

Metrolinje M5 - idéfasehøring for miljøvurdering

HØRINGSTYPE

Andet

OMRÅDE

Hele byen

TIDSPERIODE FOR HØRINGEN

5. september 2022 til 31. oktober 2022

INDSENDELSESFRIST FOR HØRINGSSVAR

31. oktober 2022

HØRING IKKE ÅBEN

Her finder du information om idéfasehøringen

Københavns Kommunes Borgerrepræsentation har den 25. august 2022 besluttet at igangsætte miljøvurderingsproces for metrolinje M5 på baggrund af ansøgning fra Metroselskabet. Fra den 5. september til den 31. oktober afholder Københavns Kommune derfor idéfasehøring for den potentielle nye metrolinje. I høringen kan borgere, virksomheder og interesseorganisationer mv. komme med idéer og kommentarer til forslagene til de mulige stationsplaceringer og de byggepladser, der vil være i anlægsfasen, ligesom de kan komme med ønsker om miljøforhold, der ønskes undersøgt.

Borgerinvolvering

Der afholdes to borgermøder i idéfasen:

- Onsdag den 28. september klokken 19.00 til 21.00.
Mødet afholdes i Kulturhuset Islands Brygge, Islands Brygge 18, 2300 København S.
- Torsdag den 6. oktober klokken 16.00 til 18.00.
Mødet afholdes online. Find mere information om dette møde på metrolinjem5.kk.dk

Hvis du vil vide mere

Du kan finde flere informationer om forslag til metrolinje M5, herunder uddybende kort over stationer, byggepladser, linjeføring mm. på metrolinjem5.kk.dk

[filldéfasehøring metrolinje M5.fil](#)

HØRINGSSVAR

ID	DATO	INDSENDT AF	ORGANISATION	POSTNR	BY
379	31.10.2022	Zoé S.		1432	København K

378	31.10.2022	Zoé S.		1432	København K
377	31.10.2022	Morten Zøllner Wendelboe		2000	Frederiksberg
376	31.10.2022	Simone Skorstad		2300	København S
375	31.10.2022	Jesper Rasmussen		1663	KBH V
374	31.10.2022	Pernille Lyngsie		1432	København K
373	31.10.2022	Kristiina K.		2300	København S
372	31.10.2022	Monica Svare		1432	København K
371	31.10.2022	Larsen		2300	København S
370	31.10.2022	Kasper luxhøi		1432	København k
369	31.10.2022	Martin Petersen		1432	København K
368	31.10.2022	Ellen Christensen		2300	København S
367	31.10.2022	Kasper Luxhøi		1432	København k
366	31.10.2022	Lisbeth Garly Andersen		1432	København K
365	31.10.2022	Kasper Luxhøi		1432	København K
364	31.10.2022	Jesper Møller Petersen	SDK Shipping A/S	4600	Køge
363	31.10.2022	Toke Larsen	AP Ejendomme	2100	København K
362	31.10.2022	Claus Hovmøller Jensen, udviklingsdirek tør	Refshaleøens Ejendomsselskab A/S	1432	København K
361	31.10.2022	Vibeke Kaae Hvelplund		1432	København k
360	31.10.2022	Søren Udholm Frost		2000	Frederiksberg
359	31.10.2022	Bent Andersen	Undegrunden	2100	København Ø
358	31.10.2022	Jean Thierry		2400	Kbh NV
357	31.10.2022	Martin Hansen		1432	København K

356	31.10.2022	Sara Byrgesen		1432	københavn k
355	31.10.2022	Asger Ammonsén		1432	København K
354	31.10.2022	Frederiksberg Kommune	Frederiksberg Kommune	2000	Frederiksberg
353	31.10.2022	Frederiksberg Kommune	Frederiksberg Kommune	2000	Frederiksberg
352	31.10.2022	Otto Anker Nielsen	DTU, Institut for Teknologi, Ledelse og Økonomi	2800	Lyngby
351	31.10.2022	Solveig Bergmann Nielsen		1651	København V
350	31.10.2022	Inger Hutters	Østerbro Havnekomité	2100	København Ø
349	31.10.2022	Henrik Fajerson	Skanska i Skåne	21532	Malmö
348	31.10.2022	Christian Elleby	Aalborg Portland A/S	9220	Aalborg Øst
347	31.10.2022	Einar Feldager Hansen		2880	Bagsværd
346	31.10.2022	Katrine Stokholm		2300	København S
345	31.10.2022	Kommunstyrelsen i Skurups kommun	Skurups kommun	27480	Skurup
344	31.10.2022	Mikkel Rimsø Sørensen	Københavns Lufthavn	2770	Kastrup
343	31.10.2022	Jakob Juhl	Samtank A/S	8000	Aarhus C
342	31.10.2022	Claus Terkildsen	Peab Asfalt A/S	8600	Silkeborg
341	31.10.2022	Enhedslisten Amager Øst v/ Karl Vogt-Nielsen	Enhedslisten, Amager Øst	2300	København
340	31.10.2022	Ingvar Sejr Hansen	Udviklingselskabet By & Havn I/S	1259	København K
339	31.10.2022	Andreas Høgild		2200	København N
338	31.10.2022	Sanne Waldorff		1432	København

337	31.10.2022	Dansk Sejlunion, Foreningen af Lystbådehavne I Danmark, Dansk Kano og Kajak Forbund og Dansk Forening for Rosport	Dansk Sejlunion, Foreningen af Lystbådehavne I Danmark, Dansk Kano og Kajak Forbund og Dansk Forening for Rosport	2605	Brøndby
336	31.10.2022	A.P. Møller-Mærsk A/S	Andreas Sørensen, Head of Maersk Facility Management Denmark	1263	København K
335	31.10.2022	Christianshavns Lokaludvalg	Christianshavns Lokaludvalg	1599	København V
334	31.10.2022	Malthe Mulvad	Copenhagen Malmö Port (CMP)	2150	Nordhavn
333	31.10.2022	Henning Nielsen		1432	København K
332	31.10.2022	Indre By Lokaludvalg	Indre By Lokaludvalg	1599	København V
331	31.10.2022	Center for Regional Udvikling og Center for Ejendomme	Region Hovedstaden	3400	Hillerød
330	31.10.2022	Susanne Munch		1432	København
329	31.10.2022	Katja Brandt		1432	København K
328	31.10.2022	Trelleborgs kommun	Trelleborgs kommun	23183	Trelleborg
327	31.10.2022	Steen Dahlgaard	Unicon A/S	2300	København S
326	31.10.2022	Rasmus Rise		1432	København K
325	31.10.2022	Birger Jensen	Sdr. Frihavnsudvalg	2100	København Ø
324	31.10.2022	Kerstin Gillsbro	Jernhusen AB	10130	Stockholm
323	31.10.2022	Samantha Hoffmann	HOFOR A/S	2300	København S
322	31.10.2022	Hans Schmidt	Energinet Eltransmission	7000	Fredericia

321	31.10.2022	A		1432	København K
320	31.10.2022	mette thastum		2300	københavn s
319	31.10.2022	Eva Laugesen		2300	København S
318	31.10.2022	Trine Sørensen	Trine Sørensen /Bigum&Co	2300	København S
317	31.10.2022	Beboer på Margretheholm		1433	Kbh K
316	31.10.2022	Miljøpunkt Amager	Miljøpunkt Amager	2300	København S
315	31.10.2022	Josef Chaib	Malmö universitet	20506	Malmö
314	31.10.2022	Dan Fredskov	BIOFOS A/S	1432	København
313	31.10.2022	Camilla Rosenhagen	Danske Havne	1260	Kbh. K
312	31.10.2022	Mark		2770	Kastrup
311	31.10.2022	Kommunstyrelsen, Malmö stad	Malmö stad	21154	Malmö (Sweden)
310	31.10.2022	C4 v/Mikkel Krogsgaard Niss	C4 - Carbon Capture Cluster Copenhagen	2300	København S
309	31.10.2022	Marc Søndergaard		2300	Dragør
308	31.10.2022	Thomas Pedersen		2300	København S
307	31.10.2022	Den Overordnede Grundejerforening på Margretheholm	Den Overordnede Grundejerforening på Margretheholm	1432	København K
306	31.10.2022	Karin Andresen		1432	København
305	31.10.2022	Skanska Danmark A/S	Skanska Danmark A/S	2450	København SV
304	31.10.2022	Stema Shipping / Rolf Bonnichsen	Stema Shipping A/S	6200	Aabenraa
303	31.10.2022	carsten grøndahl		2791	dragør
302	30.10.2022	Jens Waldorff		1432	København K

301	30.10.2022	Tania Nicolaisen		1432	København K
300	30.10.2022	Ebbe Holm	A/B Stampesgade 5	1702	København V
299	30.10.2022	Airo Bjarking, Formand S/K Lynetten & Rahlf Nielsen, Næstformand S/K Lynetten	Sejlkлубben Lynetten - Margretheholms Havn	1432	København
298	30.10.2022	Kim Skov Lehner		1432	København K
297	30.10.2022	Frank Lambert		2300	København S
296	30.10.2022	Martin Wallin		1432	København K
295	30.10.2022	Camilla Esbensen		1432	København K
294	30.10.2022	Nele Sattrup		1432	København K
293	30.10.2022	Søren Dixen	Maskine Maskine Amager	2300	København S.
292	30.10.2022	Liselotte		2300	København S
291	30.10.2022	Lasse Hvidman		2791	Dtagør
290	30.10.2022	Grith Passer Hvidman		2791	Dragør
289	30.10.2022	Tine MP		1432	KBH K
288	30.10.2022	Mikkel Jochimsen		1432	København K
287	30.10.2022	Fredheim Sørensen		1432	København
286	30.10.2022	Sørensen		1432	København
285	29.10.2022	Dorthe Pedersen		2300	København S
284	29.10.2022	Nick Lagrilliere		2300	København
283	29.10.2022	Karin Gerdorf		1432	København K
282	29.10.2022	Kvistgaard/Tor pegaard		1432	København K
281	29.10.2022	Niels Vincent Næser		1432	København K

280	29.10.2022	Monique		2791	Dragør
279	29.10.2022	Lucas K		1960	Frederiksberg C
278	29.10.2022	Nikolaj Hansen		2670	Greve
277	28.10.2022	Jørn Graunbøl	Ejerforeningen Tietgensgade 62 / Reventlowsgade 32	1651	København V
276	28.10.2022	Pia Larsen		2791	Drsgør
275	28.10.2022	Charlotta Lundström	STRING	1165	Köpenhamn
274	28.10.2022	Kasper Holten	Det Kongelige Teater	1017	København K
273	28.10.2022	Sankt Annæ skole	Sankt Annæ skole	2300	København S
272	28.10.2022	Amager Øst Lokaludvalg	Amager Øst Lokaludvalg	2300	København S
271	28.10.2022	Jesper Sebbelin	Danske Shipping- og Havnevirksomheder	1553	København V
270	28.10.2022	Rigshospitalet og Københavns Universitet i Copenhagen Science City	Rigshospitalet og Københavns Universitet	2200	København N
269	28.10.2022	Advokat Mike Steen Hansen	Dansk Natursten A/S	2970	Hørsholm
268	28.10.2022	Advokat Mike Steen Hansen	Erhvervsforeningen i København	2970	Hørsholm
267	28.10.2022	Jeanette steffens		2791	Dragør
266	28.10.2022	Jens Toudal	Trafikselskabet Movia	2500	Valby
265	28.10.2022	Jesper Højte Stenbæk	Dansk Erhverv	1217	København
264	28.10.2022	Tina Lenstjerne		2791	Dragør
263	28.10.2022	Holger Koertz Haarløv	DR	0999	København C
262	28.10.2022	Emil Nielsen	Dansk Metal	2450	København

261	28.10.2022	Andreas Juhl-Rohde		2200	København N
260	28.10.2022	Region Skåne	Regionala utvecklingsnämnden	29189	Kristianstad
259	28.10.2022	Bjarne Kirkeby		4700	Næstved
258	28.10.2022	Bjarne Kirkeby		4700	Næstved
257	28.10.2022	Bjarne Kirkeby		4700	Næstved
256	28.10.2022	Georg Christiansen		2300	København S
255	27.10.2022	Christian Ericsson		2300	København S
254	27.10.2022	Henrik Henrik Horak		2300	København S
253	27.10.2022	Bengt E Svensson genom Christer Persson	Future City Malmö, ideell förening	21753	Malmö
252	27.10.2022	amager vest lokaludvalg	amager vest lokaludvalg	2300	kbh. S
251	27.10.2022	Dansk Bjerg- og Klatreklub	Idrætsforening	1432	København
250	27.10.2022	Østerbro Lokaludvalg	Københavns Kommune	2100	København Ø
249	27.10.2022	amager vest lokaludvalg	amager vest lokaludvalg	2300	København S
248	27.10.2022	Michael Hansen		2850	Nærum
247	27.10.2022	Lars Haunstrup	H.J.Hansen Recycling	5000	Odense NV
246	26.10.2022	Ben Korsmann	Dk jern og metalhandel Aps	2300	københavn s
245	26.10.2022	Tue Lund		1720	København V
244	26.10.2022	Bent Hansen		2500	Valby
243	26.10.2022	Kristianstads kommun	Kristianstads kommun	29180	Kristianstad
242	26.10.2022	Anni		2300	København

241	26.10.2022	Valby Lokaludvalg	Valby Lokaludvalg	2500	Valby
240	26.10.2022	Jakob Svane	Dansk Industri	1553	København V
239	26.10.2022	Alvin Ljoså		2200	København N
238	26.10.2022	Jesper Olsen	DSB	2630	Taastrup
237	26.10.2022	Dan-Tuyet Tham		2300	København S.
236	26.10.2022	Søren Zebitz Nielsen		3600	Frederikssund
235	25.10.2022	Alex Heick	Bispebjerg Lokaludvalg	2400	København NV
234	25.10.2022	Nikolaj Hansen	Stema Shipping A/S	2300	København S
233	25.10.2022	Teddy Thorup		3500	København
232	25.10.2022	Mette Kjølbye		2300	Copenhagen
231	25.10.2022	Henrik Nielsen		2720	Vanløse
230	25.10.2022	Jesper Olsen	P/S Downtown CBD	1613	København V
229	24.10.2022	Maria Schmidt		1432	København K
228	24.10.2022	Henrik Mouritzen		2830	Virum
227	24.10.2022	Louise		2300	København s
226	24.10.2022	Camilla Nørgaard		2300	København S
225	24.10.2022	Frank Jørgensen		2400	Kbh nv
224	24.10.2022	Frederikke Gludsted		2300	København S
223	24.10.2022	Birthe Mørck	repræsentant for Enhedslisten i lokaludvalg Bispebjerg	2400	København
222	24.10.2022	Michael Hansen		2100	København
221	24.10.2022	Bestyrelsen i Sundbyernes Grundejerfællesskab	Sundbyernes Grundejerfællesskab	2300	København S

220	24.10.2022	Eva Jensen		2700	brønshøj
219	24.10.2022	Tove Bøgeskov og Jens Henning Ravnsmed		2300	København S
218	23.10.2022	Ida Jørgensen		2700	Brønshøj
217	23.10.2022	Søren Burchardt		2300	København S
216	23.10.2022	Githa Mølgård		2300	København S
215	22.10.2022	Charlotte Winkler		2400	København
214	22.10.2022	Enel Laura Pagaard Selvig		1432	København K
213	21.10.2022	G.Smith		2300	København s
212	20.10.2022	Henriette		2300	København S
211	20.10.2022	Juli		2300	Kbh s
210	20.10.2022	Julie Hall- Andersen		2300	København S
209	20.10.2022	Greater Copenhagen	Greater Copenhagen	1165	København K
208	19.10.2022	Nikita Reimann Bombaci		2400	København NV
207	19.10.2022	Stefanie Høy Brink	Københavns Museum	1555	København V
206	18.10.2022	Adam Mørk Petersen		2000	Frederiksberg
205	17.10.2022	Niels Wellendorf	Rådet for Bæredygtig Trafik	2200	Nørrebro
204	16.10.2022	Kjeld Allan Thrane Larsen	Rådet for bæredygtig trafik	2200	København N
203	16.10.2022	Kjeld Allan Thrane Larsen	Rådet for bæredygtig trafik	2200	København N
202	16.10.2022	Anja Gylling		2700	Brønshøj
201	16.10.2022	Peter Laulund		2300	København S

200	15.10.2022	Jasper Neergaard Jacobsen	Novo Nordisk	2700	Brønshøj
199	15.10.2022	John		2300	Kbh S
198	14.10.2022	Olsen		2700	Brønshøj
197	14.10.2022	Nanette Bak Andersen		2700	Brønshøj
196	14.10.2022	Anne Blum		2700	Brønshøj
195	14.10.2022	Nina Rasmussen		2700	Brønshøj
194	13.10.2022	Ida Misfelt		2300	København S
193	12.10.2022	Henning Bickham		2700	Brønshøj
192	12.10.2022	Thomas Lind		2700	Brønshøj
191	12.10.2022	Flemming Klysner Nielsen		2700	Brønshøj
190	12.10.2022	Camilla Norlander Staal		2700	Brønshøj
189	12.10.2022	Christian Kelstrup		2700	København
188	12.10.2022	Frederik		2100	København Ø
187	12.10.2022	Tonny pedersen		2200	København n
186	12.10.2022	Matthew Cox		2700	Brønshøj
185	12.10.2022	Mikkel Ohm		2700	Brønshøj
184	12.10.2022	Maja Tjørnelund		2700	Brønshøj
183	12.10.2022	heidi ramløv		2300	Kbh S
182	12.10.2022	Alette Schack		2700	Brønshøj
180	11.10.2022	Anne Nielsen		2300	København
181	11.10.2022	Annette Pedersen		2700	Brønshøj
179	11.10.2022	Georg Morsing		2300	København S
178	11.10.2022	Alvin Ljoså		2200	København N

177	11.10.2022	Irene Frandsen		2700	Brønshøj
176	11.10.2022	Gitte Rasmussen		2700	Brønshøj
175	11.10.2022	Ivan Enoksen	hr	2700	Brønshøj
174	11.10.2022	Tine Nielsen		2700	Brønshøj
173	11.10.2022	Lone Palshøj	Feels Like Home	2700	Brønshøj
172	11.10.2022	Gustav Ibsen Hansen		8240	Risskov
171	11.10.2022	Ulrik Andreasen		1879	Frderiksberg
170	11.10.2022	Meriem Josevski		2700	Brønshøj
169	11.10.2022	Johan Rasmussen		2700	Brønshøj
168	11.10.2022	Karoline Stentebjerg-Olesen		2700	Brønshøj
167	11.10.2022	Benny Steen Møller		2700	Brønshøj
166	11.10.2022	Rasmus Poulsen		2730	Herlev
165	10.10.2022	Anne-Kirstine Ellern		2300	København S
164	10.10.2022	William Schultz Mortensen		2200	København N
163	10.10.2022	Lars Omland		2700	Brønshøj
162	10.10.2022	Jakob Hjort		2700	Brønshøj
161	10.10.2022	kenneth		2300	København S
160	09.10.2022	Rasmus Christiansen		2100	København Ø
159	08.10.2022	Marlene Balkan-Petersen		2700	Brønshøj
158	08.10.2022	Marianne Lauritsen		2300	København S
157	08.10.2022	Nat		2700	Brønshøj

156	08.10.2022	M. Storgaard		2700	Brønshøj
155	07.10.2022	Mitzie Kopenhagen		2700	Brønshøj
154	07.10.2022	Kenneth		2300	København S
153	07.10.2022	Anne Michelin		2700	Brønshøj
152	06.10.2022	kenneth		2300	København S
151	06.10.2022	Helga McSherry		2700	Brønshøj
150	05.10.2022	Helge Bay	Letbaner.dk	8660	Skanderborg
149	05.10.2022	Enrico		2300	København
148	05.10.2022	Enrico	Enrico Mastroianni	2300	København
147	05.10.2022	Christian Schjørring		2700	København
146	05.10.2022	Sarah Pedersen		2700	Brønshøj
145	04.10.2022	Helene Müller		2700	Brønshøj
144	04.10.2022	Camilla Petersen		2400	København NV
143	04.10.2022	Line Willum		2700	Brønshøj
142	04.10.2022	Rikke Randorff Hegnhøj		2700	Brønshøj
141	04.10.2022	Majbritt Framke		2700	Brønshøj
140	04.10.2022	Klaus Damgaard		2700	Brønshøj
139	04.10.2022	Louisa		2700	Brønshøj
138	04.10.2022	Nathalie Ahlstrøm		2700	Brønshøj
137	04.10.2022	Sigrid Knudsen		2700	København N
136	04.10.2022	Tine Ejbøl		2700	København
135	04.10.2022	Helle Gadeberg		2700	Brønshøj
134	04.10.2022	Lisbeth Johnsen		2700	Brønshøj
133	04.10.2022	Ulla Bille Christensen		2700	Brønshøj

132	04.10.2022	Rebekka Slagor		2700	Brønshøj
131	04.10.2022	Michelle Garnier	Michelle Garnier	2700	Brønshøj
130	04.10.2022	Caroline K.		2700	København
129	04.10.2022	Winnie Lindersson		2700	Brønshøj
128	04.10.2022	Merhawi G. Tekie		2700	Brønshøj
127	04.10.2022	Merhawi G. Tekie		2700	Brønshøj
126	04.10.2022	Bent Bøjden		2700	Brønshøj
125	04.10.2022	Anne Louise Hertz		2700	Brønshøj
124	04.10.2022	Helene Drejer		2700	Brønshøj
123	04.10.2022	Lone Tvedergaard Bach		2700	Brønshøj
122	04.10.2022	Jes Tonsgaard		2700	Brønshøj
121	04.10.2022	Anne Blum		2700	Brønshøj
120	04.10.2022	Dorit Højerslev Eriksen		2700	Brønshøj
119	04.10.2022	Bettina Lagoni		2700	Brønshøj
118	04.10.2022	Torben Svendsen		2700	Brønshøj
117	04.10.2022	Louise		2700	Brønshøj
116	04.10.2022	Jonas Akrouh Larsen		2700	Brønshøj
115	04.10.2022	Sarah A. Moutouh		2700	Brønshøj
114	04.10.2022	Kristian Johansen		2700	Brønshøj
113	04.10.2022	Sine Elmelund		2700	Brønshøj
112	03.10.2022	Janne Thomsen		2730	Herlev
111	03.10.2022	Børge Bjerg		7130	Juelsminde

110	03.10.2022	Charlotte Brejnebøl		2700	Brønshøj
109	03.10.2022	David Fich		2700	Brønshøj
108	03.10.2022	Camilla Michaelsen		2300	København S
107	03.10.2022	Ulrik Hillhansen		2700	Brønshøj
106	03.10.2022	Karen Larsen		2700	Brønshøj
105	03.10.2022	Kirsten Auchenberg		3500	Værløse
104	03.10.2022	Mia Wentzlau Larsen		2700	Brønshøj
103	03.10.2022	Iben Meelby Larsen		2700	Brønshøj
102	03.10.2022	Aukse Brundhansen		2700	Brønshøj
101	03.10.2022	Jeppe Larsen		2700	Brønshøj
100	03.10.2022	Tine Streit Rosenberg		2700	Brønshøj
99	03.10.2022	Frederik Ferbing		2700	Brønshøj
98	03.10.2022	Nina		2700	Brønshøj
97	03.10.2022	Bente Bengtsson		2700	Brønshøj
96	03.10.2022	Caroline Jacobsen		2700	Brønshøj
95	03.10.2022	Maria Thelander		2700	Brønshøj
94	03.10.2022	Turid Fodgaard Hansen		2700	Brønshøj
93	03.10.2022	Gorm Vølver		2300	København S
92	03.10.2022	Søren Juul Vigand		2700	Brønshøj
91	03.10.2022	Dorte Schuster		2700	Brønshøj
90	03.10.2022	Marcus Bech-Jensen		2700	Brønshøj

