtigt kan kolonisere nye og midlertidige levesteder og igen forlade dem, når forholdene ændrer sig (se MKR, kapitel 15, afsnit om Grønbroget tudse).

Grønbroget tudse har gennem en årrække haft ynglebestande ved Kløverparken, og er blandt andet blevet registreret ynglende i området i 2013, hvor en bestand på 119 individer blev flyttet til et ynglevandhul, som ikke længere eksisterer (se MKR, kapitel 15, afsnit om Grønbroget tudse). Området er endvidere undersøgt for padder i sæsonen 2024 i overensstemmelse med de tekniske anvisninger, i forbindelse med naturkortlægning for Østlig Ringvej. Da hele området var tørt og uden vandhuller, er der ikke registreret padder i området. Området var således ikke længere levested for grønbroget tudse i 2024, men arten vil kunne indvandre, inden anlægsfasen påbegyndes, hvis området oversvømmes, eller hvis der opstår vandfyldte hjulspor, hvor arten kan yngle (se MKR 2, kapitel 4, afsnit 4.3.1).

Der vil blive etableret nye vandhuller og grusbunker til padder i Kløverparken øst for stationen v/ Prags Boulevard. Erstatningsbiotoperne vil blive etableret, inden anlægsarbejdet går i gang (se MKR, kapitel 15, afsnit 15.4 ; MKR S2, kapitel 4, afsnit 4.6.2). Dertil vil hele byggepladsen blive indhegnet for at forhindre at der sker indvandring af grønbroget tudse under anlægsfasen, skal området indhegnes med paddehegn inden anlægsarbejdet påbegyndes, og det skal minimere risikoen for, at der ikke er individer af grønbroget tudse eller andre paddearter indenfor hegnet (se MKR kapitel 15, afsnit 15.3; MKR S2, kapitel 4, afsnit 4.4).

På den baggrund vurderes det, at etableringen af stationen v/ Prags Boulevard ikke vil påvirke grønbroget tudses bevaringsstatus i negativ retning. Påvirkninger af eksisterende levesteder, der opstår i anlægsfasen må således vurderes i sammenhæng med, at der samtidig etableres nye egnede levesteder for arten, og at der gennemføres afværgeforanstaltninger i form af paddehegn om byggepladsen, som samlet set indebærer, at fravigelsen ikke medfører en negativ indvirkning på den berørte bestand.

I forhold til overvågningsforpligtelser er Metroselskabet indstillet på løbende at overvåge natur- og miljøforhold i projektperioden. I den sammenhæng vil ansøger overvåge forekomst, indvandring og udbredelse af grønbroget tudse og eventuelt andre bilag IV-arter gennem biologiske undersøgelser, som udføres af

kvalificerede eksperter med jævne mellemrum i hele projektperioden. Vilkår herom kan fastsættes i tilladelsen til beskadigelse og ødelæggelse af yngle- og rasteområder mv.

Det forudsættes, at der med den ansøgte dispensation til at fravige beskyttelsen af grønbroget tudse levestedsbeskyttelse i forbindelse med etableringen af KVC på Prøvestenen ikke sker indgreb mv., der kan forringe bevaringsstatus for bestanden i området. Det vil ikke være tilfældet, idet projektet gennemføres med erstatningsbiotoper, som samlet set sikrer, at projektet ikke medfører risiko for en negativ indvirkning på den pågældende bestands struktur og opretholder den pågældende bestands bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde. På længere sigt vil dispensationen føre til forbedring af områdets biologiske funktionalitet som levested for grønbroget tudse.

Som led i projektet vil der blive etableret nye vandhuller og grusbunker til padder på Prøvestenen Syd uden for stormflodssikringen. For Prøvestenen præciseres placeringen af erstatningsvandhullerne således, at der peges på et areal til vandhuller på den sydlige del af Prøvestenen uden for byggepladsen og uden for stormflodssikringen. Erstatningsbiotoperne vil blive etableret, inden anlægsarbejdet går i gang (se MKR kapitel 15, afsnit 15.4 ; MKR S2, kapitel 4, afsnit 4.6.3).

Det er på den baggrund vurderet, at etableringen af KVC på Prøvestenen ikke vil påvirke grønbroget tudses bevaringsstatus i negativ retning. Påvirkninger af eksisterende levesteder i anlægsfasen må således vurderes i sammenhæng med, at der samtidig etableres nye egnede levesteder for arten, og at der gennemføres afværgeforanstaltninger i form af paddehegn om byggepladsen, som samlet set indebærer, at fravigelsen ikke medfører en negativ indvirkning på den berørte bestand MKR S2, afsnit 4.4. – afsnit 4.6.1).

Uanset at individdrab ikke vil påvirke bevaringsstatus kan der på baggrund af eventuelle vilkår gøres mindre tiltag, som begrænser forsætligt drab. Fx vil det i et mindre omfang være muligt, i de perioder hvor der i forbindelse med naturovervågningen er observeret yngel i vandsamlinger at opsætte markeringer i de områder ynglen findes, og hvor det ikke er nødvendigt at køre og arbejde. Det er ikke muligt med større og mere omfattende tiltag i relation til hindring af individdrab, da dette på afgørende vis risikerer at forrykke tidsplanen for anlæg og drift af projektet, hvilket er hele baggrunden for ansøgningen om fravigelse af beskyttelsen af bilag IV-arter. Disse markeringer kan sikre, at der ikke sker flere drab end absolut nødvendigt samt sikre, at der ikke nedlægges yngle- og rasteområder udover det strengt påkrævede i den periode. Drab på individer i alle livsstadier vurderes som nævnt ikke at ændre bevaringsstatus i en negativ retning.

På den baggrund vurderes det, at den ansøgte dispensation ikke vil hindre opretholdelse af grønbroget tudses bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde. Betingelserne i habitatdirektivets artikel 16, stk. 1, samt de relevante nationale gennemførelsesregler er derfor opfyldt, således at dispensation kan meddeles.

4. Opsamling

Samlet set vurderer vi, at alle betingelser for at få de nødvendige dispensationer og forhåndsdispensationer fra beskyttelsen af grønbroget tudse er opfyldt.

Med venlig hilsen

Mads Lund Flemming Elbæk