89	03.10.2022	Janni J. V.		2700	Brønshøj
88	03.10.2022	Thomas Junker		2700	Brønshøj
87	03.10.2022	Maja Tjørnelund		2700	Brønshøj
86	03.10.2022	Majken		2700	Brønshøj
85	03.10.2022	Hanna Holst		2700	Brønshøj
84	03.10.2022	Dan Petersen		2700	Brønshøj
83	03.10.2022	Nicolai Schönberg		2700	Brønshøj
82	03.10.2022	René Svenning Johansen		2700	Brønshøj
81	03.10.2022	Ove Færgemand		2700	Brønshøj
80	03.10.2022	Nina Caspersen		2700	Brønshøj
79	03.10.2022	Emil Damholt		2700	Brønshøj
78	03.10.2022	Johnny Arentz		2700	Brønshøj
77	03.10.2022	Ole Heilmann		2500	Valby
76	03.10.2022	Christian Rasmussen		2700	Brønshøj
75	03.10.2022	Natasia Plesner		2700	Brønshøj
74	03.10.2022	Magnus H		2700	Brønshøj
73	03.10.2022	Lisbeth Larsen		2700	Brønshøj
72	03.10.2022	Solveig Clausen		2400	København Nv
71	03.10.2022	Karina Rytgård		2700	Brønshøj
70	03.10.2022	Eva Elming		2700	Brønshøj
69	03.10.2022	Charlotte Harboe		2700	Brønshøj
68	03.10.2022	Tony Christensen		2700	Brønshøj
67	03.10.2022	Jan Ringberg		2400	København NV
66	03.10.2022	Mikael Bjerrum		2700	Brønshøj

65	03.10.2022	Constanze Stengert		2400	København NV
64	03.10.2022	Astrid Nielsen		2700	Brønshøj
63	03.10.2022	Astrid Mikaelyan		2700	Brønshøj
62	03.10.2022	Ingrid Petersen		2700	Brønshøj
61	03.10.2022	Kim Bille Christensen		2700	Brønshøj
60	03.10.2022	Jens	Minke	2700	Brønshøj
59	03.10.2022	Nina Andersen		2700	Brønshøj
58	03.10.2022	Jesper Sørensen		2700	Brønshøj
57	03.10.2022	Annette Slivsgaard		2700	Brønshøj
56	03.10.2022	Kim Madsen		2700	Brønshøj
55	03.10.2022	Pau Jensen		2700	Brønshøj
54	03.10.2022	Annette Hansen		2700	Brønshøj
53	03.10.2022	Haagensen Martin		2700	Brønshøj
52	03.10.2022	Tyler J Højberg		2700	Brønshøj
51	03.10.2022	Marie		2700	Brønshøj
50	03.10.2022	Charlotte Møller Hansen		2700	Brønshøj
49	03.10.2022	Rasmus Damsgaard		2700	Brønshøj
48	03.10.2022	Martin Bech		2700	Brønshøj
47	03.10.2022	Sandra Askegaard		2700	Brønshøj
46	03.10.2022	Henriette Wium		2790	Brønshøj
45	03.10.2022	Niels Rosberg		2700	Brønshøj
44	28.09.2022	Anders		2300	København
43	28.09.2022	Thomas Vestergaard		2150	Nordhavn

42	28.09.2022	Søfartsstyrelsen		4220	Korsør
41	27.09.2022	Lau		2840	Holte
40	27.09.2022	Søren Hansen		2300	København S
39	27.09.2022	Helene Hnini		2500	Valby
38	27.09.2022	Laura Olsen		2300	København S
37	23.09.2022	Jacob Flanders		1729	København V
36	23.09.2022	Miljøministeriet		1215	København K
35	22.09.2022	Finn Breddam		1441	København K
34	22.09.2022	Finn Breddam		1441	København K
33	22.09.2022	Kristian		2300	København S
32	22.09.2022	Bettina B		2300	Kbh S
31	21.09.2022	Lasse		2300	København S
30	21.09.2022	Karin Tybjerg	Københavns Universitet	2100	København Ø
29	20.09.2022	Per Larsen		31000	Buriram
28	19.09.2022	Lars Larson		2720	Vanløse
27	19.09.2022	Ulrik Lyng- Skovgaard		2700	BRØNSHØJ
26	19.09.2022	Mikael Kirkensgaard		2300	København
25	18.09.2022	Peter Trier		2500	Valby
24	16.09.2022	Wendry Julius Dreier		2100	København
23	16.09.2022	Finn Breddam		1441	København K
22	16.09.2022	Finn Breddam		1441	København K
21	16.09.2022	Mads Christensen		2200	København N
20	15.09.2022	Niels Kongshaug	Foreningen Grønne Facader	1264	Copenhagen
19	14.09.2022	Mikael Kirkensgaard		2300	København

18	14.09.2022	Annette Haugbølle		2300	København S
16	13.09.2022	Daniel Hermansen		1253	København K
15	12.09.2022	Anders Sørensen		2610	Rødovre
14	11.09.2022	Jesper Nielsen		2500	Valby
13	11.09.2022	Jacob Klok		2400	København NV
12	11.09.2022	Per Frølund Thomsen		2000	Frederiksbwrg
11	11.09.2022	Anders Frese		4200	Slagelse
10	10.09.2022	Anders Madsen		2200	København
9	09.09.2022	Rasmus Scheelke		2100	København Ø
8	08.09.2022	Rasmus Pilegaard Petersen		2300	København S
7	08.09.2022	Camilla Rosenhagen		2300	Kbh. S
6	08.09.2022	Emil Bruun Jørgensen		2720	Vanløse
5	07.09.2022	Thomas Madsen		2300	København S
4	07.09.2022	Rasmus Damgaard Nielsen		2100	Østerbro
3	06.09.2022	Arne W. Petersen	Alternativ Trafik	2605	Brøndby
2	06.09.2022	David Einhorn		1354	KBH K
1	06.09.2022	Christian Stassen		2942	Skodsborg

Svar til: Høring 58488 af: Zoé S.

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

379

INDSENDT AF

Zoé S.

BY

København K

POSTNR.

1432

ADRESSE

Luftmarinegade

HØRINGSSVAR

Noget af dét, jeg sætter aller mest pris på ved at bo på Margretheholm, er området grønne naturområder tæt på vandet samt roen herude. Jeg føler mig meget heldig over at bo i en del af København, der i dag som et sjældent eksempel ligger i kort afstand til Indre By, men som på samme tid er hjem for vilde blomster, havn og vand, frisk luft og højt til himlen – elementer, som i København er i både stigende efterspørgsel og mangel. Ved siden af Margretheholm Havn samt bag den store bygning Udsigten er Margretheholms huse og lejligheder omgivet af store grønne arealer, som ud over træer, græs og markblomster bruges rekreativt af mange, både området beboere og andre besøgende, til daglige gåture, hundeluftning, legepladser, bålpladser, fodbold, køkkenhaver og andre aktiviteter. For mig som studerende bidrager gåture og naturen på Margretheholm personligt til en afstressende hverdag med mere velvære – nogle af grundene til, at jeg finder det vigtigt at bevare området 'vilde' natur væk fra trafikstøj.

Da jeg tidligere boede i et af Københavns brokvarterer, oplevede jeg desværre støjgener fra Cityringen-metrolinjen, og jeg bliver derfor bekymret for en potentiel højbanemetro bag Margretheholmen. En M5-metrolinje med højbaneføring mellem Refshaleøen og bag Margretheholms grønne arealer bag bygningen Udsigten vil ikke kun tage visuel plads i det naturskønne og rolige område med grønt og vand, men vil også forværre adgangen til Margretheholm Havn for havnens brugere og både. Herudover er jeg især bekymret for, at højbanestrækningen vil skabe daglige støjgener for os beboere på Margretheholm, når vi går ture og bruger de grønne arealer, herunder de flere hundrede beboere i Udsigten, der vil få direkte udsigt til højbanen. En M5-metrolinje med højbaneføring bag Margretheholm er jeg derfor imod – og har jeg indtryk af, at mange andre beboere på Margretheholm er imod – da den netop vil påvirke området naturoplevelser, der giver stor værdi i hverdagen, og dermed vil forringe noget af dét, folk er glædest for at være omgivet af herude.

Svar til: Høring 58488 af: Zoé S.

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

378

INDSENDT AF

Zoé S.

BY

København K

POSTNR.

1432

ADRESSE

Luftmarinegade

HØRINGSSVAR

Noget af dét, jeg sætter aller mest pris på ved at bo på Margretheholm, er området grønne naturområder tæt på vandet samt roen herude. Jeg føler mig meget heldig over at bo i en del af København, der i dag som et sjældent eksempel ligger i kort afstand til Indre By, men som på samme tid er hjem for vilde blomster, havn og vand, frisk luft og højt til himlen – elementer, som i København er i både stigende efterspørgsel og mangel. Ved siden af Margretheholm Havn samt bag den store bygning Udsigten er Margretheholms huse og lejligheder omgivet af store grønne arealer, som ud over træer, græs og markblomster bruges rekreativt af mange, både området beboere og andre besøgende, til daglige gåture, hundeluftning, legepladser, bålpladser, fodbold, køkkenhaver og andre aktiviteter. For mig som studerende bidrager gåture og naturen på Margretheholm personligt til en afstressende hverdag med mere velvære – nogle af grundene til, at jeg finder det vigtigt at bevare området 'vilde' natur væk fra trafikstøj.

Da jeg tidligere boede i et af Københavns brokvarterer, oplevede jeg desværre støjgener fra Cityringen-metrolinjen, og jeg bliver derfor bekymret for en potentiel højbanemetro bag Margretheholmen. En M5-metrolinje med højbaneføring mellem Refshaleøen og bag Margretheholms grønne arealer bag bygningen Udsigten vil ikke kun tage visuel plads i det naturskønne og rolige område med grønt og vand, men vil også forværre adgangen til Margretheholm Havn for havnens brugere og både. Herudover er jeg især bekymret for, at højbanestrækningen vil skabe daglige støjgener for os beboere på Margretheholm, når vi går ture og bruger de grønne arealer, herunder de flere hundrede beboere i Udsigten, der vil få direkte udsigt til højbanen. En M5-metrolinje med højbaneføring bag Margretheholm er jeg derfor imod – og har jeg indtryk af, at mange andre beboere på Margretheholm er imod – da den netop vil påvirke området naturoplevelser, der giver stor værdi i hverdagen, og dermed vil forringe noget af dét, folk er glædest for at være omgivet af herude.

Svar til: Høring 58488 af: Morten Zøllner Wendelboe

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

377

INDSENDT AF

Morten Zøllner Wendelboe

BY

Frederiksberg

POSTNR.

2000

ADRESSE

Nyelandsvej 69 2th

HØRINGSSVAR

Lynetteholmen ligger fortsat langt ude i fremtiden. I forhold til planlægning af kollektiv trafik, ser jeg det derfor vigtigst at planlægge i forhold til nuværende beboere, arbejdspladser og attraktioner. Lynetteholmen er stadig vigtig at have i tankerne, men nye primær-linjer bør i høj grad servicere den eksisterende by.

Ved planlægning af kollektiv trafik, er eksisterende linjeføringer også af største betydning, og der skal tænkes på hvilke potentielle ændringer der kan ske i forhold til de eksisterende skinnebårne linjer.

Der er (fra DSB's side) lagt op til at regionaltog til Roskilde og Helsingør bør afløses af S-tog. Desuden ønskes en ombygning af Hovedbanegården så regional-tog ikke bebøver at køre gennem "røret" til Østerport og videre. Desuden er både "Landex-tunnelen" og "Ekspressgruppen-tunnelen" foreslået som løsninger der kan afhjælpe trafikken i Hovedstaden.

Jeg tror at S-Tog til Roskilde og Helsingør samt ombygning af Hovedbanegården kan føre til at de 2 regional-tog-skinnesæt kan overtages af S-Tog. Derved er der ikke behov for hverken "Landex-tunnelen" eller "Ekspressgruppe-tunnelen". I stedet for kan der føres 2 sæt S-Tog forbindelser - 1 langsom som stopper ved alle stationer, og 1 hurtig som kun stopper ved "omstigningsstationer". Man kan supplere med en lille tunnel fra Køge-bugt-banen til Roskilde-banen, så tog fra Køge-bugt hurtigere kommer til Hovedbanegården. Derved kan S-Tog Ringbanen overtage stationerne mellem Ny-Ellebjerg og Dybbelsbro (samt en ekstra station ved Jernbanebyen).

Dernæst vil jeg foreslå at S-Tog Ringbanen føres videre fra **Dybbelsbro** til **Lynetteholm** og tilbage over **Nordhavn** til **Emdrup**. **S-Tog Ringbanen skal selvfølgelig konverteres til en metro med metrodrift**. På vedhæftede illustration er denne nye Ringbane markeret med en blå streg.

Derudover vil jeg foreslå en ny metrolinje som føres fra **Hellerup** via **Rigshospitalet** til **Hovedbanegården**, over havnesnittet til **DR-Byen** og **Lergravsparken** inden den fortsætter mod **Refshaleøen**. Fra Refshaleøen fortsætter linjen over havnen til **Østerport**, over **Rigshospitalet** og fortsætter mod vest forbi **Fasanvej** og **Zoo** for til slut at forbinde **Valby** og **Ny-Ellebjerg**. På vedhæftede illustration er denne metrolinje markeret med en gul streg.

En linjeføring langs/under Åboulevarden helt fra Ring 3 til Tårnby er også foreslået på vedhæftede illustration. Denne linjeføring kan på store stræk (eller potentielt alle) lægges i gadeplan.

Dertil komme en række mindre forbindelser som kan dækkes af en blanding af højklasse-bus eller sporvogn/metro. Disse linjer kan på lange stræk føres i gadeplan eller anlægges som cut-and-cover.

Generelt vil jeg foreslå at det tænkes i på sigt at dække hele den centrale by med skinne-båren transport med en gennemsnitlig hastighed på mindst 40 km/t og med en frekvens på højst 3 minutter i myldertid og generelt mulighed for at komme fra A til B med kun 2 skift.

MATERIALE:

nye-metro-linjer.jpg

nye-metro-linjer.jpg



Svar til: Høring 58488 af: Simone Skorstad

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

376

INDSENDT AF

Simone Skorstad

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Axel Heides Gade 4, 6-2

HØRINGSSVAR

Angående metrostation på Islands Brygge/Bryggebroen.

Jeg ser den gode ide med at lægge et metrostop på bryggen, men mener desværre at det lige på Axel Heides Gade vil skabe en del kaos - ikke bare under bygningen, men også når det står færdigt. I krydset mellem Islands Brygge og Axel Heides Gade er der hver dag rigtig meget myldretrafik, både i form af cykler, gående, el-løbehjul og knallerter, som kommer fra alle retninger (fra Bryggebroen, nord og syd på Islands Brygge, Axel Heides Gade, osv). Et metrostop på denne placering vil skabe mere trafikkaos end der er i forvejen og samtidig fjerne det hyggelige grønne fra et område, der er meget vigtigt for dem der bor der.

Derudover er Islands Brygge jo et velbesøgt område om sommeren, og et metrostop vil meget sandsynligt tiltrække endnu flere og skabe støj, hvor det ellers har været attraktivt at bo netop pga. roen og samtidigt at være i byen.

Svar til: Høring 58488 af: Jesper Rasmussen

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

375

INDSENDT AF

Jesper Rasmussen

BY

KBH V

POSTNR.

1663

ADRESSE

Oehlenschlägersgade 37

HØRINGSSVAR

Til den overordnede proces:

Det forekommer, at de to forslag ikke er løsninger på det samme problem og derfor reelt ikke er to forslag, men to helt adskilte projekter. Det ville have været mere reelt at lave flere oplæg til at løse det samme problemkompleks. Fx er den stærkt svindende kapacitet under havnen et konkret problem, der skal løses uanset hvad (hvilket direkte fremhævedes af Overborgmesteren ved det digitale borgermøde), hvorimod metrodækning af Lynetteholmen er et rent teoretisk problem lige nu. Orange forslag er intet uden Lynetteholmen, hvilket må siges at være stadig så spekulativt, at det ikke giver mening at tale om metrodækning dér, længe før det overhovedet er endelig vedtaget.

Så det er meningsløst at præsentere Orange mod Lilla, fordi Orange ikke løser det vigtigste problem, og derfor ikke kan stå alene i det perspektiv. Vi kan ikke vælge mellem Orange og Lilla og så justere lidt, når vi har valgt.

Konkrete input til de to oplæg:

Anlægget af Nordhavnsgrenen (og fx Ny Ellebjerg station i tunnel) er eksempler på beslutninger om linjeføringer, der allerede explicit og implicit er taget. Derfor bør der være større fokus på genanvende allerede anlagt infrastruktur. Især er det underligt at Nordhavnsgrenen ikke er en uomgængelig del af udvidelsen. Det er en meget dyr sidebane til metroen, som aldrig var blevet anlagt, hvis ikke det var blevet lovet/argumenteret for, at den selvfølgelig skulle føres videre.

Orange forslag vil, uanset om passagererne skal skifte på Østerport eller togene kører direkte ind på M3 (via Nordhavnsgrenen), betyde belastning af M3. Så kan Nordhavnsgrenen ligeså godt blive brugt fuldt ud og lade orange kobles på her og glide over i M4.

Lilla forslag er det eneste af de to som reelt giver mening at begynde på nu, da det er presserende at etablere mere kapacitet under havnen.

Her bør den overordnede langsigtede plan være at etablere en ring hvor mest muligt af eksisterende anlagt infrastruktur tages i brug, herunder Nordhavnsgrenen, når ringen med tiden skal slutes. Deruover bør der tages udgangspunkt i M4 og den eksisterende tunnel mellem København H og

Havneholmen og lade M5 fortsætte derfra. Det vil kræve et afgreningskammer under Tømmergraven (magen til det i Sortedamssøen), som også kan fungere som tunnelarbejdsplads. Alternativt udvidelse af det eksisterende afgreningskammer i Sydhavnen, der i dag betjener CMC/Sydhavnsgrænen og så køre udenom Havneholmen. Dette vil initielt give M4/5 en fælles/central del (Orientkaj til København H/Havneholmen) og afgreninger mod Ny Ellebjerg og Lynetteholm på samme måde som M1 og M2 hænger sammen nu.

Sammenkoblingen af M5 med M3/M4 betyder naturligvis, at M5 skal benytte samme system/teknologi som M3/M4 med de fordele og ulemper der er ved det.

Denne fremgangsmåde vil det betyde, at man kunne tage den nye forbindelse under havnen i brug langt hurtigere fordi man arbejder mod øst og allerede er koblet på en fungerende metro (på samme måde som man gør med Sydhavnsgrænen). Man kunne måske endda uskyde behovet for et CMC på Amager til når/hvis M5 skal forlænges til Lynetteholmen. Måske med en lille kapacitetsforøgelse til CMC i Sydhavnen som formodentlig alligevel udvides hvis M4 forlænges og/eller i takt med at M3/4 skal øge kapaciteten. Det fjerner naturligvis de fordele, der er ved at have tunnelarbejdsplads på Prøvestenen.

Ved at lade M5 køre via M3 opnås hurtigere en ringforbindelse med de fordele, der er ved det. Denne løsning overflødiggør/besværliggør etableringen af ring via Forum (osv.), der så må betjenes på anden vis. Man kunne indvende at M5 ikke skal køre på M3's spor, men stationerne og strækningen bliver jo belastet af passagerer uanset om de stiger om til M3 eller om M5 kører på M3's spor. Ved at benytte de samme perroner gør man skift langt nemmere, da man ville kunne have "cross platform transfer" mellem M3 og M5. Derudover sparer man anlæg af både dyre tunneller og stationer.

Svar til: Høring 58488 af: Pernille Lyngsie

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

374

INDSENDT AF

Pernille Lyngsie

BY

København K

POSTNR.

1432

ADRESSE

Margretheholmsvej 58, 4. tv.

HØRINGSSVAR

Hørings svar vedr. Metrolinje M5

Til Københavns Kommune,

Jeg er beboer på Margrethehømen og er bekymret for de støjgener, det vil medføre for beboere i området, hvis M5 metroen opføres som højbane mellem Prags B. og Refshaleøen hvor linjen skal køre hele døgnet meget tæt på beboelsesejendommen Udsigten. Også for de indkigsgener for de lejligheder, der er placeret lige ud for højbanen. Herudover for de forureningsmæssige konsekvenser dette metrobyggeri vil have, når der skal graves i jorden omkring Margretheholmen til opførelse af højbane, da jorden i området er mistænkt forurenede af PFOS (jf. Region Hovedstadens igangværende undersøgelse af PFOS forurening af området). Vil PFOS forurenede jordstøv hvirvle rundt i området (legepladser og rekreative områder) samt komme indenfor som støv, der indåndes!

Endelig vil en højbane ødelægge det rekreative fællesareal i området, med skøn grøn bevoksning, da den vil skære direkte igennem dette. Resten af metrolinjen er tænkt som undergrund, så vil virkelig håbe ændre planerne og få gravet den del af linjen ned.

Med venlig hilsen

Svar til: Høring 58488 af: Kristiina K.

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

373

INDSENDT AF

Kristiina K.

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Remisevej 21

HØRINGSSVAR

Vi skal tænke at vi får metro til de steder hvor det er brug for lige nu for eksempel til Brønshøj. Og når Brønshøj er bygget så kan vi tænke at bygge linjen til Amager og så videre til Refshaløen og Lynetteholmen og så kan linjen kobles til Østerport station. Har vedhæftet en pdf-fil med eksempler om stationer i Brønshøj samt på Amager.

Så skal vi også tænke at toge og stationer er for små, når vi tænker til fremtid og vi kan ikke indgå at der bliver meget mere indbyggere i København. Dette bør tænkes ind i linje m5 og jeg mener også vi bør udvide stationerne på m1 og m2.

MATERIALE:

kbhmetrolinjem5.jpg

kbhmetrolinjem5.jpg



Svar til: Høring 58488 af: Monica Svare

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

372

INDSENDT AF

Monica Svare

BY

København K

POSTNR.

1432

ADRESSE

Margretheholmsvej 68, 6th

HØRINGSSVAR

Herned høringssvar ifbm M5 metrolinjen:

Projektet med etablering af en ny metrolinje er en større strukturel ændring i Københavnerne samt de mange besøgenes adfærd samt livskvalitet. Derfor vil jeg mene, at der skal tidssvarende løsninger til, og det ikke skal anses som en økonomisk spareøvelse for at finde billige løsninger til at komme frem til målet. En løsning hertil er, at metrolinjen skal nedgraves, så den påvirker lokalområdet mindst muligt, og derimod skaber mest værdi for dens hovedformål nemlig at styrke vores infrastruktur. Dette er den mest moderne og langtidsholdbare løsning.

Svar til: Høring 58488 af: Larsen

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

371

INDSENDT AF

Larsen

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Axel Heides Gade

HØRINGSSVAR

Vi bor på Axel Heides Gade, og bruger til dagligt både cykel og bil. Det er fuldstændig kaotisk at færdes på Axel Heides Gade (AHG), som cyklist, gående og bilist. Det er så usikkert at færdes som trafikant på den strækning. Det er et sats hver gang man krydser vejen Islands Brygge. Et metrostop på AHG vil forværre dette helt signifikant. Vi forstår heller ikke, at man vil have et stop her, når Fisketorvet i 2024 har etableret en metrostation, som i princippet er lige på den anden side af broen. Udover det så er det i et meget beboet område ift. støjgener, som I ikke har formået at afhjælpe andre steder, hvor der har været klager i beboelsesområder, som har en etableret metrolinje. AHG mangler ikke transportmuligheder, da vi som sagt har havnebussen, metrolinjen ved Fisketorvet i 2024. Hvis man skulle etablere en ny metrolinje på Islands Brygge ville det give meget mere mening på Hilmar Baungaards Boulevard, da der er meget ringe forbindelsesmuligheder på Islands Brygge Syd (her skal man igen tænke på beboelse og støj, så nok ikke relevant), men mest naturligt vil det være at lægge det nye metrostop på Sturlasgade/Kigkurren. Her er primært virksomheder, så man vil ikke genere nogle bemærkelsesværdigt udenfor ydertider, og det vil være et naturligt stop ift. dem som bruger Bryggen hele året og meget i sommerperioden.

Svar til: Høring 58488 af: Kasper luxhøi

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

370

INDSENDT AF

Kasper luxhøi

BY

København k

POSTNR.

1432

ADRESSE

Luftmarinegade 28

HØRINGSSVAR

Bør metroen etableres således at den også kan anvendes som beskyttelsesrum? Københavns kommune har tidligere oplyst at der mangler beskyttelsesrum til 150.000 borgere i København.

Svar til: Høring 58488 af: Martin Petersen

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

369

INDSENDT AF

Martin Petersen

BY

København K

POSTNR.

1432

ADRESSE

Margretheholmsvej 62 1 tv

HØRINGSSVAR

Hej,

Generelt er jeg for metro, men jeg mener ikke, at der er plads til mere metro over jorden i København og slet ikke langs vandet som vil være ødelæggende for den smule herlighed der snart er tilbage i området. Ydermere er jeg af den holdning at hvis der findes løsninger, der ikke er til gene for folk, så skal disse vælges! En højbane vil være ødelæggende for nærområdet på Margretheholmen. Den vil afskære området fra det rekreative område mellem havnen og Udsigten og den vil ødelægge udsigten til Øresund.

Under et eventuelt anlægsarbejde vil vi være voldsomt generet af støj og støv. Dette skal lægges oven i de gener vi allerede er udsat for i forbindelse med Lynetteholmen. Jeg mener at folks livskvalitet bør vægte højere end at lægge en metrolinje klods op af en eksisterende bygning for at spare penge, hvor almindelige mennesker vil få deres dagligdag ødelagt til følge.

Metrolinjen fra Prags Boulevard giver ingen mening i min optik og lugter langt væk af at være på tegnebrættet fordi det er den billigste løsning. I min optik vil en løsning fra Nordhavnen under vandet til Lynetteholmen være den optimale løsning.

Men hvis man vælger M5 lilla løsning fra Prags Boulevard som højbane, bør man som minimum dykke den fra Vindmøllevej og til Lynetteholmen. Det er en strækning på ca. 2 km., hvilket ikke burde vælte økonomien.

Vh. Martin

Svar til: Høring 58488 af: Ellen Christensen

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

368

INDSENDT AF

Ellen Christensen

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Axel Heides Gade 4, 5th.

HØRINGSSVAR

Ang. placering af metrostation ved Bryggebroen

Som beboer på Axel Heides Gade og daglig bruger - fodgænger og cyklist - af Bryggebroen og gader og havneareal ved Bryggebroen vil jeg som mange andre udtrykke bekymring for, hvordan det, der i dag er et meget befærde trafikknudepunkt, skal kunne bære et yderligere pres i såvel byggefasen som med en færdig station. Den gående og cyklende trafik forbinder de to dele af København mhp arbejdspladser, studier, rekreation og bolig og behovet er stort. Men med en metrostation kan frygtes et foruroligende kaos med fare for liv og lemmer.

Svar til: Høring 58488 af: Kasper Luxhøi

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

367

INDSENDT AF

Kasper Luxhøi

BY

København k

POSTNR.

1432

ADRESSE

Luftmarinegade 28

HØRINGSSVAR

Kan jeres beregninger fra metro/højbane overholde WHO anbefaling på nattestøj, 40 dB?

Er det medtaget i risikovurderingen at disse krav kan blive skærpet i fremtiden?

Svar til: Høring 58488 af: Lisbeth Garly Andersen

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

366

INDSENDT AF

Lisbeth Garly Andersen

BY

København K

POSTNR.

1432

ADRESSE

Luftmarinegade 116

HØRINGSSVAR

Kære Københavns Kommune

Jeg er beboer på Margretheholm og derfor stærkt bekymret for de mulige planer om at etablere en højbane så tæt på hvor vi bor.

Jeg er bekymret for støj og for at vores skønne grønne areal ødelægges. Der er i forvejen få grønne arealer tilbage i København. Lige nu er det ikke kun os selv, der bruger arealet (børn, unge og ældre), men også en del udefrakommende som nyder at gå en tur og komme lidt ud i noget grønt. Folk går tur, lufter hunde, ligger i græsset, spiller fodbold, hopper i trampolin. Det ville være et stort tab for os at miste det, ligesom det vil være et stort tab for lokalsamfundet. Jeg har således et ønske om at dette aspekt medtages i rapporten. Med etableringen af broen over Lynetten og alt den støj det allerede medfører, føler vi os allerede hårdt ramt. Og Margretheholm er jo ellers at betragte som en succeshistorie – jeg vil gerne have tiltro til, at KK selvfølgelig ikke ødelægger dette!

Svar til: Høring 58488 af: Kasper Luxhøi

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

365

INDSENDT AF

Kasper Luxhøi

BY

København K

POSTNR.

1432

ADRESSE

Luftmarinegade 28

HØRINGSSVAR

I angiver at højbanen vil krydse den inderste tredjedel af Margretheholmen havn ca. 8 meter over havets overflade.

spørgsmål: Da levetiden på metroen beregnes ud fra 100 år, skal højvandsstigningen medtages i den angivet frihøjde?. Ved en vandstigning på 1,4 meter skal nuværende frihøjde være 9,4 meter. Det er i forvejen begrænset med sejlbåde med en mast under 8 meter.

Svar til: Høring 58488 af: Jesper Møller Petersen

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

364

INDSENDT AF

Jesper Møller Petersen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

SDK Shipping A/S

BY

Køge

POSTNR.

4600

ADRESSE

Havnen 12

HØRINGSSVAR

Hørings svar til idéfasen af Metrolinje M5

SDK Shipping A/S ejer et pakhus på Prøvesten, Fyrtårnsvej 17, 2300 København S (Ejendoms nr.: 199720). Bygningen bruges til opbevaring af forskellige type af gods, der primært enten afskibes eller landes via havnekajer på Prøvestenen.

SDK Shipping har valgt at investere i pakhus og faciliteter på Prøvestenen i tiltro til, at selskabet kunne drive denne specifikke del af vores forretning til gavn for virksomheder og borger i og nær København.

Når SDK Shipping har valgt Prøvestenen som en del af vores aktiviteter er det bl.a. af følgende årsager:

1. Prøvestenen er et erhvervsområde (havnerelateret) med mulighed for et erhverv, som i forhold til det nærmeste miljø støjer, støver og lugter. Hvilket vores forretning til tider vil gøre.
2. Prøvestenen er den eneste havn med en dybgang på 12 meter på det østlige Sjælland. Køge Havn (vor vi også har aktiviteter) har f.eks. kun 9,50 meter. Skibe med stor dybgang skal ved en eventuel hel eller delvis lukning af Prøvestenen derfor sejle gods til Kalundborg eller Stignæs, med heraf efterfølgende transport til København. Transport på veje er medfører væsentlig højere miljøbelastning end søtransport og er også væsentlig dyre for slutbrugeren (borgerne i København)
3. Prøvestenen består af en Klyngen af virksomheder, der primært arbejder med miljø, mineraler og byggematerialer og som dermed supplerer og understøtter hinanden godt. Ofte kan skibe, der losses på Prøvestenen efterfølgende lastes med andre materialer, hvilket igen er positivt for en reduktion af miljøbelastningen.
4. Prøvestenen har en central placering tæt på København. Byen har 1-2 mio. indbyggere der,

måske uden at vide det, kræver mange mio. tons gods ind og ud af byen. Prøvestenens central placering er meget fordelagtig, logisk i forhold til miljø og økonomi.

SDK Shipping anerkender fuldt ud behovet for en Metro line (M5) til betjening af det nordøstlige Amager, men undres over, at Metro linjens vedligeholdelsescenter (CMC) samt byggepladsen i begge forslag er tiltænkt placeret på Prøvestenen. Prøvestenen er netop placeret ved havet, da skibstransport og tilhørende aktivitet kræver en placering ved havet. I øvrigt i modsætning til en Metro, som typisk opererer under jorden.

På den baggrund skal det foreslås, at der findes og undersøges alternative placeringer Metro linjens vedligeholdelsescenter (CMC) samt byggepladsen. Umiddelbart kan SDK Shipping pege på en placering syd for jordvolden på Prøvestenen eller alternativt, at der indvindes en del af lavvandsområdet mellem Prøvestenen og "Kløvermarken".

I tilfælde af, at der ikke kan findes alternativ placering, opfordrer SDK Shipping til, at der i videste muligt omfang tages hensyn til 1/2 bevarelse funderede bygninger og anlæg på Prøvestenen samt, at Prøvestenen udvides mod øst således, at der skabes erstatningsarealer til de nuværende virksomheder.

SDK Shipping A/S står gerne til rådighed for yderligere uddybning af vore forslag og af vores holdning til in-frastrukturudviklingen og havneudviklingen i København i øvrigt.

Svar til: Høring 58488 af: Toke Larsen

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

363

INDSENDT AF

Toke Larsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

AP Ejendomme

BY

København K

POSTNR.

2100

ADRESSE

Østbanegade 135

HØRINGSSVAR

Der er vedhæftet fil med høringssvar ang DR Byens Metrostation

MATERIALE:

hoeringssvar ap ejendomme 31-10-2022.pdf



Københavns Kommune
Metrolinie M5

Den 31. oktober 2022

Høringssvar fra AP Ejendomme angående ny metrostation ved DR Byen

1 Baggrund

DR har gennemført konkurrence om at etablere parkering i konstruktion med henblik på at fjerne de eksisterende overfladeparkeringspladser foran Koncerthuset og DR. AP Ejendomme fik tildelt opgaven med at udføre parkeringskælder og købe byggeretter med henblik på opførelse af private udlejningsboliger, almene boliger og en daginstitution.

Det var forudsat, at lokalplanprocessen skulle være opstartet i dette efterår. Det planlagte metrobyggeri udfordrer imidlertid det forudsatte projekt ved DR Byen. En udbygning af Metroen og dermed den offentlige infrastruktur i området vil understøtte områdets udvikling. Det er positivt.

AP Ejendomme har derfor sammen med sine rådgivere overvejet, om AP Ejendommens planlagte projekt ved DR Byen kan tilpasses, så planerne for Metroens udbygning kan realiseres.

I dette høringssvar skriver vi de overordnede principper for en sådan tilpasning. Høringssvaret skal i øvrigt ses i forlængelse af det høringssvar, som DR Byen har indleveret.

2 AP Ejendommens bemærkninger

Baggrunden for DR Byens udbud af opgaven med etablering af parkering i konstruktion og mulighed for opførelse af byggeri på den eksisterende parkeringsplads skete med henblik på, at DR Byen kunne opfylde den forpligtelse, som DR Byen har påtaget sig over for Københavns Kommune, om at placere parkeringspladserne i konstruktion. Det er AP Ejendommens vurdering, at denne forpligtelse med de justeringer, som AP Ejendomme foreslår, fortsat kan opfyldes.

Det bærende element i forslaget er, at de to projekter koordineres tidsmæssigt, således at parkeringskælderens til DR Byen er etableret inden metrobyggeriet igangsættes.

AP Ejendomme foreslår endvidere en mindre justering af den forudsatte placering af byggefeltet ved at bede Københavns kommune overveje hvorledes



Metrostationens forplads, DR's arealer, fællesarealer og offentlige arealer ligger bedst placeret i Ørestad Nord.

Herudover tilslutter AP sig DR's høringsvar omkring Metrostationen:

- AP har noteret, at der ønskes et crossover-spor (skiftespor) i den nordvestlige ende af den skitserede skakt på DR's grund. Alene denne del af skakten kræver inddragelse af en betydelig del af DR's parkeringsareal til byggeplads, og AP foreslår, at det undersøges, om dette crossover-spor kan etableres et andet sted.
- Tilsvarende vil AP foreslå, at det undersøges, om selve metrostationen kan placeres længere mod syd og måske med en mere vest-østgående retning for ligeledes at begrænse byggefeltet. Hermed kan man formentlig også spare en vis mængde tunnelrør, idet der på denne måde herved opnås en mere direkte linjeføring i retning mod Islands Brygge v/Bryggebroen.

Justeringerne vil efter AP Ejendommens vurdering indebære, at parkeringskælderens vil kunne blive udført, inden metrobyggeriet påbegyndes. Det er vurderingen, at parkeringskælderens ikke vil være til hinder for, at pladsen oven på parkeringskælderens vil kunne anvendes til metrobyggeriet.

Med den foreslåede justering af byggefelterne, vil de planlagte boliger kunne opføres, ligeledes inden metrobyggeriet igangsættes.

Gennemførelse af to så komplekse anlægsbyggerier forudsætter koordinering og samarbejde mellem Metroselskabet, DR Byen, Københavns Kommune og AP Ejendomme. Det forventes at kunne koordineres så metrobyggeriet kan gennemføres uden større gener, selvom P-kælder, private og almene boliger er opført på grunden.

I næste step imødeser AP og DR et samarbejde og åben borgerinddragelse i den overordnede byudvikling for pladsdannelsen der automatisk vil følge med etableringen af en ny metrostation.

AP og DR har løbende afholdt afklaringsmøder med metroselskabet og Københavns Kommune, og er fremrettet positivt indstillet på at fortsætte den gode dialog, med fokus på fleksibilitet og samarbejdet om at etablere mere Metro, private boliger og almene boliger til københavnernes.

Venlig hilsen

AP Ejendomme

Svar til: Høring 58488 af: Claus Hovmøller Jensen, udviklingsdirektør

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

362

INDSENDT AF

Claus Hovmøller Jensen, udviklingsdirektør

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Refshaleøens Ejendomsselskab A/S

BY

København K

POSTNR.

1432

ADRESSE

Refshalevej 153, 2. sal

HØRINGSSVAR

Hermed vedlægges høringssvar ifm. idéfasehøring for Metrolinje M5 på vegne af Refshaleøens Ejendomsselskab A/S.

vh

Claus Hovmøller Jensen, udviklingsdirektør

Refshaleøens Ejendomsselskab A/S

MATERIALE:

refshaleoeens ejendomsselskab - idefasehoering for metrolinje m5.pdf

Hørings svar ifm. idéfasehøring for metrolinjen M5

Refshaleøens Ejendomsselskab A/S (RE) er et ejendomsselskab, der ejes af Sampension, PKA, PFA og PenSam i forening, og RE ejer, administrerer og videreudvikler det tidligere B&W-skibsværfts areal på Refshaleøen i København. Det er RE's ambition, at der indenfor en kort årrække vil kunne igangsættes en egentlig byudvikling med blandet bolig- og erhvervsanvendelse på RE's ca. 52 hektar store bynære havneareal understøttet af den nødvendige infrastruktur.

RE er som anført i tidligere høringssvar til bl.a. miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm, generelt positive over for Lynetteholmprojektet, som skal koble sig direkte på Refshaleøens nordlige og østlige kant. Dette, da vi ser Lynetteholm som både en nødvendig del af klimasikringen af København og som indfrielse af ambitionen om at skabe fremtidige muligheder for nye by- og boligområder af høj kvalitet med god infrastruktur.

I den forbindelse ser RE positivt på anlægget af en metrolinje gennem selskabets arealer med stop til betjening af også det fremtidige byområde på Refshaleøen. En højfrekvent metrolinje med størst mulig kapacitet og forbindelser til det øvrige kollektive transportnet i hovedstaden er en nødvendig forudsætning for, at grøn transport bliver et attraktivt valg for de tusinder af mennesker, der i fremtiden vil bo og arbejde på Refshaleøen, så biltrafikken i både de nye byudviklingsområder og Indre By kan begrænses.

Med denne grundlæggende opbakning in mente vil RE som udgangspunkt se positivt på anlægget af begge de fremlagte linjeføringer: M5 – orange linje og M5 – lilla linje.

Særlige forhold ved de to linjeføringer

Der er dog særlige forhold på Refshaleøen, som, når der skal tages hensyn til kulturhistorien og den mest hensigtsmæssige byudvikling, bør tages i betragtning:

M5 – orange linje (med varianter for KVC)

Den fremlagte etape fra Lynetteholm til Østerport vil, indtil den måtte blive udbygget, betjene væsentligt færre københavnere og kvarterer end den lilla model, hvilket gør den mindre attraktiv i RE's optik, indtil den måtte blive forlænget. På samme måder løser den heller ikke de velkendte kapacitetsproblemer på den sydlige del af havnesnittet.

Lokalt på Refshaleøen vil linjeføringen i væsentlig grad påvirke og sågar gennembryde dele af de historiske værftshaller, som i Københavns Kommunes gældende kommuneplan fra 2019 betegnes som et værdifuldt kulturmiljø, ligesom værftet udgør et af Slots- og Kulturstyrelsens regionale industriminder.

Det er strukturer, som bl.a. under samlebetegnelsen "stållinjen" udgør fortællingen om B&W's sektionsskibsbyggeri, og hvor bl.a. dele af svejsehallen, som i gældende kommuneplan betegnes som "væsentlig i kulturmiljøets helhed", står til gennembrydning og dermed nedrivning ved denne linjeføring.

Med hensyn til den bedste fremtidige byudvikling på Refshaleøen indebærer den ene variant af orange linje (med KVC på Prøvestenen) flere samtidige gennemskæringer af området (hovedlinje + teknikspor), som vil kunne svække kvaliteten af byudviklingen på Refshaleøen. Vælges orange linje, bør KVC som skitseret i den anden variant, derfor placeres på Lynetteholm.

M5 – lilla linje (med varianter)

Linjen vil betjene et højt antal københavnere, hvilket i udgangspunkt gør den mest attraktiv i RE's øjne.

Linjen friholder dertil som udgangspunkt de væsentlige kulturhistoriske bygninger, som den gældende kommuneplan fra 2019 fremhæver, hvilket er positivt i RE's øjne.

På Refshaleøen skal kun indarbejdes en enkelt gennemskæring af området i det kommende planarbejde, hvilket i RE's optik vil give det bedst mulige udgangspunkt for byudvikling af høj kvalitet.

RE ser positivt på linjen i alle dens varianter, herunder som enten boret tunnel til Refshaleøen eller som højbane fra Prags Boulevard.

Mht. både tunnel- og højbanestrækninger er der forhold, som bør håndteres:

Højbane

Det vil være helt afgørende for kvaliteten af den bymæssige sammenhæng, at der i tilfælde af en højbanestrækning over Refshaleøen indarbejdes mulighed for rekreative anlæg og byggeri på terræn under metrolinjen, sådan som der også er udbredte politiske ønsker om i hovedstaden og rige erfaringer med fra andre lande.

RE medlægger en række eksempler som bilag.

Boret

Vælges en boret løsning til Refshaleøen, vil det være afgørende for RE, at de anvendelsesmæssige muligheder for terrænet over det borede rør bliver så brede som muligt, herunder at byggeri bliver muliggjort (f.eks. ved at servitútbælter bliver så begrænsede som muligt).

Generelt

I RE's optik er det uanset valgt linjeføring vigtigt, at en kommende metrostation på Refshaleøen placeres så centralt som muligt, så flest mulige brugere vil tilvælge transportformen i fremtiden.


Stationsanlæg på øen bør tænkes ind i den kommende byudvikling, således at der arkitektonisk og i materialevalg mv. sikres sammenhæng, herunder med de givne industrihistoriske rammer.

Arbejdsområder bør uanset linjetype samtænkes med de første faser af byudviklingen på Refshaleøen, så denne ikke forsinkes.

Afslutningsvist skal det igen nævnes, at RE ser meget positivt på etableringen af en metroforbindelse til Lynetteholm via Refshaleøen, og vi ser frem til en fortsat positiv og konstruktiv dialog om projektet.

Med venlig hilsen


Jes Transbøl
Administrerende direktør
Refshaleøens Ejendomsselskab A/S


Claus Hovmøller Jensen
Udviklingsdirektør
Refshaleøens Ejendomsselskab A/S

BILAG: Eksempler på byggeri og rekreative tiltag under højbane



Kontorfællesskab
Tokyo, Japan



Idrætsfaciliteter
Melbourne, Australien



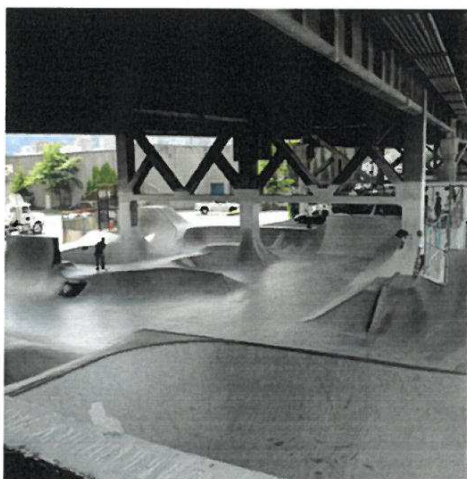
Restauranter og butikker
Tokyo, Japan



Videreføring af byrum under station
Roskilde, Danmark



Markedsplads og event space
Tokyo, Japan



Skatepark
Portland, USA



Kulturhus og restauranter
Tokyo, Japan

Svar til: Høring 58488 af: Vibeke Kaae Hvelplund

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

361

INDSENDT AF

Vibeke Kaae Hvelplund

BY

København k

POSTNR.

1432

ADRESSE

Luftmarinegade 130

HØRINGSSVAR

Kære KK, Metro er pr. definition noget der kører under jorden. Metroen til Lufthavnen har skåret en del af Amager midt over. Det er en unødigt konstruktion som ødelægger det for de omkring liggende boligområder. Enhver linjeføring bør være nedgravet. En højbane over magretheholmen og havn vil totalt ødelægge området. Jeg er ikke imod udvikling. Forslagene om højbane vil reelt betyde afvikling af en skønt boligområde. M5 Lilla Nedgravet metro mellem Prags Boulevard og Refshaleøen er klar at foretrække. KK har oplyst, at metrolinjen er tænkt som en tunnellinje bortset fra strækningen mellem v/Prags Boulevard Øst og v/ Lynetteholm Nord, hvor stationerne er tænkt som højbanestationer. Det vil betyde, at metroen føres langs boligbyggeriet "Udsigten" som en højbane i 1.-2. sals højde. Denne plan giver anledning til en række bekymringspunkter for os beboere på Margretheholmen:

- Indkigsgener for de lejligheder der er placeret ud for højbanen
- Bekymring for rystelser og lydgener i lejlighedsbebyggelsen
- Rekreativt fællesareal i tæt beboelsesområde forringes og opholds- og sportsfaciliteter ødelægges
- Bekymring for støjgener på Margretheholms opholdsarealer

Når nu muligheden er der til at planlægge en nedgravet tunnel fra start, så bør det laves. En metro er ikke et skønhedsprojekt. Det er en praktisk transportmulighed som bør være under jorden. Altid!

Svar til: Høring 58488 af: Søren Udholm Frost

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

360

INDSENDT AF

Søren Udholm Frost

BY

Frederiksberg

POSTNR.

2000

ADRESSE

Moltkesvej 51, st. tv.

HØRINGSSVAR

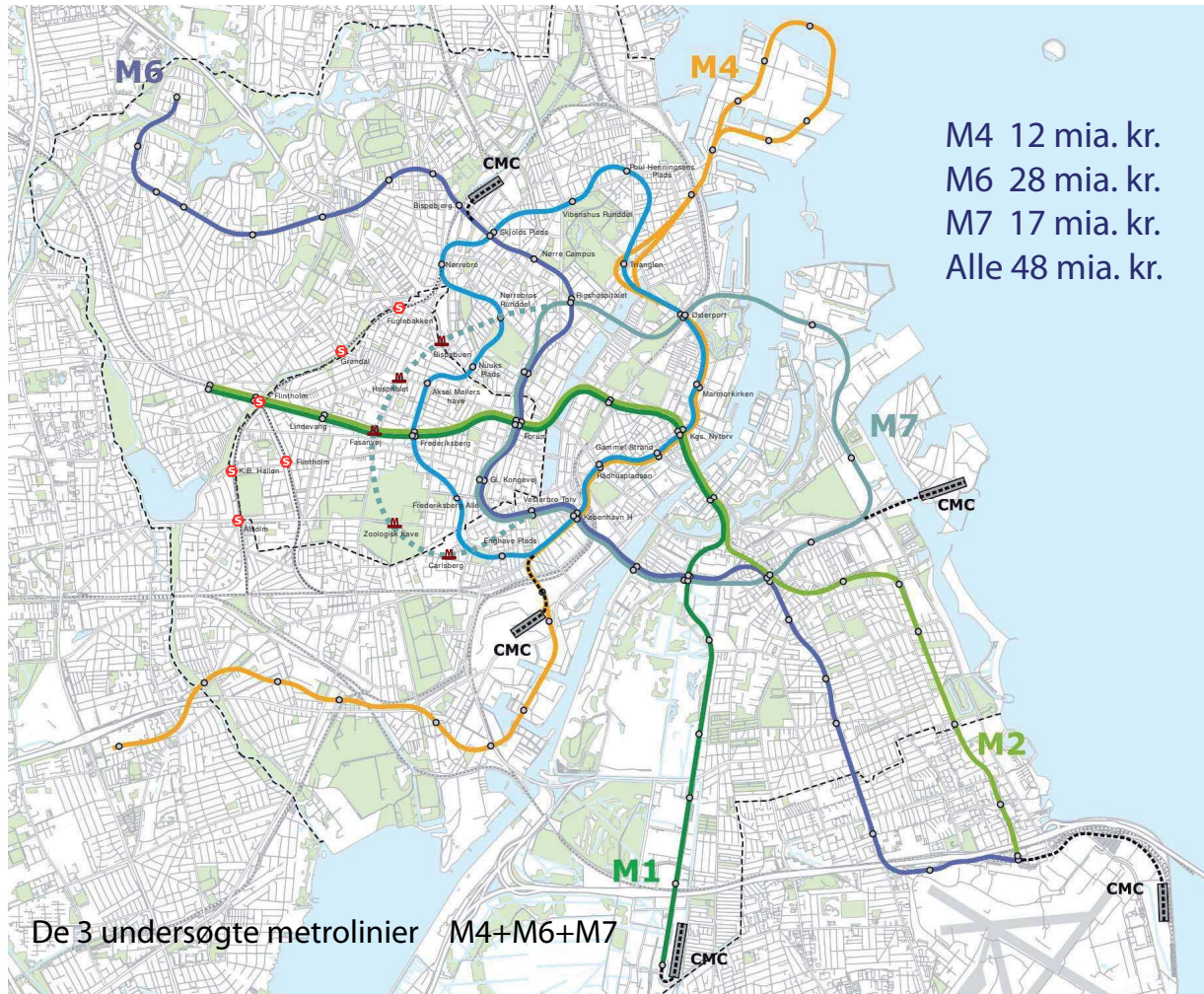
Der er ingen tvivl om at der er brug for mere metro i København og over havnesnittet. Generelt ser jeg M5 lille for at være den mest optimale rute for hvad der muligvis ender som byens anden metroring engang i fremtiden. At muliggøre en station ved enten Amagerbrogade N eller Amagerbrogade S vil samtidig være en klar forbedring af dækningen i dette område.

I forbindelse med strækningen her imellem DR Byen og Lergravsparken vil jeg håbe at man vil være fremsynet nok til at afsætte midlerne til et afgreningskammer i forbindelse med etableringen. Det vil simpelthen være ærgerligt at forpasse muligheden for engang i fremtiden at føre en metrolinie videre ud af det centrale Amager. En linie der potentielt ville have endestation ved lufthavnen og således aflaste havnesnittet på M1/M2 yderligere. Derudover vil man på en senere etape på den vestlige del af ringen ligeledes kunne etablere et afgreningskammer hvor en linie kunne føres ud mod Brønshøj. Denne linie har vist tidligere været oppe i luften - se det vedhæftede liniekort hvor linien er angivet som M6.

Så kort opsummeret: M5 Lilla er en fin linieføring og det vil være oplagt at tænke et afgreningskammer ind på strækningen imellem DR Byen og Lergravsparken for at sikre muligheden for fremtidig udvidelse på Amager.

MATERIALE:

433687f1-e8a5-452f-b912-f22dce2cc81c-pdf.pdf



Svar til: Høring 58488 af: Bent Andersen

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

359

INDSENDT AF

Bent Andersen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Undegrunden

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Willemoesgade 54, 2.th

HØRINGSSVAR

Idefase for metrolinje M5.

Det undrer mig at Københavns Kommune har igangsat idefasen for metrolinje M5 før den af Transportministeriet den 22. august 2022 igangsatte høring af den strategiske miljøvurdering (SMV) af planen for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm (kaldet "Planen") er afsluttet og der er foretaget en politisk behandling af den sammenfattende redegørelse for SMV'en.

Det kunne jo tænkes at borgerne kom med nogle ideer, der vil ændre på "Planen" og som skal indgå i det videre VVM-arbejde med linjeføringen af metro M5 (og Østlig Ringvej) - det kaldes borgerinddragelse.

M5 Lilla

Placering af KVC-en

På Prøvestenen er der i dag lokaliseret væsentlige aktiviteter for byens udvikling: betonfabrik, asfaltfabrik, oparbejdning af bygge- og anlægsaffald, landing og opbevaring af søråstoffer. Dertil kommer der udskibning af jernskrot. Det er alle aktiviteter der kræver plads til opbevaring. Omfanget af disse aktiviteter vil blive øget på Prøvestenen i takt med at By & Havn får afviklet de tilsvarende aktiviteter i Nordhavnen for at kunne by udvikle Nordhavnen.

Der er meget få alternativer i hovedstadsregionen og en anden lokalisering vil medføre en væsentlig øgning af transportarbejdet i hovedstadsregionen (læs forringelse af klimaregnskabet).

En anden placering af KVC-en til M5 bør derfor findes, da et KVC på Prøvestenen vil komme til at lægge beslag på nogle af de arealer, der nu og fremover er væsentlige for byens udvikling.

Et alternativ kunne være at flytte KMC-en ind på land i den sydlige del af Kløverparken ned mod Prags Boulevard. Et andet alternativ kunne være at udnytte/udbygge det eksisterende KMC-anlæg i Jernbanebyen. Man kunne endda forestille sig at hele KMC-en i Jernbanebyen blev flyttet ud til Vasbygade, så der kunne etablerende en sammenhængende udbygning af Jernbanebyen.

Margretheholm

Københavns Kommune arbejder med tre forslag til linjeføring af den nødvendige lokalvej fra Refshaleøen over Margretheholm til Prags Boulevard for at kunne udbygge Lynetteholm og Refshaleøen med et større antal boliger og arbejdspladser.

En højbane hen over Margretheholm Havn i 8 meters højde vil være en de facto nedlæggelse af havnen.

Derfor bør man føre metroen og lokalvejen sammen i en tunnel under Margretheholm Havn og videre ned mod Prags Boulevard. Det vil løse både havnens problem og gøre beboerne på Margretheholm glade (ingen støj og visuel forstyrrelse samtidig med at det grønne friareal mod øst kan reetableres).

Opkobling på M4

Der bør undersøges et alternativ, hvor M5-lilla kobles op på M4 syd både mod nord og syd (ved Havneholm og Enghave Brygge).

Det vil understøtte udviklingen af København mod sydvest, hvor den nye Ny Ellebjerg bliver fremtidens trafikknudepunkt for banetrafikken til og fra København. Jf. *Infrastukturplan 2035* aftaletekst om Øresundsperroner på Ny Ellebjerg Station: " *Der gennemføres anlæg af øresundsperroner og en tunnelforbindelse på Ny Ellebjerg Station, som dermed bliver et stort knudepunkt for den kollektive transport ind, ud og i Hovedstaden. Stationen omdøbes samtidig til et navn, der tydeliggør stationens nye status som knudepunkt. Projektet er en del af en ny sydlig jernbanekorridor uden om Københavns Hovedbanegård.* "

M5 Orange

Problemet med og alternativet til en højbane over Margretheholm Havn til en KMC på/ved Lynetteholm er omtalt ovenfor.

Orangelinjen bør i første fase føres helt frem til Rigshospitalet, hvor der kan etableres en vendestation i Amorparken. Det vil være relativt billigt og gøre en eventuel forlængelse meget lettere (og billigere).

Med venlig hilsen

Bent Andersen

Willemoesgade 54, 2. th

2100 København Ø

MATERIALE:

idefase for m5.pdf

Idefase for metrolinje M5.

Det undrer mig at Københavns Kommune har igangsat idefasen for metrolinje M5 før den af Transportministeriet den 22. august 2022 igangsatte høring af den strategiske miljøvurdering (SMV) af planen for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm (kaldet "Planen") er afsluttet og der er foretaget en politisk behandling af den sammenfattende redegørelse for SMV'en.

Det kunne jo tænkes at borgerne kom med nogle ideer, der vil ændre på "Planen" og som skal indgå i det videre VVM-arbejde med linjeføringen af metro M5 (og Østlig Ringvej) – det kaldes borgerinddragelse.

M5 Lilla

Placering af KVC-en

På Prøvestenen er der i dag lokaliseret væsentlige aktiviteter for byens udvikling: betonfabrik, asfaltfabrik, oparbejdning af bygge- og anlægsaffald, landing og opbevaring af søråstoffer. Dertil kommer der udskibning af jernskrot. Det er alle aktiviteter der kræver plads til opbevaring. Omfanget af disse aktiviteter vil blive øget på Prøvestenen i takt med at By & Havn får afviklet de tilsvarende aktiviteter i Nordhavnen for at kunne by udvikle Nordhavnen.

Der er meget få alternativer i hovedstadsregionen og en anden lokalisering vil medføre en væsentlig øgning af transportarbejdet i hovedstadsregionen (læs forringelse af klimaregnskabet).

En anden placering af KVC-en til M5 bør derfor findes, da et KVC på Prøvestenen vil komme til at lægge beslag på nogle af de arealer, der nu og fremover er væsentlige for byens udvikling.

Et alternativ kunne være at flytte KMC-en ind på land i den sydlige del af Kløverparken ned mod Prags Boulevard. Et andet alternativ kunne være at udnytte/udbygge det eksisterende KMC-anlæg i Jernbanebyen. Man kunne endda forestille sig at hele KMC-en i Jernbanebyen blev flyttet ud til Vasbygade, så der kunne etablerende en sammenhængende udbygning af Jernbanebyen.

Margretheholm

Københavns Kommune arbejder med tre forslag til linjeføring af den nødvendige lokalvej fra Refshaleøen over Margretheholm til Prags Boulevard for at kunne udbygge Lynetteholm og Refshaleøen med et større antal boliger og arbejdspladser.

En højbane hen over Margretheholm Havn i 8 meters højde vil være en de facto nedlæggelse af havnen.

Derfor bør man føre metroen og lokalvejen sammen i en tunnel under Margretheholm Havn og videre ned mod Prags Boulevard. Det vil løse både havnens problem og gøre beboerne på Margretheholm glade (ingen støj og visuel forstyrrelse samtidig med at det grønne friareal mod øst kan reetableres).

Opkobling på M4

Der bør undersøges et alternativ, hvor M5-lilla kobles op på M4 syd både mod nord og syd (ved Havneholm og Enghave Brygge).

Det vil understøtte udviklingen af København mod sydvest, hvor den nye Ny Ellebjerg bliver fremtidens trafikknudepunkt for banetrafikken til og fra København. Jf. *Infrastukturplan 2035* aftaletekst om Øresundsperroner på Ny Ellebjerg Station: ” *Der gennemføres anlæg af øresundsperroner og en tunnelforbindelse på Ny Ellebjerg Station, som dermed bliver et stort knudepunkt for den kollektive transport ind, ud og i Hovedstaden. Stationen omdøbes samtidig til et navn, der tydeliggør stationens nye status som knudepunkt. Projektet er en del af en ny sydlig jernbanekorridor uden om Københavns Hovedbanegård.* ”

M5 Orange

Problemet med og alternativet til en højbane over Margretheholm Havn til en KMC på/ved Lynetteholm er omtalt ovenfor.

Orangelinjen bør i første fase føres helt frem til Rigshospitalet, hvor der kan etableres en vendestation i Amorparken. Det vil være relativt billigt og gøre en eventuel forlængelse meget lettere (og billigere).

Med venlig hilsen

Bent Andersen

Willemoesgade 54, 2. th
2100 København Ø

Svar til: Høring 58488 af: Jean Thierry

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

358

INDSENDT AF

Jean Thierry

BY

Kbh NV

POSTNR.

2400

ADRESSE

Bispeparken 30

HØRINGSSVAR

I skal sammenligne med hvor meget letbane, man kan få for de samme penge, og hvilken positiv miljøeffekt og serviceforbedring det vil give i sammenligning med metrobyggeriet.

Letbane giver generelt fem gange så meget strækning og ti gange så mange stationer for de samme penge.

Og dermed langt større positiv miljøeffekt og trafikbetjening til en langt større del af byen.

Svar til: Høring 58488 af: Martin Hansen

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

357

INDSENDT AF

Martin Hansen

BY

København K

POSTNR.

1432

ADRESSE

Luftmarinegade 164

HØRINGSSVAR

Vi støtter fuldt op om Metroen både generelt og på Lynettenholmen. Vi vil gerne have beskrevet en option med en nedgravet metro.

Svar til: Høring 58488 af: Sara Byrgesen

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

356

INDSENDT AF

Sara Byrgesen

BY

københavn k

POSTNR.

1432

ADRESSE

Margretheholmsvej 64, 5tv

HØRINGSSVAR

København, Margretheholmen 30. okt. 2022

Kære Københavns Kommune

Mange tak for muligheden for at komme med input til den kommende metrolinje M5, der skal koble Refshaleøen og Lynetteholm til resten af byen.

Den overordnede ejerforening på Margretheholmen (DOGM) er en grundejerforening for grundejerforeninger og ejerforeninger på Margretheholmen. DOGM varetager opgaver af fælles interesse, rettigheder og forpligtelser for ejere af ejendommene på Margretheholm.

Vi vil gerne takke for muligheden for at komme med idéer og kommentarer til forslaget til den nye metrolinje, samt hvad en fremtidig miljøkonsekvensrapport skal indeholde.

Generelt

Opførsel, drift og vedligehold af metro bør betragtes som et samlet hele, således at økonomiske, sociale, og miljømæssige fordele og ulemper ved de enkelte løsninger strækker sig over både opførsel og den efterfølgende drift og vedligehold i et life-cycle approach. Herunder bør økonomiske usikkerheder ved de enkelte løsninger inddrages, så forudseelige risici for overskridelser af budget indregnes i de enkelte modeller.

I den økonomiske betragtning bør der ligeledes inddrages betragtninger omkring betydning for samfundet generelt, således at en mere driftsikker løsning godtgøres ift. mindre tabt samfundsmæssige værdi gennem mindre tabt arbejdsfortjeneste eller andre økonomiske betydninger for samfundet, hvis den ene løsning er mere

driftsikker end den anden.

M5 Lilla

Nedgravet metro mellem Prags Boulevard og Refshaleøen er klar at foretrække

KK har oplyst, at metrolinjen er tænkt som en tunnellinje bortset fra strækningen mellem v/Prags Boulevard Øst og v/ Lynetteholm Nord, hvor stationerne er tænkt som højbanestationer.

Det vil betyde, at metroen føres langs boligbyggeriet "Udsigten" som en højbane i 1.-2. sals højde. Denne plan giver anledning til en række bekymringspunkter for os beboere på Margretheholmen:

1. Indkigsgener for de lejligheder der er placeret ud for højbanen
2. Bekymring for rystelser og lydgener i lejlighedsbebyggelsen
3. Rekreativt fællesareal i tæt beboelsesområde forringes og opholds- og sportsfaciliteter ødelægges
4. Bekymring for støjgener på Margretheholms opholdsarealer

Ad 1. Indkigsgener for de lejligheder, der er placeret ud for højbanen

Den foreslåede linjeføring vil have store konsekvenser for de mange lejligheder, der vil få direkte indkig fra de forbipasserende metrotog til deres soveværelser og øvrige opholdsrum. Vi kan derfor ikke understrege nok, at en nedgravet tunnelbane langt ville være at foretrække frem for en højbane på Margretheholmens arealer.

Ad 2. Bekymring for rystelser og lydgener i lejlighedsbebyggelsen

København Kommune bedes i deres miljøkonsekvensrapport gennemføre grundige undersøgelser af hvilke konsekvenser den planlagte linjeføring kan få ift. rystelser og lydgener inde i beboelsesejendommen "Udsigten". Både i det tilfælde at den etableres som en højbane, men også meget gerne af hvilken forskel det vil gøre, hvis den etableres som en tunnelbane på dette stykke.

Ad 3. Rekreativt fællesareal i tæt beboelsesområde forringes og opholds- og sportsfaciliteter ødelægges

De skønne rekreative områder som i dag findes på Margretheholmen langs beboelsesejendommen "Udsigten" bliver med den foreslåede linjeføring skåret midt over af en industrielt udseende højbane. Det vil ødelægge det blomstrende udeliv der i dag udspiller sig på opholdsarealerne hvor der spilles fodbold, hoppes på trampoliner, luftes hunde, bygges huler, dyrkes køkkenhaver og holdes bistader for blot at nævne nogle eksempler. De grønne rekreative områder er meget eftertragtet i det bynære område som Margretheholmen er placeret i. Derfor benyttes det i dag af besøgende fra hele indre by, som nyder naturen. Disse rekreative kvaliteter vil kunne bevares, såfremt metroen graves ned under jorden. Såfremt der etableres en højbane, frygter vi at der bliver skabt et uskønt område under højbanen i stil med det, der er opstået under metroen i Ørestaden.

Ad 4. Bekymring for støjgener fra metroen på Margretheholms opholdsarealer
Margretheholm er et tæt beboelsesområde med skønne grønne opholdsarealer, som hver dag benyttes af de flere tusinde beboere og gæster i området. Med lilla metrolinje er vi bekymret for, om det vil medføre øgede støjgener fra metroen over de tilladte værdier på vores grønne opholdsarealer på Margretheholmen. Vi vil derfor opfordre Københavns Kommune til i miljøkonsekvensrapporten at gennemføre undersøgelser af hvilke støjmæssige konsekvenser de planlagte trafikale ændringer vil kunne få for Margretheholms opholdsarealer samt vurdere om det er inden for de tilladte grænseværdier.

M5 Orange

KK har oplyst, at metrolinjen er tænkt som en tunnellinje bortset fra strækningen på Refshaleøen og v/ Lynetteholm Nord, hvor stationerne er tænkt som højbanestationer.

Derudover er der tænkt en strækning som højbane til et vedligeholdelsesområde på Prøvestenen.

Det vil betyde, at metroen føres langs boligbyggeriet "Udsigten" som en højbane i 1.-2. sals højde. Denne plan giver på samme måde som M5 Lilla anledning til en række bekymringspunkter for os beboere på Margretheholmen:

1. Bekymring for rystelser og lydgener i lejlighedsbebyggelsen
2. Rekreativt fællesareal i tæt beboelsesområde forringes og opholds- og sportsfaciliteter ødelægges
3. Bekymring for støjgener på Margretheholms opholdsarealer

Generelle overvejelser

Området på Margretheholmen vil i forvejen være belastet af trafik- og støj-gener som følge af opførelsen af Lynetteholmen. Disse gener er endnu ikke belyst og vi kender ikke omfanget af disse på nuværende tidspunkt.

Margretheholmen er således stærkt bekymret for de akkumulerede påvirkninger som disse to projekter vil give tilsammen.

Hertil skal tilføjes, at de generelle trafikale udfordringer for hele området endnu ikke er afklaret.

Margretheholmen mener, at følgende projekter alle er strategisk sammenhængende og bør inddrages i den strategiske miljøvurdering (SMV), da de akkumulerede effekter bør belyses.

1. Jordopfyldning/etablering af Lynetteholmen
2. Metrobyggeri

3. Østre Ringvej

4. Klima- og stormflodssikring af hele Hovedstaden

Der findes endnu ikke samlet plan for hele kyststrækning, og hvorledes del-løsninger (herunder Lynetteholmen) påvirker hinanden og de tilhørende projekter (Metro og Ringvej).

Vi vil gerne opfordre Københavns Kommune til at fremlægge en mere sammenhængende vision for området end den der pt. findes i kommuneplanen.

Vi ser frem til en fortsat god dialog.

Mvh.

Den overordnede ejerforening på Margretheholmen

Svar til: Høring 58488 af: Asger Ammonsén

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

355

INDSENDT AF

Asger Ammonsén

BY

København K

POSTNR.

1432

ADRESSE

Margretheholmsvej 64, 5tv

HØRINGSSVAR

København, Margretheholmen 30. okt. 2022

Kære Københavns Kommune

Mange tak for muligheden for at komme med input til den kommende metrolinje M5, der skal koble Refshaleøen og Lynetteholm til resten af byen.

Den overordnede ejerforening på Margretheholmen (DOGM) er en grundejerforening for grundejerforeninger og ejerforeninger på Margretheholmen. DOGM varetager opgaver af fælles interesse, rettigheder og forpligtelser for ejere af ejendommene på Margretheholm.

Vi vil gerne takke for muligheden for at komme med idéer og kommentarer til forslaget til den nye metrolinje, samt hvad en fremtidig miljøkonsekvensrapport skal indeholde.

Generelt

Opførsel, drift og vedligehold af metro bør betragtes som et samlet hele, således at økonomiske, sociale, og miljømæssige fordele og ulemper ved de enkelte løsninger strækker sig over både opførsel og den efterfølgende drift og vedligehold i et life-cycle approach. Herunder bør økonomiske usikkerheder ved de enkelte løsninger inddrages, så forudseelige risici for overskridelser af budget indregnes i de enkelte modeller.

I den økonomiske betragtning bør der ligeledes inddrages betragtninger omkring betydning for samfundet generelt, således at en mere driftsikker løsning godtgøres ift. mindre tabt samfundsmæssige værdi gennem mindre tabt arbejdsfortjeneste eller andre økonomiske betydninger for samfundet, hvis den ene løsning er mere

driftsikker end den anden.

M5 Lilla

Nedgravet metro mellem Prags Boulevard og Refshaleøen er klar at foretrække

KK har oplyst, at metrolinjen er tænkt som en tunnellinje bortset fra strækningen mellem v/Prags Boulevard Øst og v/ Lynetteholm Nord, hvor stationerne er tænkt som højbanestationer.

Det vil betyde, at metroen føres langs boligbyggeriet "Udsigten" som en højbane i 1.-2. sals højde. Denne plan giver anledning til en række bekymringspunkter for os beboere på Margretholmen:

1. Indkigsgener for de lejligheder der er placeret ud for højbanen
2. Bekymring for rystelser og lydgener i lejlighedsbebyggelsen
3. Rekreativt fællesareal i tæt beboelsesområde forringes og opholds- og sportsfaciliteter ødelægges
4. Bekymring for støjgener på Margretholms opholdsarealer

Ad 1. Indkigsgener for de lejligheder, der er placeret ud for højbanen

Den foreslåede linjeføring vil have store konsekvenser for de mange lejligheder, der vil få direkte indkig fra de forbipasserende metrotog til deres soveværelser og øvrige opholdsrum. Vi kan derfor ikke understrege nok, at en nedgravet tunnelbane langt ville være at foretrække frem for en højbane på Margretholmens arealer.

Ad 2. Bekymring for rystelser og lydgener i lejlighedsbebyggelsen

København Kommune bedes i deres miljøkonsekvensrapport gennemføre grundige undersøgelser af hvilke konsekvenser den planlagte linjeføring kan få ift. rystelser og lydgener inde i beboelsesejendommen "Udsigten". Både i det tilfælde at den etableres som en højbane, men også meget gerne af hvilken forskel det vil gøre, hvis den etableres som en tunnelbane på dette stykke.

Ad 3. Rekreativt fællesareal i tæt beboelsesområde forringes og opholds- og sportsfaciliteter ødelægges

De skønne rekreative områder som i dag findes på Margretholmen langs beboelsesejendommen "Udsigten" bliver med den foreslåede linjeføring skåret midt over af en industrielt udseende højbane. Det vil ødelægge det blomstrende udeliv der i dag udspiller sig på opholdsarealerne hvor der spilles fodbold, hoppes på trampoliner, luftes hunde, bygges huler, dyrkes køkkenhaver og holdes bistader for blot at nævne nogle eksempler. De grønne rekreative områder er meget eftertragtet i det bynære område som Margretholmen er placeret i. Derfor benyttes det i dag af besøgende fra hele indre by, som nyder naturen. Disse rekreative kvaliteter vil kunne bevares, såfremt metroen graves ned under jorden. Såfremt der etableres en højbane, frygter vi at der bliver skabt et uskønt område under højbanen i stil med det, der er opstået under metroen i Ørestaden.

Ad 4. Bekymring for støjgener fra metroen på Margretheholms opholdsarealer
Margretheholm er et tæt beboelsesområde med skønne grønne opholdsarealer, som hver dag benyttes af de flere tusinde beboere og gæster i området. Med lilla metrolinje er vi bekymret for, om det vil medføre øgede støjgener fra metroen over de tilladte værdier på vores grønne opholdsarealer på Margretheholmen. Vi vil derfor opfordre Københavns Kommune til i miljøkonsekvensrapporten at gennemføre undersøgelser af hvilke støjmæssige konsekvenser de planlagte trafikale ændringer vil kunne få for Margretheholms opholdsarealer samt vurdere om det er inden for de tilladte grænseværdier.

M5 Orange

KK har oplyst, at metrolinjen er tænkt som en tunnellinje bortset fra strækningen på Refshaleøen og v/ Lynetteholm Nord, hvor stationerne er tænkt som højbanestationer.

Derudover er der tænkt en strækning som højbane til et vedligeholdelsesområde på Prøvestenen.

Det vil betyde, at metroen føres langs boligbyggeriet "Udsigten" som en højbane i 1.-2. sals højde. Denne plan giver på samme måde som M5 Lilla anledning til en række bekymringspunkter for os beboere på Margretheholmen:

1. Bekymring for rystelser og lydgener i lejlighedsbebyggelsen
2. Rekreativt fællesareal i tæt beboelsesområde forringes og opholds- og sportsfaciliteter ødelægges
3. Bekymring for støjgener på Margretheholms opholdsarealer

Generelle overvejelser

Området på Margretheholmen vil i forvejen være belastet af trafik- og støj-gener som følge af opførelsen af Lynetteholmen. Disse gener er endnu ikke belyst og vi kender ikke omfanget af disse på nuværende tidspunkt.

Margretheholmen er således stærkt bekymret for de akkumulerede påvirkninger som disse to projekter vil give tilsammen.

Hertil skal tilføjes, at de generelle trafikale udfordringer for hele området endnu ikke er afklaret.

Margretheholmen mener, at følgende projekter alle er strategisk sammenhængende og bør inddrages i den strategiske miljøvurdering (SMV), da de akkumulerede effekter bør belyses.

1. Jordopfyldning/etablering af Lynetteholmen
2. Metrobyggeri

3. Østre Ringvej

4. Klima- og stormflodssikring af hele Hovedstaden

Der findes endnu ikke samlet plan for hele kyststrækning, og hvorledes del-løsninger (herunder Lynetteholmen) påvirker hinanden og de tilhørende projekter (Metro og Ringvej).

Vi vil gerne opfordre Københavns Kommune til at fremlægge en mere sammenhængende vision for området end den der pt. findes i kommuneplanen.

Vi ser frem til en fortsat god dialog.

Mvh.

Den overordnede ejerforening på Margretheholmen

Svar til: Høring 58488 af: Frederiksberg Kommune

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

354

INDSENDT AF

Frederiksberg Kommune

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Frederiksberg Kommune

BY

Frederiksberg

POSTNR.

2000

ADRESSE

Smallegade 1

HØRINGSSVAR

Se vedhæftede høringssvar.

MATERIALE:

idefasehoering m5 - hoerings svar frederiksberg kommune.pdf



Dato: 31-10-2022

Sagsnr: 13.05.16-G01-1-22

Høringssvar til idéfasehøring for metrolinjen M5

Københavns Kommune har med mail af 14. september 2022 inviteret til at afgive høringssvar vedrørende den igangværende idéfasehøring for metrolinje M5.

Frederiksberg Kommune kan oplyse, at kommunen ikke har specifikke kommentarer til konkrete forhold for de alternative to linjeføringer, der indgår i idéfasehøringen, herunder på nuværende stadie heller ikke til miljøforhold.

Frederiksberg Kommune kan imidlertid pege på følgende mere principielle og overordnede forhold, som kommunen mener bør indgå i det videre arbejde, herunder ved valg af hvilken løsning, der skal arbejdes videre med.

Frederiksberg Kommune har tidligere tilsluttet sig, at Metroselskabet i dialog med de tre ejere af selskabet undersøgte forskellige muligheder for at trafikbetjene Lynetteholmen med metro. Frederiksberg Kommunes tilslutning var under forudsætning af, at mulige linjeføringer ikke forringede mulighederne for at forlænge M4 linjen videre fra Ny Ellebjerg. Denne forudsætning er naturligvis fortsat gældende og vurderes i øvrigt opfyldt med de to foreslåede linjer for M5.

Den eksisterende metro M1/M2 har allerede nu kapacitetsproblemer i "havnesnittet" – den centrale del af linjerne mellem Nørreport/Kongens Nytorv og Christianshavn. Kapacitetsproblemerne vil stige de kommende år. Frederiksberg Kommune finder, at det har højeste prioritet at tilvejebringe en løsning af denne udfordring indenfor en kortere årrække, og finder derfor, at en kommende linjeføring skal bidrage substantielt hertil. For de to fremlagte linjeføringer er det kun tilfældet for "M5 lilla".

Frederiksberg Kommune forudsætter, at der ved valg af den linjeføring, der skal miljøkonsekvensvurderes, og som der skal arbejdes for at finde finansiering til, lægges stor vægt på at understøtte synergien, attraktiviteten og robustheden i det samlede metrosystem specifikt og i den kollektive trafik generelt. Der bør således sikres optimal kobling til det eksisterende metronet på både Sjællands- og Amagersiden, jf. også ovenstående om havnesnittet.

Frederiksberg Kommune kan endvidere henvise til, at det er indarbejdet i Frederiksberg Kommunes Kommuneplan for 2021, at det indgår i Frederiksberg Kommunes planlægning, at der ved en ny metroforbindelse under havnen skal være mulighed for at betjene Forum Station. Generelt bemærker Frederiksberg Kommune, at der er en åbenlys interesse i, at flest mulige linjer giver omstigningsmulighed til andre linjer og transportformer.

Endelig skal Frederiksberg Kommune fremhæve behovet for, at der i den fremtidige planlægning ikke alene fokuseres på metrobetjening af nye byområder i Københavns Kommune, men også på metrobetjening af de eksisterende tætte byområder i resten af de centrale dele af hovedstaden, og at der særligt fokuseres på de tværgående forbindelser og ikke-stationsnære områder.

På den baggrund opfordrer Frederiksberg Kommune til et fortsat tæt samarbejde mellem især parterne bag Metroselskabet og til i forlængelse af de konstruktive aftaler, der gennem årene har præget dette samarbejde at undersøge og belyse muligheder for nye metrolinjer, der understøtter de eksisterende by- og boligområder, som i dag har ringere adgang til metronettet, og hvor der er et stort passagerpotentiale.

I den sammenhæng skal Frederiksberg Kommune særligt nævne det foreliggende forslag til en fremtidig linjeføring fra Ny Ellebjerg via Valby langs Fasanvejslinjen og i retning mod Bispebjerg/Nord Vest. ZOO, som er Danmarks 4. største turistattraktion og Hovedstadens største efter Tivoli, er således den eneste af de største turistattraktioner på Frederiksberg/København, som ikke let kan nås med metro. Linjen kan i et videre planlægningsarbejde optimeres og undersøges i forskellige varianter, herunder også mulig metrodækning af Brønshøj.

Med venlig hilsen

Ulrik Winge

By- Kultur- og Miljødirektør

<https://www.frederiksberg.dk/kontakt>

Svar til: Høring 58488 af: Frederiksberg Kommune

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

353

INDSENDT AF

Frederiksberg Kommune

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Frederiksberg Kommune

BY

Frederiksberg

POSTNR.

2000

ADRESSE

Smallegade 1

HØRINGSSVAR

Se vedhæftede høringssvar.

MATERIALE:

idefasehoering m5 - hoerings svar frederiksberg kommune.pdf



Dato: 31-10-2022

Sagsnr: 13.05.16-G01-1-22

Høringssvar til idéfasehøring for metrolinjen M5

Københavns Kommune har med mail af 14. september 2022 inviteret til at afgive høringssvar vedrørende den igangværende idéfasehøring for metrolinje M5.

Frederiksberg Kommune kan oplyse, at kommunen ikke har specifikke kommentarer til konkrete forhold for de alternative to linjeføringer, der indgår i idéfasehøringen, herunder på nuværende stadie heller ikke til miljøforhold.

Frederiksberg Kommune kan imidlertid pege på følgende mere principielle og overordnede forhold, som kommunen mener bør indgå i det videre arbejde, herunder ved valg af hvilken løsning, der skal arbejdes videre med.

Frederiksberg Kommune har tidligere tilsluttet sig, at Metroselskabet i dialog med de tre ejere af selskabet undersøgte forskellige muligheder for at trafikbetjene Lynetteholmen med metro. Frederiksberg Kommunes tilslutning var under forudsætning af, at mulige linjeføringer ikke forringede mulighederne for at forlænge M4 linjen videre fra Ny Ellebjerg. Denne forudsætning er naturligvis fortsat gældende og vurderes i øvrigt opfyldt med de to foreslåede linjer for M5.

Den eksisterende metro M1/M2 har allerede nu kapacitetsproblemer i "havnesnittet" – den centrale del af linjerne mellem Nørreport/Kongens Nytorv og Christianshavn. Kapacitetsproblemerne vil stige de kommende år. Frederiksberg Kommune finder, at det har højeste prioritet at tilvejebringe en løsning af denne udfordring indenfor en kortere årrække, og finder derfor, at en kommende linjeføring skal bidrage substantielt hertil. For de to fremlagte linjeføringer er det kun tilfældet for "M5 lilla".

Frederiksberg Kommune forudsætter, at der ved valg af den linjeføring, der skal miljøkonsekvensvurderes, og som der skal arbejdes for at finde finansiering til, lægges stor vægt på at understøtte synergien, attraktiviteten og robustheden i det samlede metrosystem specifikt og i den kollektive trafik generelt. Der bør således sikres optimal kobling til det eksisterende metronet på både Sjællands- og Amagersiden, jf. også ovenstående om havnesnittet.

Frederiksberg Kommune kan endvidere henvise til, at det er indarbejdet i Frederiksberg Kommunes Kommuneplan for 2021, at det indgår i Frederiksberg Kommunes planlægning, at der ved en ny metroforbindelse under havnen skal være mulighed for at betjene Forum Station. Generelt bemærker Frederiksberg Kommune, at der er en åbenlys interesse i, at flest mulige linjer giver omstigningsmulighed til andre linjer og transportformer.

Endelig skal Frederiksberg Kommune fremhæve behovet for, at der i den fremtidige planlægning ikke alene fokuseres på metrobetjening af nye byområder i Københavns Kommune, men også på metrobetjening af de eksisterende tætte byområder i resten af de centrale dele af hovedstaden, og at der særligt fokuseres på de tværgående forbindelser og ikke-stationsnære områder.

På den baggrund opfordrer Frederiksberg Kommune til et fortsat tæt samarbejde mellem især parterne bag Metroselskabet og til i forlængelse af de konstruktive aftaler, der gennem årene har præget dette samarbejde at undersøge og belyse muligheder for nye metrolinjer, der understøtter de eksisterende by- og boligområder, som i dag har ringere adgang til metronettet, og hvor der er et stort passagerpotentiale.

I den sammenhæng skal Frederiksberg Kommune særligt nævne det foreliggende forslag til en fremtidig linjeføring fra Ny Ellebjerg via Valby langs Fasanvejslinjen og i retning mod Bispebjerg/Nord Vest. ZOO, som er Danmarks 4. største turistattraktion og Hovedstadens største efter Tivoli, er således den eneste af de største turistattraktioner på Frederiksberg/København, som ikke let kan nås med metro. Linjen kan i et videre planlægningsarbejde optimeres og undersøges i forskellige varianter, herunder også mulig metrodækning af Brønshøj.

Med venlig hilsen

Ulrik Winge

By- Kultur- og Miljødirektør

<https://www.frederiksberg.dk/kontakt>

Svar til: Høring 58488 af: Otto Anker Nielsen

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

352

INDSENDT AF

Otto Anker Nielsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

DTU, Institut for Teknologi, Ledelse og Økonomi

BY

Lyngby

POSTNR.

2800

ADRESSE

Bygning 116B, Rum 109A

HØRINGSSVAR

Herved fremsende hørings svar med forslag til justering af linjeføringen af M5. Dette er nærmere beskrevet i vedlagte dokument, der rummer en række illustrationer af forslaget

MATERIALE:

m5metroalternativ otto anker nielsen.pdf

Idéfasehøring metrolinje M5, Kommentar vedr. Metrobetjening af Lynetteholm

Otto Anker Nielsen, Professor og leder af Transportdivisionen, DTU Institut for Teknologi, Ledelse og Økonomi, den 31/10, 2022

Herved indsendes en kommentar vedrørende forslaget til Metrolinje M5. Udgangspunktet er, at jeg ser en række problemer med det nuværende forslag;

- 1) Det giver en ringe kollektiv trafik betjening af Lynetteholm fra en Nordlige del af Hovedstadsområdet, hvor rejsetiden fra f.eks. Hellerup til Lynetteholm med kollektiv trafik bliver af samme størrelsesorden som fra Hellerup til Høje Taastrup, med fremtidens regionaltogets betjening. Det samme forhold gælder som sådan hele Hovedstadsområdet nord for Københavns Kommune
- 2) Men også fra Hovedbanegården til Lynetteholm bliver der en relativ lang køretid, svarende f.eks. som til Brøndby Strand St. med S-tog. Dette betyder at Lynetteholm hvad angår kollektiv trafik nærmere får karakter af et byudviklingsområde som de to nævnte.
- 3) Når der samtidigt er en højklasset vejforbindelse både mod nord og syd gennem Lynetteholm vil det være svært at opnå samme andele af kollektiv trafik som i tilsvarende centrumsnære byområder som Østerbro og Vesterbro. Cykelbetjeningen er også relativ ringe, hvilket også fremgår af meget lavere beregnet andel af cykelture i OTM trafikprognoseberegningerne sammenlignet med for de eksisterende brokvarterer.
- 4) M5 metroringen virker ikke som Ring nordom fra Amager Bro til f.eks. Rigshospitalet. Derved får man ikke fuld valuta fra investeringen i to ekstra havneforbindelser, selvom man investerer i en meget lang og dyr tunnelstrækning fra Østerport til Lynetteholm.
- 5) Holmen vil stadig være en stationsfjern ø med ringe betjening af kollektiv trafik.

Som alternativ til dette forslag foreslår jeg derfor en justering af M5, så der etableres en mindre sydligere Ring i stedet for den lange ring over Lynetteholm. Hovedforslaget er vist i figur 1 nedenfor, hvor der i stedet for den stiplede linje etableres en mindre sydlig ring, som skitseret med blå. Hovedgrebet er, at man kan få et system, hvor hvert andet tog fra Lynetteholm kan køre højre rundt i ringen, og hvert andet venstre rundt, så der er direkte tog til/fra Lynetteholm i begge retninger (se figur 3). Det gør, at der er restkapacitet i ringen, hvor hvert andet tog kan køre rundt i ringen (som i den eksisterende Ring-metro). Fordi togene kommer fra hver side mod Lynetteholm, kan der her være samme høje frekvens til Lynetteholm som i Ringen (modsat metroringen, hvor der er halv frekvens til M4 Nordhavn hhv. Ny Ellebjerg).

Fordelene ved dette forslag er;

- 1) M5 virker som Ring i begge havnesnit, fordi den nordlige del er kortere og sydligere beliggende end det nuværende forslag. Derved skal der også bores en kortere tunnel. Besparelsen kan benyttes til at etablere en station på Holmen, der dermed også bliver stationsnær. Forslaget giver således en mere langsigtet aflastning af Havnesnittet - muligvis også en større kortsigtet aflastning af den eksisterende metro i Havnesnittet.
- 2) Der kan køres med høj frekvens både i ringen (hvert andet tog i ringen, hvert andet mod Lynetteholm), men også til Lynetteholm (hvert andet tog den ene vej i ringen og retur, hvert

andet tog den anden vej). Dermed kan der oppebæres samme høje frekvens i både ringen og til Lynetteholm, og man får større nytte af investeringen end den eksisterende metroring, hvor der køres med halv frekvens i grenene og via Nørrebro/Frederiksberg, sammenlignet med den centrale strækning fra Østerport til Hovedbanegården.

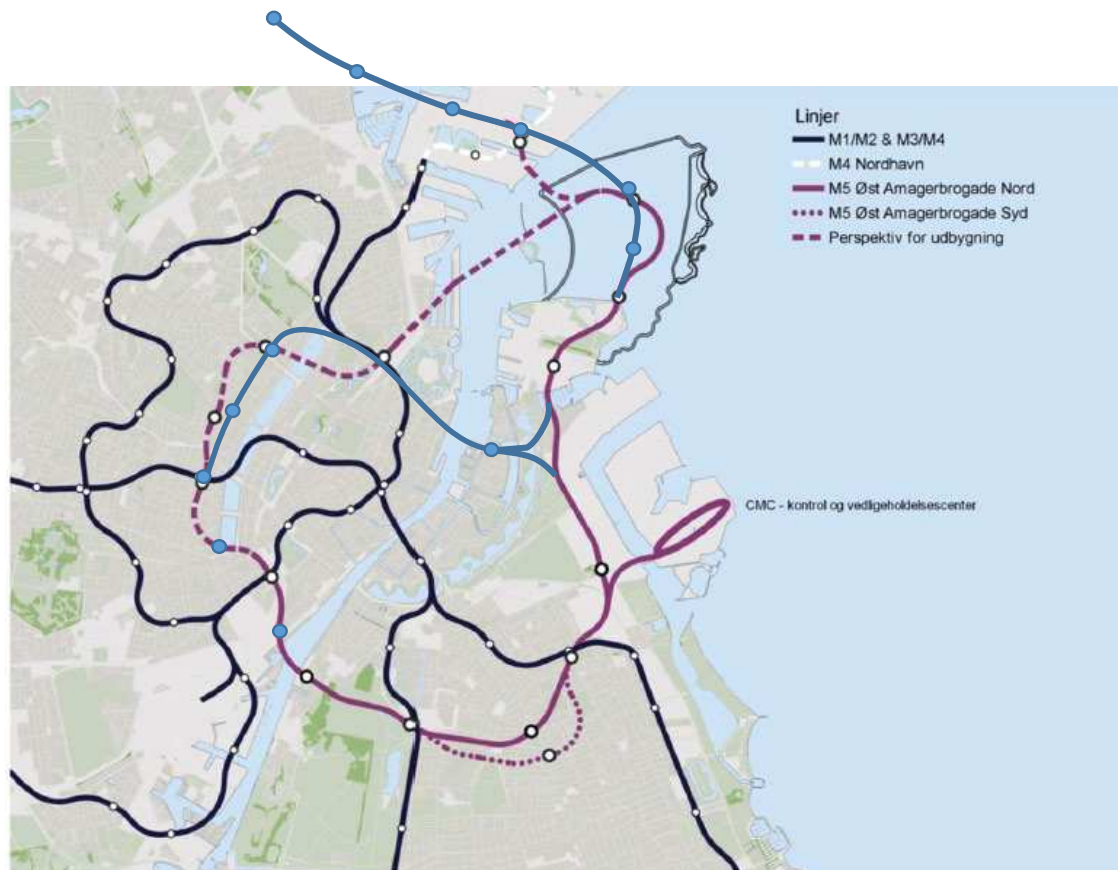
- 3) Linjen til Lynetteholm kan fortsættes til Nordhavn, Tuborg Havn og Hellerup station. Dermed får Lynetteholm markant bedre tilgængelighed fra de nordlige dele af Hovedstadsområdet, herunder effektive skift fra Kystbanen, Hillerødbanen (nordbanen) og Ringbanen. Tuborg havn bliver stationsnært byområde. Der kommer direkte forbindelse mellem Lynetteholm og Nordhavn, og byudviklingsområdet i Nordhavn får samme glæde af den nye M5 metro som Lynetteholm. Der kan skiftes til M4 i Nordhavn, hvilket yderligere forbedrer tilgængeligheden til Lynetteholm.
- 4) Ringlinjen (metreringen) bliver væsentligt kortere end den stiplede ring i M5 høringsforslaget. Det betyder at hvert andet tog skal køre en kortere strækning, hvilket medfører et tilsvarende mindre behov for tog og dermed en økonomisk besparelse ved indkøb af tog, energibesparelse i driften, samt tidsgevinster for de passagerer, der skal nordom i ringen.

Figur 2 illustrerer, hvordan forslaget eventuelt kan faseopdeles.

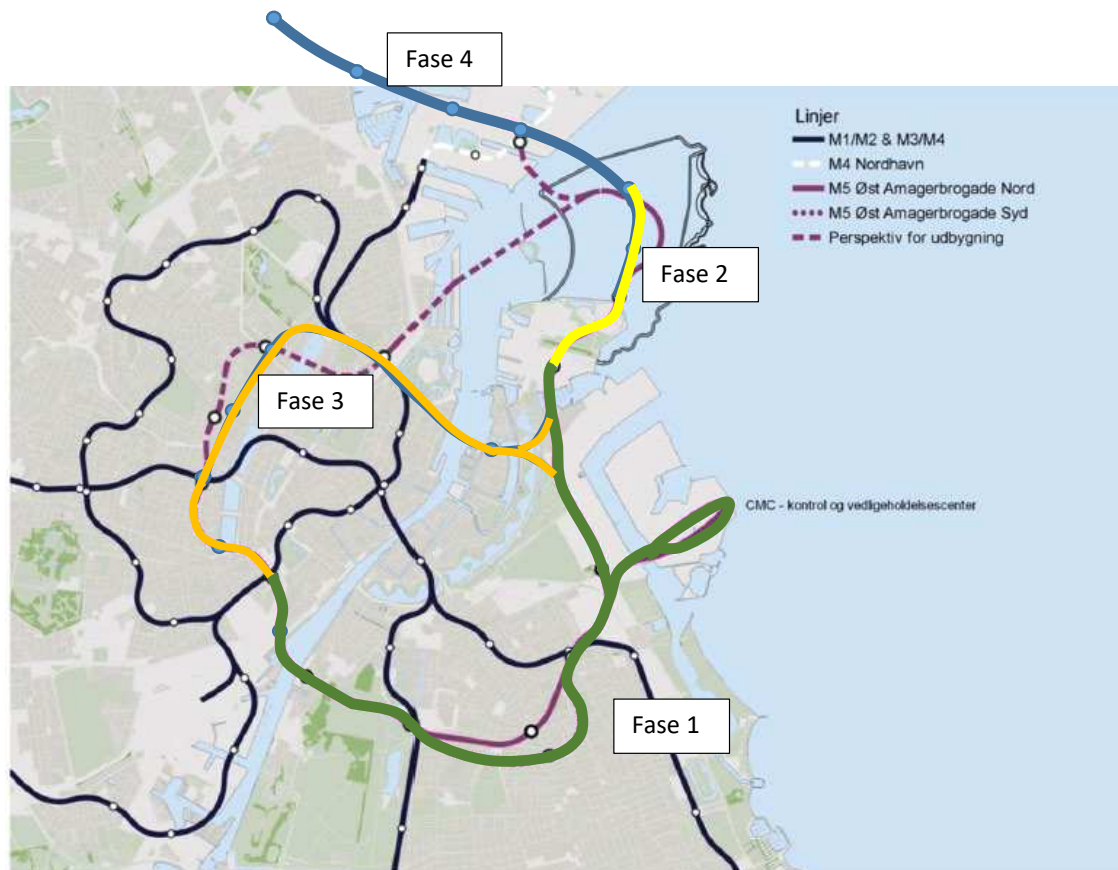
- 1) Fase 1 svarer til høringsforslaget for M5, blot med den forskel at afgreninger til en senere metroring skal forberedes. Disse etableres dog i niveau eller højbane og er derfor billigere end underjordiske afgreningskamre.
- 2) Fase 2 er en mindre justering af høringsforslaget for M5, så linjen er forberedt til at fortsætte videre til Nordhavn.
- 3) Fase 3 kan være ringmetroen justeret i forhold til den stiplede linje i M5 høringen. Som det fremgår af figur 1 er tunnelstrækningen væsentligt kortere, men der skal til gengæld etableres et afgreningskammer ved Holmen, og evt. en station her. Dertil merudgifterne til afgreninger i fase 1.
- 4) Fase 4 er forlængelsen til Hellerup. Dette er naturligvis en stor investering, men kan udskydes til et tidspunkt, hvor byudviklingen er godt på vej i Lynetteholm og Nordhavn. Pointen er, at den eksisterende metro så vil være forberedt til en sådan forlængelse, og den modsat en evt. forlængelse af M4 vil kunne have dobbelt så høj frekvens (jf. figur 3). Derudover vil der kunne foretages arealreservation over Nordhavn, så denne strækning kan undgås at bores, og stationerne bliver billigere. På den måde er projektet fremtidssikret, så det vil være mere økonomisk overkommeligt at udbygge den kollektive trafik til Nordhavn og Lynetteholm, end med forslaget, der er sendt i høring.

Det bemærkes at rækkefølgen af faserne kan justeres. Såfremt udviklingen af Lynetteholm forsinkes, så kan fase 3 anlægges før fase 2. Omvendt med meget hurtig udvikling af Nordhavn og Lynetteholm, så vil fase 4 også kunne anlægges før fase 3 (givet at fase 2 er gennemført).

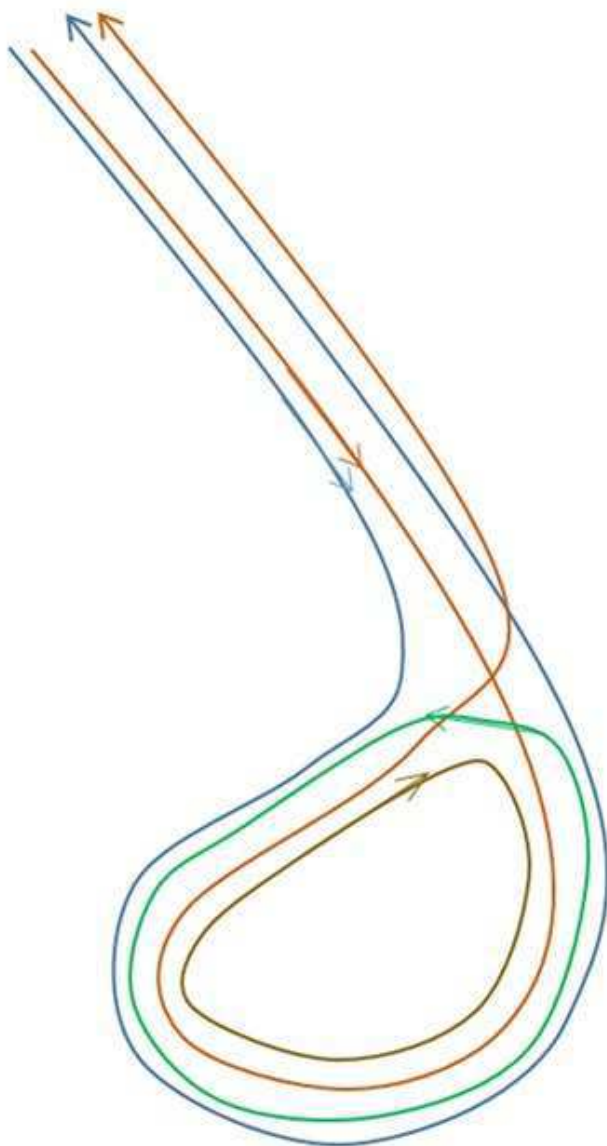
Figur 1 Oversigt



Figur 2 Faseinddeling



Figur 3 Køreplansprincip

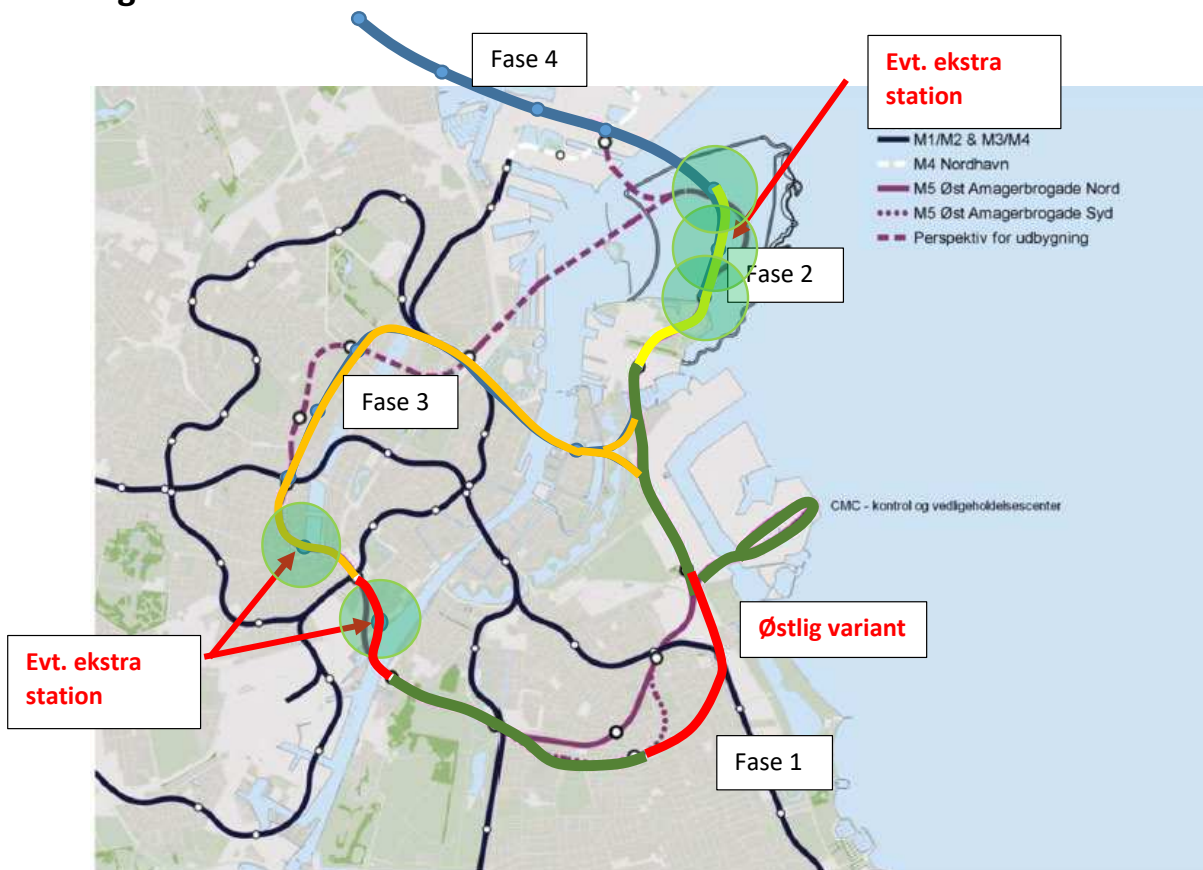


Eventuelle varianter af forslaget

Figur 4 nedenfor viser forskellige varianter af forslaget.

1. For alle forslag er det værd at undersøge, om der kan lægges en station ved Kalvebod Brygge, der har relativt lange gangafstande til eksisterende stationer. Dette vil dog medføre en meromkostning og ekstra rejsetid for et måske for begrænset meropland.
2. Tilsvarende kan det være relevant at undersøge en station omkring "Codanhuset", for at gøre det område stationsnært.
3. For at gøre Lynetteholm mere stationsnært, kan det overvejes at lægge 3 stationer der. Det er højbanestationer eller stationer i afgravning, der bygges på "bar mark", og derfor ikke så dyre som metrostationer. Og god kollektiv tilgængelighed vil have betydning for værdien af grundsalg her.
4. I den sydlige del af ringen kan en østlig variant overvejes som skitseres. Denne er muligvis billigere fordi den nordligste del længere kan køre som højbane/terræn, ligesom en station ved Øresunds Station muligvis kan etableres billigere. Trafikalt er der fordele og ulemper sammenlignet med hovedalternativet.

Figur 4 Variant



Svar til: Høring 58488 af: Solveig Bergmann Nielsen

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

351

INDSENDT AF

Solveig Bergmann Nielsen

BY

København V

POSTNR.

1651

ADRESSE

Reventlowsgade 30 2. tv

HØRINGSSVAR

FORSLAG TIL ÆNDRET PLAN FOR M5 - Ny Mulig Metrolinje

Vi er som ejerforeninger i Reventlowsgade overrasket over at erfare, at der er en igangværende idefase vedr. om anlæg af Metroring M5 med byggeplads umiddelbart foran vores hoveddør, uden at vi er blevet direkte informeret herom som ejerforening.

Som beboere i området er vi stærkt bekymrede over, at Københavns Kommune og Metroselskabet planlægger et nyt anlægsarbejde med placering af byggeplads umiddelbart udenfor vores ejendom i Reventlowsgades sydlige ende, så kort tid efter afslutningen af Metro Cityringens afslutning med indvielse i 2019.

Vi er naturligvis glade for at Metroen bliver opgraderet, men må gøre opmærksom på, at vi allerede i mere end ti år har lidt stor overlast. Dels økonomisk overlast i form af skader på såvel bygninger som gårdanlæg. Dels i form af den store sociale og psykologiske overlast det har været ,at leve med byggepladsen for så stort et anlægsprojekt lige udenfor vores hoveddør og vinduer i perioden 2009-2019. Denne byggeplads havde meget store konsekvenser for os som beboere og medførte en lang række gener som blandt andet:

- ulidelige støj- gener fra byggepladsen
- støv fra byggepladsen
- utrygge og uhumske gaderum langs den smalle byggeplads, med mørke kroge der medførte øget kriminalitet og generelt "lyssky affærer" i området
- tung lastbiltrafik til og fra byggepladsen, til fare for især vores mange børn i trafikken
- besværlige adgangsveje og umulige tilkørselsforhold for både bilister, cyklister, fodgængere herunder særligt gangsvage beboere
- sætningsskader på vores bevaringsværdige ejendomme, med store udgifter til følge for os som ejer- og andelsforeninger, (som flere foreninger endnu ikke har fået økonomisk kompensation for, og derfor endnu ikke har haft midler til at genoprette)
- Store skader på vores gårddrums grønne rum og oprindelige belægninger

Det er kun to år siden hele Reventlowsgade blev nyanlagt og vi igen kunne få adgang fra vores egne hoveddøre til vore boliger, og gå frit gennem vores gårdanlæg og samt nyde det frie udsyn fra vore vinduer. Vi er overordentligt glade for vores nye byrum i Reventlowsgade. Vi ved at, der er givet anlægsmidler til en genoprettelse af Reventlowsgades nordlige ende, ligesom vi imødeser resultaterne af den forestående renovering af Hovedbanegården. Men disse projekter vil også medføre to nye byggepladser, vi som beboere skal leve med konsekvenserne af i en længere periode, ligesom vi allerede nu er genbo til Posthusgrundens byggeplads, med betydelige støjgener i perioder.

På denne baggrund vil vi på det kraftigste gøre indsigelse mod det foreliggende forslag, og vil samtidigt foreslå at Københavns Kommune udelukker muligheden for anlæg af en byggeplads for M5 i Reventlowsgade.

Vi foreslår at I vælger den alternative placering i Bernstorffsgade, eller finder en helt anden løsning, som f.eks. kunne være at koble den nye M5 linje på linjen til Sydhavnen og lave et stop ved Posthusgrunden i stedet.

Vi kan ikke leve med en ny mangeårig Metrobyggeplads igen!

Mvh

Solveig Bergmann Nielsen,

Reventlowsgade 30, 2. tv

1651 København V

På vegene af

Ejerforeningen Reventlowsgade 26-30

Vivian Lundberg, formand

Reventlowsgade 26, st th

1651 Kbh V

Ejerforeningen Reventlowsgade 24 / Stampesgade 1

Lise Lotte Luukkanen, formand

Stampesgade 1, 2 tv

1702 København V

Svar til: Høring 58488 af: Inger Hutters

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

350

INDSENDT AF

Inger Hutters

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Østerbro Havnekomité

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Ribegade 18, 3tv

HØRINGSSVAR

Idéfasehøring for metrolinjen M5.

Hørings svar fra Østerbro Havnekomité.

Der foreligger nu to forslag til en mulig metrolinje, M5.

Begge forslag har det til fælles, at de indeholder anlæg af metro til Lynetteholm. Indtil videre vedtog Folketinget 11. juni 2021 kun Anlægslov for Lynetteholm. Lovforslaget blev hastet igennem og transportminister Benny Engelbrecht forsikrede, at anlægget var udgiftsneutralt og i tilfælde af finanskrise kunne det ende med at blive en ø, hvor der gik får og græssede.

Hvis man når så langt, som at byudvikle på Lynetteholm bliver det først om ca. 50 år.

Så hvorfor er det så vigtigt at en kommende M5 skal gå ud til Lynetteholm ?

I det materiale, der er udsendt er der ikke nævnt et ord om finansieringen af M5.

Det er ellers det mest interessante spørgsmål.

På borgermøde om metroen den 28. september kom det frem, at det er anlæg af Lynetteholm, der skal finansiere udbygningen af metroen.

Vi er modstandere af, at Staten ikke medfinansierer eller finansierer infrastruktur København i lighed med resten af landet. Metroselskabet har stor gæld og By&Havn sælger grunde til højestbydende. Byudviklingen i Ørestaden, bebyggelse på et affredet grønt område på Amager Fælled og byudviklingen i Nordhavn viser problemerne. I Nordhavn bygges der tæt og højt og det er umuligt at sikre grønne områder, der kan opfylde Københavns kommunes biodiversitetsmål. En stor del af boligerne er uden bopælspligt og har en meget høj husleje. Da grundene skal sælges til markedsværdi er det svært at forestille sig byggeri af 40 % alm. boliger.

Det indledende spørgsmål i idé fasen bør være – skal vi have mere metro i København og hvordan sikrer vi at flere bruger kollektiv trafik i stedet for bilen.

Her er tre bud.

- De nye byudviklingsområder f.eks. i Nordhavn og på Refshaleøen betjenes af små elektrisk førerløse busser. Forsøg er allerede afprøvet i Nordhavn.
- Metrostationerne Christianshavn og Islands Brygge forlænges , så der kan køres med en ekstra togvogn. (Det var en fejlkonstruktion med korte stationer, som allerede blev nævnt inden anlægget gik i gang)
- Der føres en metrolinje forbi Rigshospitalet, Københavns største arbejdsplads og videre mod Brønshøj.

Men vigtigst er det at få en debat igang om Statens ansvar for, at alle danskere får let adgang til CO2-neutral, billig kollektiv trafik. Indtægter fra roadpricing ville løse mange problemer i hovedstadsområdet.

Det er vigtigt borgerne i København og Borgerrepræsentationens partier står sammen om det krav.

Svar til: Høring 58488 af: Henrik Fajerson

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

349

INDSENDT AF

Henrik Fajerson

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Skanska i Skåne

BY

Malmö

POSTNR.

21532

ADRESSE

Skrivaregatan 1

HØRINGSSVAR

Se bifogad fil

MATERIALE:

yttrande oresundsmetro skanska i skaane.pdf

Yttrande

Our Contact:

Henrik Fajerson
+46-70-661 50 85
Henrik.fajerson@skanska.se

Address:

Skrivaregatan 1
215 32 Malmö
Sverige

Yttrande över förslag till ny metrolinje (M5) i Köpenhamn

Skanska i Skåne välkomnar möjligheten från Köpenhamns kommun att inkomma med yttrande kring planeringen av ny metrolinje. Skanska i Skåne förordar linjealternativ M5 Öst, eftersom sträckningen medför en möjlighet för att senare etablera en metrolinje till Malmö C - den så kallade Öresundsmetron.

En framtida Öresundsmetro kommer kunna skapa möjligheter för att:

- Ge en större redundans och minskad sårbarhet i kollektivtrafiken mellan Sydsverige, Köpenhamn och Köpenhamns flygplats.
- Avlasta trafiken i Citytunneln och därmed möjliggöra för bättre regionaltrafik Malmö-Köpenhamn, men också inom Malmö och vidare i region Skåne.
- Integrationen över Öresund påverkas positivt för medborgare och verksamheter på båda sidorna av sundet genom att det skapas möjligheter för bättre utnyttjande av tillgänglig arbetskraft, bättre kompetensmatchning och förbättrad konkurrens.
- Kapaciteten på järnvägen omkring Öresund är ansträngd och det förväntas att efterfrågan på ytterligare kapacitet för godståg och fjärrtåg kommer att öka efter öppnandet av Fehmarn Bältförbindelsen år 2029. Etableringen av en Öresundsmetro mellan Köpenhamns huvudbangård och Malmö C kommer att kunna flytta över lokal och regional trafik från det nuvarande tågssystemet och därmed skapa plats till övriga regionaltåg och fjärrtåg till och från Köpenhamns huvudbangård.

Skanska i Skåne stödjer därför Malmö stads förslag att:

- i samband med igångsättandet av en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för linjealternativ M5 Öst via Amagerbrogade också, inom den samlade MKB-analysen, genomföra en delutredning som belyser möjligheterna för att etablera en anslutning av en framtida Öresundsmetro
- att inkludera en utredning av möjligheterna för att etablera en anslutning av en Öresundsmetro. Utredningen bör ge svar på en aktuell bedömning av placering och ekonomi för anslutningen samt de bredare systemeffekterna för Köpenhamn metrosystem.

Malmö 2022-10-31

Skanska i Skåne
Genom Henrik Fajerson

Svar til: Høring 58488 af: Christian Elleby

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

348

INDSENDT AF

Christian Elleby

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Aalborg Portland A/S

BY

Aalborg Øst

POSTNR.

9220

ADRESSE

Rørdalsvej 44

HØRINGSSVAR

Aalborg Portland A/S er positiv indstillet overfor etablering af en ny metrolinje M5 - dog med undtagelse af den foreslåede placering af vedligeholdelsescentret (CMC) og byggepladsen.

Metrolinjens vedligeholdelsescenter (CMC) samt byggepladsen er i begge forslag tiltænkt placeret på Prøvestenen. Denne placering vil i hvert fald inddrage dele af den grund som Aalborg Portland A/S i dag er beliggende på - uden at anvise adgang til alternativt havneareal i København. Adgangen med skib og den store dybgang er for Aalborg Portland to væsentlige faktorer, der gør Prøvestenen attraktiv, da der dels transporteres cement med egne skibe, dels med lejede skibe, der typisk er store og kræver stor dybgang.

Aalborg Portlands leverancer af cement er væsentlig for etableringen af metrolinje M5. Hvis Aalborg Portland A/S tvinges væk fra Prøvestenen, vil levering af cement til betonproducenter i Hovedstadsområdet blive forbundet med store ekstra omkostninger og medføre mere trængsel i København på grund af de mange lastbiltransporter med cement.

Hvis vedligeholdelsescentret (CMC) og byggepladsen etableres på Prøvestenen som foreslået, så skal alle råstoffer og byggematerialer derfor ind til København på anden vis i fremtiden, og uden tilstrækkeligt havneareal vil det enten ikke være muligt eller forbundet med alt for store omkostninger at forsyne København med råstoffer i fremtiden. Derfor vil den foreslåede indskrænkning af havnearealet lede til merudgifter fremover for alle offentlige og private byggeprojekter i København. Prøvestenen ligger helt ideelt placeret som havneområde til forsyningen af København, hvor det er muligt at sejle materialerne ind tæt på, hvor de skal bruges. Det giver mindst mulig klimabelastning ved transporten, fordi søfart er den mest energieffektive transportform.

Aalborg Portland A/S vil gerne påpege, at det ikke er en fremtidssikret løsning, at man placerer infrastruktur oven på anden samfundsrelevant infrastruktur, som man derved skal finde erstatningsarealer til. Omkostningerne hertil er ikke indregnet i projektet, men bør som minimum indgå i VVM-undersøgelsen, da de vil være ganske betragtelige, og derudover vil en nyopførelse af

Aalborg Portlands type Prøvestenen anlæg på en anden lokation være særdeles investeringstung. Desuden bør der analyseres på alternative placeringer af CMC og byggeplads.

Prøvestenen er havneareal, og de godstyper, der håndteres på det areal, som er foreslået anvendt til CMC og byggeplads, er typisk råstoffer og byggematerialer - altså materialer, som bl.a. skal anvendes til netop anlæg af metroen og den øvrige byudvikling i Østhavnen. Havnearealerne kan derfor ikke undværes - i særdeleshed ikke, da Aalborg Portlands øvrige siloanlæg på Sjælland (Køge og Korsør Havn) samlet set kun har ca. 1/4 af den kapacitet, som anlægget på Prøvestenen har. Dermed bliver det nærmest umuligt at få de nødvendige cementleverancer ind til Hovedstadsområdet.

Alle råstoffer og byggematerialer skal derfor ind til København på anden vis i fremtiden, og derfor kan havnearealet ikke undværes, da det enten ikke vil være muligt eller forbundet med alt for store omkostninger at forsyne København med råstoffer i fremtiden uden tilstrækkeligt havneareal. Prøvestenen ligger helt ideelt placeret som havneområde til forsyningen af København, hvor det er muligt at sejle materialerne ind tæt på, hvor de skal bruges. Det giver mindst mulig klimabelastning ved transporten, fordi søfart er den mest energieffektive transportform.

Aalborg Portland A/S kan derfor ikke bakke op om den foreslåede placering af CMC og byggeplads. I stedet vil vi foreslå to alternative placeringer, som vi ønsker analyseret i VVM-undersøgelsen.

Den ene placering er syd for det nuværende havneområde på Prøvestenen, hvor en jordvold adskiller erhvervshavnen fra et sydligt areal, som i dag ikke har nogen anvendelse. Dette er en mulig placering, der ikke nødvendiggør omkostninger til at etablere erstatningshavneareal.

Den anden placering er på den østligste del af Kløverparken, ud mod Prøvestenen. Dette område er godt nok udlagt som perspektivområde for byudvikling, men egner sig særdeles dårligt hertil på grund af nærheden til Prøvestenen og ikke mindst den risikozone, som de store brændstoflagre på Prøvestenen er årsag til. Arealet i den østlige del af Kløverparken egner sig derfor bedre til CMC og byggeplads, der endda kan anvendes som en "risiko-buffer" i forhold til den øvrige byudvikling på Kløverparken. Desuden ligger arealet tæt op ad den kommende M5 Øst linje, hvorfor omkostningen til etableringen af CMC og byggeplads vil være mindre, da der ikke skal bores en tunnel til Prøvestenen.

MATERIALE:

aalborg portland hoeringssvar til idefasen af metrolinje m5.pdf

Høringssvar til idéfasen af Metrolinje M5

Aalborg Portland A/S
Aalborg, 31. oktober 2022

Aalborg Portland A/S er positiv indstillet overfor etablering af en ny metrolinje M5 - dog med undtagelse af den foreslåede placering af vedligeholdelsescentret (CMC) og byggepladsen.

Metrolinjens vedligeholdelsescenter (CMC) samt byggepladsen er i begge forslag tiltænkt placeret på Prøvestenen. Denne placering vil i hvert fald inddrage dele af den grund som Aalborg Portland A/S i dag er beliggende på - uden at anvise adgang til alternativt havneareal i København. Adgangen med skib og den store dybgang er for Aalborg Portland to væsentlige faktorer, der gør Prøvestenen attraktiv, da der dels transporteres cement med egne skibe, dels med lejede skibe, der typisk er store og kræver stor dybgang.

Aalborg Portlands leverancer af cement er væsentlig for etableringen af metrolinje M5. Hvis Aalborg Portland A/S tvinges væk fra Prøvestenen, vil levering af cement til betonproducenter i Hovedstadsområdet blive forbundet med store ekstra omkostninger og medføre mere trængsel i København på grund af de mange lastbiltransporter med cement.

Hvis vedligeholdelsescentret (CMC) og byggepladsen etableres på Prøvestenen som foreslået, så skal alle råstoffer og byggematerialer derfor ind til København på anden vis i fremtiden, og uden tilstrækkeligt havneareal vil det enten ikke være muligt eller forbundet med alt for store omkostninger at forsyne København med råstoffer i fremtiden. Derfor vil den foreslåede indskrænkning af havnearealet lede til merudgifter fremover for alle offentlige og private byggeprojekter i København. Prøvestenen ligger helt ideelt placeret som havneområde til forsyningen af København, hvor det er muligt at sejle materialerne ind tæt på, hvor de skal bruges. Det giver mindst mulig klimabelastning ved transporten, fordi søfart er den mest energieffektive transportform.

Aalborg Portland A/S vil gerne påpege, at det ikke er en fremtidssikret løsning, at man placerer infrastruktur oven på anden samfundsrelevant infrastruktur, som man derved skal finde erstatningsarealer til. Omkostningerne hertil er ikke indregnet i projektet, men bør som minimum indgå i VVM-undersøgelsen, da de vil være ganske betragtelige, og derudover vil en nyopførelse af Aalborg Portlands type Prøvestenen anlæg på en anden lokation være særdeles investeringstung. Desuden bør der analyseres på alternative placeringer af CMC og byggeplads.

Prøvestenen er havneareal, og de godstyper, der håndteres på det areal, som er foreslået anvendt til CMC og byggeplads, er typisk råstoffer og byggematerialer - altså materialer, som bl.a. skal anvendes til netop anlæg af metroen og den øvrige byudvikling i Østhavnen. Havnearealerne kan derfor ikke undværes - i særdeleshed ikke, da Aalborg Portlands øvrige siloanlæg på Sjælland (Køge og Korsør Havn) samlet set kun har ca. 1/4 af den kapacitet, som anlægget på Prøvestenen har. Dermed bliver det nærmest umuligt at få de nødvendige cementleverancer ind til Hovedstadsområdet.

Alle råstoffer og byggematerialer skal derfor ind til København på anden vis i fremtiden, og derfor kan havnearealet ikke undværes, da det enten ikke vil være muligt eller forbundet med alt for store omkostninger at forsyne København med råstoffer i fremtiden uden tilstrækkeligt havneareal. Prøvestenen ligger helt ideelt placeret som havneområde til forsyningen af København, hvor det er muligt at sejle materialerne ind tæt på, hvor de skal bruges. Det giver mindst mulig klimabelastning ved transporten, fordi søfart er den mest energieffektive transportform.

Aalborg Portland A/S kan derfor ikke bakke op om den foreslåede placering af CMC og byggeplads. I stedet vil vi foreslå to alternative placeringer, som vi ønsker analyseret i VVM-undersøgelsen.

Den ene placering er syd for det nuværende havneområde på Prøvestenen, hvor en jordvold adskiller erhvervshavnen fra et sydligt areal, som i dag ikke har nogen anvendelse. Dette er en mulig placering, der ikke nødvendiggør omkostninger til at etablere erstatningshavneareal.

Den anden placering er på den østligste del af Kløverparken, ud mod Prøvestenen. Dette område er godt nok udlagt som perspektivområde for byudvikling, men egner sig særdeles dårligt hertil på grund af nærheden til Prøvestenen og ikke mindst den risikozone, som de store brændstoflagre på Prøvestenen er årsag til. Arealet i den østlige del af Kløverparken egner sig derfor bedre til CMC og byggeplads, der endda kan anvendes som en "risiko-buffer" i forhold til den øvrige byudvikling på Kløverparken. Desuden ligger arealet tæt op ad den kommende M5 Øst linje, hvorfor omkostningen til etableringen af CMC og byggeplads vil være mindre, da der ikke skal bores en tunnel til Prøvestenen.

Om Aalborg Portland A/S

Aalborg Portland A/S er Danmarks eneste cementproducent og råder over en af Nordeuropas største cementfabrikker beliggende i Aalborg samt siloanlæg i havne over hele landet. Fabrikken i Aalborg producerer årligt mere end 2,3 millioner tons fordelt på grå og hvid cement, som afsættes i Danmark og det øvrige Nordeuropa. Aalborg Portland A/S leverer cement til brug for både private og offentlige byggerier, herunder større infrastrukturprojekter.

Aalborg Portland A/S beskæftiger godt 350 medarbejdere i Danmark. Et mangeårigt fokus på miljø- og energiinvesteringer har resulteret i, at fabrikken i dag er anerkendt som en af de mest ressourceeffektive cementfabrikker i verden.

Aalborg Portland A/S er en del af Aalborg Portland Holding Koncernen, der i 2021 omsatte for over 10 milliarder kroner og har mere end 3.000 medarbejdere. Aalborg Portland Holding er moderselskabet for en række cement- og betonvirksomheder i blandt andet Norden, Belgien, USA, Tyrkiet, Egypten, Malaysia og Kina. Herudover har koncernen aktiviteter inden for udvinding og afsætning af tilslagsmaterialer (granit og grus) samt genanvendelse af affaldsprodukter.

Svar til: Høring 58488 af: Einar Feldager Hansen

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

347

INDSENDT AF

Einar Feldager Hansen

BY

Bagsværd

POSTNR.

2880

ADRESSE

Bagsværd hovedgade 116 A.12.f

HØRINGSSVAR

Jeg syntes at man skal anlægge Metrolinie M5 som en ringlinie fra Københavns Hovedbanegård til Bryggebroen og DR Byen. Et metrostop ved

Sundby Idrætspark med et afgreningskammer for en fremtidig metrolinie mod Irlandsvej/ Saltværksvej og Lufthavnen. Fra Sundby Idrætspark til et

Metrostop ved Elbagade/ Kastrupvej nær Amager Hospital. Metrostop ved Øresundsvej/Amagerbrogade. Skiftestation ved Amagerbro Mertostop.

Metrostop på Holmbladsgade et sted efter eget valg. Metrostop på Dokøen med Operaen og uddannelsessteder. Metrostop ved Vandflyverhangaren.

Stop på Lynetteholmen Fase1. her vender metrolinien og næste stop er Amerika Plads for passagerer til og fra Oslobåden og arbejdspladser. Gang og

cykelbro anlægges til Langelinie og en gang og cykeltunnel til Classensgade under Jernbanen og Kalkbrænderihavnsgade. Skiftstation Østerport stration.

Metrostop ved Rigshospitalet/ Amorparken. Der tages hensyn til en tænke S-togs tunnel fra Ryparken station til Københavns Hovedbanegård.

Skiftestation ved Nørreport Station. Videre tilbage til København Hovedbanegård. Strækningen over Østerbort Station kan eventuelt droppes og der

anlægges en skiftestation ved Trianglen Metrostartion. Metrolinien til Metrostationen Orientkaj forlænges til Tuborghavn. Hellerup Station. Emdrup

Station. og videre langs Ring 2 tilbage til Ny Ellebjerg Metrostation.

Mvh Einar

Svar til: Høring 58488 af: Katrine Stokholm

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

346

INDSENDT AF

Katrine Stokholm

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Ahrenkildes Allé 13

HØRINGSSVAR

Det er afgørende, at planlægningen af M5 tager udgangspunkt i en nuanceret vurdering af brugen af offentlig transport på Amager i dag. Belastningen af de oprindelige metrolinjer - særligt den til lufthavnen - skyldes at borgerne på Amager i høj grad cykler eller bruger bus for at tage metro resten af vejen. Antallet af pendlere på lufthavnslinjen må formodes at blive reduceret, hvis der findes et hurtigt alternativ. Det er derfor sandsynligt, at jo længere M5 forlænges mod syd på Amagerbrogade, jo større vil aflastningen blive af de oprindelige metrolinjer. Samtidig vil antallet af busser til Kbh H kunne reduceres betragteligt. Det er derfor helt afgørende, at de nye station på Amagerbrogade fremtidssikres ved at afkorte rejsetiden mest muligt for borgerne syd for Øresundsvej og ved de bedst mulige rammer for omstigning til busser i sydgående retning. Det bør derfor overvejes at forlænge linjen til Sundbyvester Plads, der er et væsentligt trafikknudepunkt i dag.

Placeringen ved Sankt Elisabeths Hospital vil være uhensigtsmæssig i forhold til omstigning til busser, og har ikke et potentiale i forhold til at reducere bustrafikken fra Amager til Kbh H.

Svar til: Høring 58488 af: Kommunstyrelsen i Skurups kommun

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

345

INDSENDT AF

Kommunstyrelsen i Skurups kommun

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Skurups kommun

BY

Skurup

POSTNR.

27480

ADRESSE

Stora Torggatan 4

HØRINGSSVAR

Skurups kommun har tagit del av remiss om metrolinje M5 och ber att få lämna följande yttrande.

Skurups kommun är geografiskt välbeläget mitt i södra Skåne och har en snabb befolkningstillväxt. Kommunikationerna mot Malmö och Ystad är starka genom det E65-nära läget samt pågatågstationer längs Ystadbanan i såväl Skurups som Rydsgårds tätort. Kommunen är tack vare de goda kommunikationerna mycket attraktiv som såväl boendeort som etableringsort för industrier, handel och andra verksamheter. Resandet med tåg har ökat kraftigt och i Region Skånes senaste Resvaneundersökning 2018 gjordes drygt 42 % av resorna över 25 km med tåg.

I Persontågsstrategi, Strategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne 2020-2040, bedöms resandeantalet öka kraftigt på Ystadbanan och det planeras för såväl snabbare som tätare avgångar från och med cirka 2030. Detta kommer stärka kopplingen mellan Skurup och Malmö än mer. Skurups kommun bedömer att kopplingen mellan stark kollektivtrafik och en Öresundsmetro kopplad till en metrolinje M5 Lila (öst) bidrar till att göra en attraktiv arbetsmarknad i och runt Köpenhamn mer tillgänglig samt att öka Skurups kommuns attraktivitet för framtida etableringar. Möjligheten att markant korta restiden Skurup-Köpenhamn bedöms av Skurups kommun ur ett arbetsmarknads- och etableringsperspektiv som väldigt positivt.

Sårbarheten och möjlig framtida kapacitetsbrist i det befintliga systemet med endast en passage över Öresund (Öresundsbron) är uppenbar och Skurups kommun ställer sig mycket positiva till att metrolinje M5 Lila (öst) kopplat till en Öresundsmetro bygger in redundans och kapacitetsökning i systemet. Skurups kommun ser vidare goda möjligheter att en Öresundsmetro kopplad till metrolinje M5 Lila(öst) kan öka det hållbara resandet.

Skurups kommuns samlade bedömning är att man ställer sig positiv till en utbyggnad av M5 Lila (öst) och att en koppling till Öresundsmetron kan bidra till en än mer positiv utveckling av såväl Skurups

kommun som andra skånska kommuner.

MATERIALE:

skurups kommuns yttrande metrolinje 5 - receipt kwkr6.pdf



Förvaltning
Serviceförvaltningen

Dokumenttyp
Brev

Datum
2022-10-31

Ärendenummer
KS 2022.1311

Sida
1 (2)

Mottagare
Københavns kommune

Svar på idéfasremiss för metrolinje M5 i Köpenhamn samt dess betydelse för Öresundsmetron

Skurups kommun har tagit del av remiss om metrolinje M5 och ber att få lämna följande yttrande.

Skurups kommun är geografiskt välbeläget mitt i södra Skåne och har en snabb befolkningstillväxt. Kommunikationerna mot Malmö och Ystad är starka genom det E65-nära läget samt pågatågstationer längs Ystadbanan i såväl Skurups som Rydsgårds tätort. Kommunen är tack vare de goda kommunikationerna mycket attraktiv som såväl boendeort som etableringsort för industrier, handel och andra verksamheter. Resandet med tåg har ökat kraftigt och i Region Skånes senaste Resvaneundersökning 2018 gjordes drygt 42 % av resorna över 25 km med tåg.

I Persontågsstrategi, Strategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne 2020-2040, bedöms resandeantalet öka kraftigt på Ystadbanan och det planeras för såväl snabbare som tätare avgångar från och med cirka 2030. Detta kommer stärka kopplingen mellan Skurup och Malmö än mer. Skurups kommun bedömer att kopplingen mellan stark kollektivtrafik och en Öresundsmetro kopplad till en metrolinje M5 Lila (öst) bidrar till att göra en attraktiv arbetsmarknad i och runt Köpenhamn mer tillgänglig samt att öka Skurups kommuns attraktivitet för framtida etableringar. Möjligheten att markant korta restiden Skurup-Köpenhamn bedöms av Skurups kommun ur ett arbetsmarknads- och etableringsperspektiv som väldigt positivt.

Sårbarheten och möjlig framtida kapacitetsbrist i det befintliga systemet med endast en passage över Öresund (Öresundsbron) är uppenbar och Skurups kommun ställer sig mycket positiva till att metrolinje M5 Lila (öst) kopplat till en Öresundsmetro bygger in redundans och kapacitetsökning i systemet. Skurups kommun ser vidare goda möjligheter att en Öresundsmetro kopplad till metrolinje M5 Lila (öst) kan öka det hållbara resandet.

Postadress
Skurups kommun
274 80 Skurup

Besöksadress
St. Torggatan 4

Telefon
0411-53 60 00

E-post
kansli@skurup.se

Webbplats
www.skurup.se



Förvaltning
Serviceförvaltningen

Dokumenttyp
Brev

Datum
2022-10-31

Ärendenummer
KS 2022.1311

Sida
2 (2)

Skurups kommuns samlade bedömning är att man ställer sig positiv till en utbyggnad av M5 Lila (öst) och att en koppling till Öresundsmetron kan bidra till en än mer positiv utveckling av såväl Skurups kommun som andra skånska kommuner.

Kommunstyrelsen

Lena Axelsson
Kommunstyrelsens ordförande

Marcus Willman
Kommundirektör

Följande handlingar har undertecknats den 31 oktober 2022



Skurups kommuns yttrande över remiss KS

2022.1311.pdf

(23823 byte)

SHA-512: 8a7b32a0481a2b88222e4e9e2ae07f4e3ad0e
3aa48a2d86da28e2abf2b835f19c0829aacdfa27804eb
faaabdf7dbf1ded6eadfda9b8d396211d297e8bc13b6

Underskrifter

2022-10-31 14:13:48 (CET)



Lena Axelsson

lena.axelsson@skurup.se
Undertecknat med e-legitimation (BankID)

2022-10-31 14:18:56 (CET)



Carl Marcus Willman

marcus.willman@skurup.se
Undertecknat med e-legitimation (BankID)



Undertecknandet intygas av Assently



Yttrande metrolinje 5

Verifiera äktheten och integriteten av detta undertecknade dokument genom att skanna QR-koden till vänster.

Du kan också göra det genom att besöka <https://app.assently.com/case/verify>

SHA-512:

37261d8a83103bca278de185a0d5d10964f3b3b51e1337cf8444b9eeebc884afa82a49e0df8fbc341115fbb1ddee2e4a03a01179ff8ec8e95a31ab8309ac26



Om detta kvitto

Dokumentet är elektroniskt undertecknat genom e-signeringsplattformen Assently i enlighet med eIDAS, Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 910/2014. En elektronisk underskrift får inte förvägras rättslig verkan eller giltighet som bevis vid rättsliga förfaranden enbart på grund av att underskriften har elektronisk form eller inte uppfyller kraven för kvalificerade elektroniska underskrifter. En kvalificerad elektronisk underskrift ska ha motsvarande rättsliga verkan som en handskriven underskrift. Assently tillhandahålls av Assently AB, org. nr. 556828-8442, Hölländargatan 20, 111 60 Stockholm, Sverige.

Svar til: Høring 58488 af: Mikkel Rlmsø Sørensen

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

344

INDSENDT AF

Mikkel Rlmsø Sørensen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Københavns Lufthavn

BY

Kastrup

POSTNR.

2770

ADRESSE

Lufthavnsboulevarden 6

HØRINGSSVAR

Hermed fremsendes høringssvar fra Københavns Lufthavn.

MATERIALE:

hoeringssvar vedr. metrolinje m5 -cph.pdf

Høringssvar vedr. Metrolinje M5

Københavns Lufthavne A/S
Box 74
Lufthavnsboulevarden 6
2770 Kastrup
www.cph.dk

Tlf.: +45 32 31 32 31
Fax: +45 32 31 31 00
E-mail: cph@cph.dk
CVR: 14 70 72 04

København, 28. oktober 2022

Københavns Lufthavn A/S' høringssvar til idéfasehøring for Metrolinjen M5

Københavns Lufthavn (i det følgende CPH) er et centralt omdrejningspunkt for den internationale mobilitet i Øresundsregionen. Den giver international tilgængelighed for både danske og svenske virksomheder og borgere, og mange svenske arbejder i virksomhederne i og omkring lufthavnen.

CPH har som målsætning, at al transport til lufthavnen skal være emissionsfri i 2030. Det stiller krav til det kollektive transportsystem, der betjener CPH. Selvom Metrolinjen M5, og på længere sigt en fremtidig Øresundsmetro, ikke går til og fra CPH, er den alligevel af afgørende betydning for at sikre, at der er tilstrækkelig kapacitet for fremtidens togtrafik til CPH, samt at togtrafikken er punktlig og effektiv til gavn for rejsende til lufthavnen.

Med åbningen af Femern-forbindelsen må det forventes, at efterspørgslen efter godstrafik mellem Skandinavien og resten af Europa vil øges, ligesom der kan forventes kapacitetsudfordringer på det øvrige tog- og metronet uden rettidige investeringer. Det er derfor afgørende, at kapaciteten på tognettet sikres, hvilket en Øresundsmetro også kan bidrage med, så det der bliver mulighed for at rejse hurtigere og nemmere mellem København og Malmø. Det vil frigøre plads i de nuværende tog, og vil dermed kunne sikre, at Øresundsbroen fortsat kan medvirke til effektive rejser med kollektiv transport til og fra CPH.

Det er derfor vigtigt for CPH, at udvidelsen af Metroen i Københavnsområdet altid sker under hensyntagen til projekter, der er afgørende betydning for at kunne fremtidssikre den kollektive transport i Greater Copenhagen.

For CPH er Metrolinjen M5 et sådant projekt, der samtidigt kan bane vejen for en Øresundsmetro.

CPH foreslår på den baggrund, at der i forbindelse med VVM-undersøgelse af linjeføringsalternativ M5 Øst via Amagerbrogade også gennemføres en analyse, som belyser mulighederne for at etablere en tilslutning af en Øresundsmetro på M5 Øst Amagerbrogade-løsningen. En sådan tilslutning kunne fx finde sted på strækningen mellem Prags Boulevard og det foreslåede fremtidige CMC-anlæg på Prøvestenen.

Med analysen vil det være muligt på et senere tidspunkt at træffe beslutning om, at gennemføre yderligere undersøgelser af en Øresundsmetro. Dermed vil det



være muligt fortsat at holde døren åben for at kunne fremtidssikre Øresundsregionens mobilitetsbehov.

CPH gør dog opmærksom på, at det er helt afgørende, at der i forbindelse med planlægningen af en kommende M5 Øst tages udstrakt hensyn til de brændstofanlæg på Prøvestenen, der er vitale for CPH's mulighed for at sikre, at lufthavnen kan få flyene i luften. Den nuværende brændstofforsyning til CPH fra Prøvestenen er effektiv og klimavenlig, og bør derfor fastholdes. Tilsvarende er Prøvestenen kritisk infrastruktur for forsyningen af en række brancher, som der også bør tages hensyn til i den langsigtede planlægning. Derfor opfordrer CPH til, at det sikres CMC-anlægget placeres, så disse hensyn kan imødekommes.

I den forbindelse anser CPH det for afgørende, at der bliver skabt sikkerhed for, at virksomhederne på Prøvestenen kan foretage de investeringer, der skal sikre den fremtidige brændstofforsyning. Her er særligt nye investeringer, der kan sikre omstillingen til brugen af grønt brændstof afgørende.

Med venlig hilsen

Mikkel Ruben Rimsø Sørensen
Seniorrådgiver Public Affairs

Svar til: Høring 58488 af: Jakob Juhl

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

343

INDSENDT AF

Jakob Juhl

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Samtank A/S

BY

Aarhus C

POSTNR.

8000

ADRESSE

Silicavej 15

HØRINGSSVAR

Samtank vil udtrykke sin store bekymring i forhold til ideen om at placere byggeplads, teknikspor og KVC-anlæg på Prøvestenen.

- Placeringen af et ikke-havnerelateret anlæg på havneareal vil fortrænge nødvendige havnevirksomheder.
- Driften af anlægget vil bidrage til støjbelastningen fra Prøvestenen, som vil indgå i det støjbidrag og medføre betydelig risiko for klager og deraf følgende begrænsninger i aktiviteten på Prøvestenen.
- Højbanen som vil køre på terræn på Prøvestenen vil forringe tilkørselsforholdene til Prøvestenen.
- Anlægsfasen vil medføre en betydelig belastning af området
 - Øget trafik som vil øge risikoen for påkørsler - der transporteres meget brændstof og farligt gods i tankbiler fra Prøvestenen og konsekvensen af påkørsler vil være stor.
 - Øget trafik vil vanskeliggøre fremkommeligheden for tankbiler på Prøvestenen, hvilket kan udfordre forsyningssikkerheden.
 - Anlægsfasen vil give en støv-belastning, som vil tilsmudse vores anlæg og fordyre og vanskeliggøre kritiske vedligeholdelsesprocesser og inspektioner.

Desuden er det væsentligt at placeringen ikke direkte eller indirekte medføre en øget personbelastning i risikovirksomhedernes konsekvenszoner. Dette vil kunne medføre at samfundskritiske risiko-aktiviteter ikke kan videreføres. Endelig må hverken anlægs- eller driftsfasen besværliggøre beredskabsindsatser, så responstider forlænges.

Svar til: Høring 58488 af: Claus Terkildsen

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

342

INDSENDT AF

Claus Terkildsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Peab Asfalt A/S

BY

Silkeborg

POSTNR.

8600

ADRESSE

Nørreskov Bakke 1

HØRINGSSVAR

Høringssvar til idéfasen af metrolinje M5

Hvem er Peab Asfalt A/S:

Peab Asfalt varetager alle opgaver inden for produktion og udlægning af asfalt, vedligeholdelse af veje samt specialopgaver med bl.a. broer og industrigulve. I Danmark beskæftiger vi samlet ca. 300 medarbejdere. Peab Asfalt i Danmark er en del af den svenske Peab koncern med ca. 16.000 ansatte.

Hvem er Peab Asfalt A/S på Prøvestenen:

Peab Asfalt A/S har en asfaltfabrik på Prøvestenen, som blev overtaget fra Superasfalt den 1. december 2021. Virksomheden råder over ca. 12.000 m² grundareal, hvilket er mindre end på en tidligere lokalitet ved Amager Landevej, hvor der var 16.000 m² grundareal til rådighed. Asfaltproduktion ca. 80.000 tons/år – derudover håndteres ca. 30-40.000 tons genbrugsasfalt/år.

Peab Asfalt A/S er tilfredse med de arealer og rammer, der er gældende, men ønsker om muligt mere plads på sigt, da virksomheden forventer en øget grad af genbrug i produktionen af asfalt. Det kræver mere plads til håndtering af genbrugsmaterialer fra Københavnsområdet.

Kommentarer til foreslået ny metrolinje M5:

Helt overordnet har vi ingen bemærkninger til de 2 linjeføringsforslag med stationer som sådan.

Vi har noteret os, at der i begge forslag til linjeføringer foreslås et vedligeholdelsescenter til Metroen på Prøvestenen. Yderligere forslås en tunnelbyggeplads på Prøvestenen i forbindelse med lilla linjeføring. Vi finder begge forslag meget u hensigtsmæssige, da det vil optage betydelige arealer fra en eller flere nuværende lejere, der således forventeligt må flytte eller nedlægge aktiviteter, da disse aktiviteter kræver nærhed til havnefaciliteter. Det vil ikke være muligt at finde lignende havnefaciliteter i tilstrækkelig nærhed af København.

De lejere der potentielt skal flytte er leverandører til Peab Asfalt A/S af hhv. rå- og genbrugsmaterialer. Peab Asfalt A/S modtager 60-65% af materialerne til produktion af asfalt via skib.

Det er en fremtidig udfordring, at der bliver færre råstoffer på Sjælland. Peab Asfalt A/S forventer derfor et øget behov for indskibning på Prøvestenen. Det skyldes at de store råstofområder ved Roskilde og Hedehusene med tiden løber tør for råstoffer, og at det derfor bliver sværere og sværere at få lokale råstoffer på Sjælland. Desuden modtages 30-40.000 tons genbrugsasfalt.

Prøvestenen er havneareal, og de materialer, der håndteres på det areal, som er foreslået anvendt til CMC og byggeplads, er typisk råstoffer og byggematerialer – altså materialer, som bl.a. skal anvendes til netop anlæg af metroen og den øvrige byudvikling i Østhavnen. Havnearealerne kan derfor ikke undværes – i særdeleshed ikke, da mængden af landproducerede råstoffer, som nævnt ovenfor, netop i Region Hovedstaden og på Sjælland forventes at blive stærkt reduceret over de kommende år.

For PEAB Asfalt er placeringen på Prøvestenen særlig god ud fra betragtninger om kritisk afstand og konkurrenceforhold. Asfalt kan i opvarmet tilstand være på ladet af en lastbil i op til ca. 1 time, afhængig af asfaltmaterialet. Det er således den maksimale køretid frem til udlægning af asfalt. PEAB vil gerne reducere omfanget af lastbiltransport af hensyn til økonomi og miljø (CO₂-udledning).

Der er flere forhold, der gør Prøvestenen miljømæssigt robust i forhold til de aktiviteter, der er på Prøvestenen.

Det er en fordel for virksomhederne at ligge på en havn, hvor der er vand og ikke naboer til flere sider. Der er reelt ikke andre steder at placere disse typer virksomheder tæt på København.

Prøvestenen ligger øst for København, hvilket er optimalt, da der ca. 80 % af tiden er vestenvind, således at materiale der støver og lugter i begrænset omfang påvirker boligområder mv. mod vest. Når vejret er godt, varmt og der er østenvind kan der opleves lugtgener fra asfaltproduktion.

Vi har noteret os, at der er alternative placeringer for kontrol- og vedligeholdelsescenteret, hvilket vi på det kraftigste vil anbefale anvendt i stedet således

at Prøvestenen bevares intakt. Det er essentielt for København at have en erhvervshavn til tørbulk, der ligger tæt på København både for tilgang og afgang af kritiske råvarer.

Med venlig hilsen

Peab Asfalt A/S

Claus Terkildsen

Adm. Direktør

MATERIALE:

hoeringssvar til idefasen af metrolinje m5 31102022.pdf

Hørings svar til idéfasen af metrolinje M5

Hvem er Peab Asfalt A/S:

Peab Asfalt varetager alle opgaver inden for produktion og udlægning af asfalt, vedligeholdelse af veje samt specialopgaver med bl.a. broer og industrigulve. I Danmark beskæftiger vi samlet ca. 300 medarbejdere. Peab Asfalt i Danmark er en del af den svenske Peab koncern med ca. 16.000 ansatte.

Hvem er Peab Asfalt A/S på Prøvestenen:

Peab Asfalt A/S har en asfaltfabrik på Prøvestenen, som blev overtaget fra Superasfalt den 1. december 2021. Virksomheden råder over ca. 12.000 m² grundareal, hvilket er mindre end på en tidligere lokalitet ved Amager Landevej, hvor der var 16.000 m² grundareal til rådighed. Asfaltproduktion ca. 80.000 tons/år – derudover håndteres ca. 30-40.000 tons genbrugsasfalt/år.

Peab Asfalt A/S er tilfredse med de arealer og rammer, der er gældende, men ønsker om muligt mere plads på sigt, da virksomheden forventer en øget grad af genbrug i produktionen af asfalt. Det kræver mere plads til håndtering af genbrugsmaterialer fra Københavnsområdet.

Kommentarer til foreslået ny metrolinje M5:

Helt overordnet har vi ingen bemærkninger til de 2 linjeføringsforslag med stationer som sådan.

Vi har noteret os, at der i begge forslag til linjeføringer foreslås et vedligeholdelsescenter til Metroen på Prøvestenen. Yderligere foreslås en tunnelbyggeplads på Prøvestenen i forbindelse med lilla linjeføring. Vi finder begge forslag meget uhensigtsmæssige, da det vil optage betydelige arealer fra en eller flere nuværende lejere, der således forventeligt må flytte eller nedlægge aktiviteter, da disse aktiviteter kræver nærhed til havnefaciliteter. Det vil ikke være muligt at finde lignende havnefaciliteter i tilstrækkelig nærhed af København.

De lejere der potentielt skal flytte er leverandører til Peab Asfalt A/S af hhv. rå- og genbrugsmaterialer. Peab Asfalt A/S modtager 60-65% af materialerne til produktion af asfalt via skib.

Det er en fremtidig udfordring, at der bliver færre råstoffer på Sjælland. Peab Asfalt A/S forventer derfor et øget behov for indskibning på Prøvestenen. Det skyldes at de store råstofområder ved Roskilde og Hedehusene med tiden løber tør for råstoffer, og at det derfor bliver sværere og sværere at få lokale råstoffer på Sjælland. Desuden modtages 30-40.000 tons genbrugsasfalt.

Prøvestenen er havneareal, og de materialer, der håndteres på det areal, som er foreslået anvendt til CMC og byggeplads, er typisk råstoffer og byggematerialer – altså materialer, som bl.a. skal anvendes til netop anlæg af metroen og den øvrige byudvikling i Østhavnen. Havnearealerne kan derfor ikke undværes – i særdeleshed ikke, da mængden af landproducerede råstoffer, som nævnt ovenfor, netop i Region Hovedstaden og på Sjælland forventes at blive stærkt reduceret over de kommende år.

For PEAB Asfalt er placeringen på Prøvestenen særlig god ud fra betragtninger om kritisk afstand og konkurrenceforhold. Asfalt kan i opvarmet tilstand være på ladet af en lastbil i op til ca. 1 time, afhængig af asfalmaterialet. Det er således den maksimale køretid frem til udlægning af asfalt. PEAB vil gerne reducere omfanget af lastbiltransport af hensyn til økonomi og miljø (CO₂-udledning).

Der er flere forhold, der gør Prøvestenen miljømæssigt robust i forhold til de aktiviteter, der er på Prøvestenen.



Peab Asfalt

| 2 (2)

Det er en fordel for virksomhederne at ligge på en havn, hvor der er vand og ikke naboer til flere sider. Der er reelt ikke andre steder at placere disse typer virksomheder tæt på København.

Prøvestenen ligger øst for København, hvilket er optimalt, da der ca. 80 % af tiden er vestenvind, således at materiale der støver og lugter i begrænset omfang påvirker boligområder mv. mod vest. Når vejret er godt, varmt og der er østenvind kan der opleves lugtgener fra asfaltproduktion.

Vi har noteret os, at der er alternative placeringer for kontrol- og vedligeholdelsescenteret, hvilket vi på det kraftigste vil anbefale anvendt i stedet således at Prøvestenen bevares intakt. Det er essentielt for København at have en erhvervshavn til tørbulk, der ligger tæt på København både for tilgang og afgang af kritiske råvarer.

Med venlig hilsen
Peab Asfalt A/S

Claus Terkildsen
Adm. Direktør

Svar til: Høring 58488 af: Enhedslisten Amager Øst v/ Karl Vogt-Nielsen

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

341

INDSENDT AF

Enhedslisten Amager Øst v/ Karl Vogt-Nielsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Enhedslisten, Amager Øst

BY

København

POSTNR.

2300

ADRESSE

Prøvestens Alle 15

HØRINGSSVAR

Hørings svar fra Enhedslisten, Amager Øst

Som det fremgår af høringsmaterialet, skal idefasen være med til at afgøre OM der skal etableres en metrolinje. Der er anført en række kommende udfordringer, som en ny metrolinje kan bidrage til at afhjælpe.

Nedenfor tages alene afsæt i forslaget om den lilla linje – den der går til Hovedbanen – da den orange ikke er løsning på en række af udfordringerne.

Der er peget på følgende udfordringer, som en M5 antages at løse:

1. Hovedstaden er i konstant udvikling, byen vokser, og trafikken bliver tættere de kommende år.
2. Byudviklingen af Kløverparken, Refshaleøen og Lynetteholm vil skabe behov for bedre trafikal betjening af de nye områder, så de er forbundet med resten af byen.
3. Der er allerede i dag trængselsproblemer i det eksisterende metrosystem M1/M2 mellem Amager og det øvrige København, specielt i myldretiden.
4. Trafikale fremskrivninger viser desuden, at befolkningsudviklingen i København betyder, at der i 2035 vil være kapacitetsudfordringer mellem Kongens Nytorv Station og Amager.

Ad 1)

De befolkningsprognoser som ligger bag vurderingerne af kollektive løsninger er forældede. Investeringer i denne størrelsesorden bør baseres på opdaterede forudsætninger. Det betyder også, at de forudliggende rapporter som KIK2 ikke længere er baseret på opdaterede fremskrivninger, men baseret på forventninger helt tilbage i kommunplanen 2015 - og dermed snart 10 år gamle tal for trafik- og befolkningsprognoser.

Ad 2)

Vi er enige i, at nye byudviklingsområder selvfølgelig skal have en kollektiv trafikbetjening, men der bør undersøges med og uden Lynetteholmen da der rejses mere og mere tvivl om dette projekt. En vurdering af aktuelle kommuneplaner i hovedstadsområdet viser således, at den forventede befolkningsudvikling i region hovedstaden fuldt ud kan bosættes stort set uden ny boligudvikling i København, hvilket gør Lynetteholmen overflødig som boligområde på sigt. Der bør derfor ses på kollektive løsninger som alene betjener Kløverparken og Refshaleøen, og her vil en metro sandsynligvis være overkill i forhold til passagergrundlaget.

Ad 3 og 4)

Det fremstilles som om M5 er den eneste løsning på trængselsproblemet i metroen til Amager. Der bør gennemføres en ny vurdering af mulige alternative løsninger herpå, dvs letbaner og BRT-busser, som kan gennemføres langt billigere og hurtigere end en ny metro.

Nogle vil sikkert anføre, at sådanne alternative løsninger blev der set på i den 5 år gamle rapport KIK2 - om udbygningen af den kollektive trafik i København. Dette var en screening af forskellige former for højklasset kollektiv trafik (metro, letbaner og BRT). Men mange forudsætninger er ændret i forhold til denne rapport fra 2017:

- Der blev i KIK2 sat fokus på kapaciteten over havnesnittet og betjening af nye byudviklingsområder. Men det var FØR Lynetteholmprojektet og planerne om en havnetunnel, som dermed ikke indgår i screeningen.

- Det var på et tidspunkt, hvor der var en væsentlig højere forventning til befolkningsudviklingen end i dag.

- KIK2 tager afsæt i 2015- kommuneplanen, hvor målsætningen bl.a. var max 33 % bilture, hvilket med kommuneplanen 2019 blev nedsat til max 25 %.

Endvidere kan der med rette rejses kritik af den måde, de tre løsningsmuligheder (metro, letbaner, BRT) sammenlignes på, og hvor metroen vælges som den klart bedste.

Hovedargumentet for metroløsning angives i KIK2 at være den hurtigere rejsetid og at metroen har en større kapacitet. Men det er baseret på sammenligninger, som ikke er reelle.

Fx sammenlignes en metroløsning med en letbaneløsning, hvor det jo ikke er svært at påvise, at hvis vi bruger 5-6 gange så mange mia. kr. på en metroløsning, så giver det flere passagerer, uden at

vurdere, hvor mange flere kollektive brugere vi kunne få, hvis der blev investeret det samme beløb i letbaner og BRT. Køretider manipuleres ved at sammenligne minutter uden at indregne, at metrobrugere skal bruge tid på at komme ned og op af tunnellerne – og at der er længere mellem stationerne, hvorfor mange skal gå i længere tid i begge ender. Endvidere påstås, at letbaner og BRT slet ikke vil aflaste den nuværende metro over havnesnittet. Disse ting kan findes i KIK2-rapporten fra 2017. Man vil have metroløsningen og analyserne tilpasses åbenlyst herefter.

Men KIK2-rapporten kan derfor IKKE bruges til afvise andre løsningsmuligheder, som alternativ til en M5 metrolinje.

Det er grundlæggende en fejl i planlægningen af den kollektive trafik i København og hovedstadsområdet, at der isoleret ses på en enkelt linjeføring, uden at vurdere mere overordnet, om store investeringer i denne størrelse kan give langt bedre effekter på det samlede trafikmønster og løse andre udfordringer, ved at sætte ind med andre løsninger end M5.

I KIK2 blev bl.a. anbefalet, at der blev undersøgt en BRT-løsning over havnesnittet. I maj 2018 udkom derefter en rapport "Ideoplæg til BRT-linje over havnesnittet fra Hovedbanegården til Refshaleøen". Den har primært karakter af at undersøge om der kunne indsættes BRT midlertidigt indtil en metro er etableret senere.

Der er således ikke gennemført nogen analyser af, om en M5 er den bedste løsning med de forudsætninger, der foreligger i dag.

Spørgsmålet er således, om mere metro overhovedet er den rigtige løsning, hvis vi ser mere overordnet på de trafikale og bymæssige udfordringer i hovedstaden.

Det er et faktum, at de 60 mia. kr. der hidtil er brugt på metrobyggeriet stort set ikke har påvirket biltrafikken i hverken København eller hovedstadsområdet. Det vil en M5 heller ikke. Brugere af metroen er tidligere cyklister og buspassagerer, som nyder godt af at kunne komme hurtigere frem. Hertil kommer nye brugere, alene fordi der kommer nye hurtige forbindelser. Men bilisterne? Nej.

Til trods for at København har en målsætning om at reducere bilkørslen markant, fortsætter man med at bruge milliarder på en kollektiv trafik som ikke reducerer bilkørslen.

Hertil kommer, at man i København hele tiden taler om behovet for billigere boliger, men man samtidig finansierer metrobyggeriet ved at sælge nye byggegrunde så dyrt som muligt. Kombinationen af metro og dyre byggegrunde modarbejder således direkte kommunens egne målsætninger.

Københavns kommune bør – inden der besluttes noget som helst om en evt. M5 – samarbejde med andre kommuner og regionen om hvilke kollektive løsninger, som kan konkurrere med den massive bilkørsel både ind og ud af København og på tværs i regionen, hvis de samme penge bruges mere klogt, som man plejer at udtrykke det i vore dage.

DSB har skuffen fuld af mange gode forslag til at forbedre den skinnebårne trafik, både regionaltog og især S-togsnettet. Projekter som aldrig er blevet til noget. Region Hovedstaden har tidligere fået udarbejdet forslag fra DTU om et sammenhængende letbanenet, som kan supplere S-togsnettet og overføre bilpendlere i hovedstadsområdet til kollektiv trafik. Movia har tilsvarende forslag til forbedringer i busnettet, herunder hurtigbusruter, såkaldte BRT-linjer, der er letbaner på gummihjul.

En sådan tilgang til den kollektive trafik i hovedstadsområdet frem for at koncentrere investeringerne inden for kommunegrænsen vil kunne imødekomme de mange udfordringer der er på trafikken – både begrænsningen i metroen over havnesnittet og også overflødig gøre en havnetunnel, fordi biltrafikken vil falde og hvor vi via trafiksaneringer i København kan opnå samme reduktion i den gennemkørende biltrafik i Københavns indre.

En generel forbedring af den kollektive trafik i hele hovedstadsområdet vil også gøre det mere attraktivt at bosætte sig mere spredt, frem for at bygge ud i Øresund med alle de problemer det projekt medfører.

Konkret kritik af metrolinjen

Metrostationer tager relativt meget areal på overfladen med op- og nedgange, elevatorer, cykelparkering, lysindfald mv. Der bliver ikke tale om nye rekreative arealer eller pladسدannelse.

En station ved det tidligere Skt. Elisabeth Hospital, vil betyde nedrivning af bygninger, der i dag bruges af psykiatrien. En metrostation ved Sundbyøsterhallen vil ødelægge den grønne pladسدannelse til ophold og bevægelse, der netop er etableret.

Begge stationer er rigtig dårlige løsninger. Hvis der kommer nye metrostationer, så er Sundbyvester Plads en bedre løsning.

Det ser ud som om Lergravsparken bliver nyt trafikknudepunkt. Hvad betyder det for byrummet og busforbindelserne? Hvordan er busforbindelserne med det sydlige Amager indtænkt i forhold til den nye metrolinje? Der er helt klart brug for bedre kollektiv transport til Amager Hospital samt mellem Amager og Hvidovre Hospital. Det er overhovedet ikke nævnt.

Der mangler helhedsløsninger for at skabe bedre kollektiv trafik, der kan få flere bilister til at skifte til bus, tog eller cykel. Ligesom byrummene for lokalbefolkningen ikke er medtænkt.

Til slut skal anføres, at metrobyggeriet økonomisk er en dundrende underskudsforretning selvom metroselskabets regnskaber forsøger at dække herover, og ikke mindst København har en stadig stigende gæld i metrobyggeriet. Trods 20 års drift og salg af enorme offentlige byggearealer til dyre priser, er den samlede gæld til metrobyggeriet ikke nedbragt.

Vi vil derfor også anbefale, at der gennemføres en uafhængig økonomisk analyse af det samlede metrobyggeri og hvad det på sigt betyder for kommunens økonomi og boligudgifter i det kommende byggeri som fortsat skal finansiere såvel gamle som nye metrolinjer.

Der er behov for at kommunen og også Folketinget ryster posen og sætter gang i en samlet koordineret plan for en kollektiv trafik, der reelt tager fat på de trafikale udfordringer for hele

regionen - og bliver et reelt modsvar på den stadig stigende bilkørsel og dermed også undgå de mange nye milliard-investeringer i vejudbygning.

Svar til: Høring 58488 af: Ingvar Sejr Hansen

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

340

INDSENDT AF

Ingvar Sejr Hansen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Udviklingselskabet By & Havn I/S

BY

København K

POSTNR.

1259

ADRESSE

Nordre Toldbod 7

HØRINGSSVAR

Se vedhæftede dokument.

MATERIALE:

hoeringsvar by og havn metro.pdf

blivhoert.kk.dk

Udviklingselskabet By & Havn I/S
Nordre Toldbod 7
1259 København K

Tel. 3376 9800
www.byoghavn.dk
info@byoghavn.dk

CVR nr. 30823702
EAN nr. 5798009800107

Høringssvar – Idéfasehøring af Metro til Refshaleøen og Lynetteholm

By & Havn fremsender hermed, som grundejer af Prøvestenen samt de kommende arealer på Lynetteholm samt en del af de arealer på Refshaleøen, som planlægges udviklet til nye byområder, forslag og bemærkninger til Københavns Kommunes idéfasehøring af metro til Refshaleøen og Lynetteholm – M5 lilla og M5 orange.

23. oktober 2022
S-20221023-1393
D-20221023-242260

Generelle bemærkninger

RJU@byoghavn.dk

Det fremgår af høringsmaterialet, at metro på Lynetteholm og Refshaleøen påtænkes etableret som højbane. Ud fra et planmæssigt perspektiv ville det være mest fleksibelt i forhold til den kommende byudvikling, at metro blev etableret underjordisk.

By & Havn har dog forståelse for, at et underjordisk anlæg vil være både dyrere og mere kompliceret at udføre, og har derfor følgende bemærkninger og anbefalinger til et anlæg over terræn.

Planmæssigt vil et synligt anlæg bl.a. have den fordel, at det også bliver synligt i bybilledet, hvordan man kan bevæge sig rundt på én gang komfortabelt og bæredygtigt.

For at metroanlægget ikke bliver så synligt, at det bliver en opdelende barriere i bykvarteret bør anlægget etableres på søjler. Erfaringer fra Nordhavn viser, at det kan gøres ret så raffineret, hvis frihøjden bliver tilstrækkelig stor og søjlerne tilstrækkeligt slanke og med en arkitektonisk kvalitet.

For at kunne aktivere det relativt store tracé, metroen vil beslaglægge, samt for at skabe sammenhæng i bydannelsen skal det desuden foreslås, at der skabes mulighed for byrum med f.eks. cykelparkering eller rekreative funktioner foruden mindre bygningsanlæg, under metrobakkerne.

Dialog, aftaler samt tiltrædelse i Ekspropriationskommissionen

By & Havn ser det som en stor fordel for udviklingen af attraktive bykvarterer, hvis der frem for gennemførelse af ekspropriationer indgås konkrete og detaljerede aftaler om de arealer, der vil blive behov for til Metroen. Aftaler foreslås at gælde såvel permanente som midlertidige arealbehov. Aftalerne vil selvfølgelig skulle tiltrædes af Ekspropriationskommissionen.

Bemærkninger til de to forslag

Jf. ovenstående er det By & Havns vurdering, at den lilla linjeføring som højbane vil have betydelig større kvalitet end den orange. Med de bløde kurver kan metrolinjeføringen indpasses i både ekspressive som mere traditionelle måder at disponere bykvartererne på, metroanlægget vil i bybilledet blive opfattet i korte frekvenser, og endelig vil udsigten fra det kørende metrotog skifte retning flere gange undervejs og dermed blive mere oplevelsesrig. Højbanens forløb tværs over Margretheholm Havn har jo desværre en negativ effekt for lystbådehavnens brugere, hvorfor strækningen hen over Havnen bør placeres så vestligt som muligt således, at der tages udstrakt hensyn til brugerne.

Den orange linjes nord-sydgående lige og stramme tracé vil i modsætning til ovenstående fremstå som en tydelig – og nærmest uendelig - opdeling i to adskilte byområder. Vælges den orange linjeføring bør det derfor genovervejes, at metroen etableres underjordisk gennem Refshaleøen og Lynetteholm.

Byggepladser, kontrol- og vedligeholdelsescenter (KVC), stationer og linjeføring ønskes placeret, så eventuelle ulemper for By og Havns eksisterende faciliteter og anlægsaktiviteter, kommende byudvikling i anlægsperioden og fremtidige byudviklingsmuligheder på både Lynetteholm, Prøvestenen og Refshaleøen, minimeres.

Af hensyn til den fremtidige byudvikling foretrækker By & Havn, at KVC ikke etableres på Lynetteholm og ser frem til dialog om konkret placering af både anlæg og arbejdspladser. Såfremt KVC placeres ved eller på Prøvestenen, kan det overvejes, om KVC kan placeres helt eller delvist på nyt opfyld i dele af Prøvestenskanalen af hensyn til de eksisterende aktiviteter på Prøvestenen.

Med venlig hilsen



Ingvar Sejr Hansen

Udviklings- og salgsdirektør

Svar til: Høring 58488 af: Andreas Høgild

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

339

INDSENDT AF

Andreas Høgild

BY

København N

POSTNR.

2200

ADRESSE

Krügersgade 3

HØRINGSSVAR

Hvis København vil have et Metro-net med en klar struktur og med logiske knudepunkter, er det nødvendigt at lave en plan IKKE for en linie af gangen, men for HELE NETTET. En strategi om man vil, som også må relatere sig til/omfatte de øvrige baner og busser...S-banen, Letbanen, Regionalbaner etc. Og så må man følge denne strategi over årtier.

Gør man ikke det, vil vi være dømt til at ende med et spaghetti-system, med dårlig funktionalitet, tilfældige forbindelser, over- og underbetjente områder, høje omkostninger etc.

De planer der p.t. findes om f.eks. Metro kun til, og rundt under, Rødovre (et villakvarter!) fra enten nord eller syd er et eksempel. En god metro-linie består typisk af radialer og enkelte cirkler. Ikke en blanding.

Der må også skabes en ny finansieringsmodel, idet den hidtidige "Ørestadsmodel" = "Sælge byggegrunde...bygge metro" har tjent ud.

Fordi:

1) Der er IKKE flere byggegrunde.

Lynetteholmen er et forkølet forsøg på at skaffe et sidste engangsbeløb, som desværre kun kan financiere en metro-stump til sig selv!

2) Den kan ikke financiere linier dér hvor der allerede er bebygget (og derfor ingen byggegrunde).

De fortsat (siden år 1900) største linier i byen (p.t. 5c og 2a) er stadig bus, mens vi til gengæld har metro til Ørestad, Nordhavn etc.

Man skal kun bruge Metro til det den egner sig til...

...uanset man måtte stolte man måtte være over den.

Når vi først som en af de sidste millionbyer i Europa fik metro i 2002, så skyldtes det i høj grad, at vi havde spildt 40 år på planer om S-BANE til alt...inkl. Tunnelbaner. Hvilket er alt for dyrt, klodset og bydestruktivt (før tunnelboremaskinen)

Nu vil vi have Metro til Malmø!

Et metrotog kan ikke køre 120 km/t (slet ikke 160)

Elsystemet er optimalt til korte men absolut ikke 30 km lange strækninger

En metro er for dyr, klodset etc. til byer under ½ million indbyggere (Malmø)

Here we go again...

Svar til: Høring 58488 af: Sanne Waldorff

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

338

INDSENDT AF

Sanne Waldorff

BY

København

POSTNR.

1432

ADRESSE

Luftmarinegade 58

HØRINGSSVAR

Kære Københavns Kommune

Mange tak for muligheden for at komme med input til den kommende metrolinje M5, der skal koble Refshaleøen og Lynetteholm til resten af byen.

Generelt

Opførsel, drift og vedligehold af metro bør betragtes som et samlet hele, således at økonomiske, sociale, og miljømæssige fordele og ulemper ved de enkelte løsninger strækker sig over både opførsel og den efterfølgende drift og vedligehold i et life-cycle approach. Herunder bør økonomiske usikkerheder ved de enkelte løsninger inddrages, så forudseelige risici for overskridelser af budget indregnes i de enkelte modeller.

I den økonomiske betragtning bør der ligeledes inddrages betragtninger omkring betydning for samfundet generelt, således at en mere driftsikker løsning godtgøres ift. mindre tabt samfundsmæssige værdi gennem mindre tabt arbejdsfortjeneste eller andre økonomiske betydninger for samfundet, hvis den ene løsning er mere driftsikker end den anden.

M5 Lilla

Nedgravet metro mellem Prags Boulevard og Refshaleøen er klar at foretrække

KK har oplyst, at metrolinjen er tænkt som en tunnellinje bortset fra strækningen mellem v/Prags Boulevard Øst og v/Lynetteholm Nord, hvor stationerne er tænkt som højbanestationer.

Det vil betyde, at metroen føres langs boligbyggeriet "Udsigten" som en højbane i 1.-2. sals højde. Denne plan giver anledning til en række bekymringspunkter for os beboere på Margretheholmen:

Indkigsgener for de lejligheder der er placeret ud for højbanen

Bekymring for rystelser og lydgener i lejlighedsbebyggelsen

Rekreativt fællesareal i tæt beboelsesområde forringes og opholds- og sportsfaciliteter ødelægges

Bekymring for støjgener på Margretheholms opholdsarealer

Ad 1. Indkigsgener for de lejligheder, der er placeret ud for højbanen

Den foreslåede linjeføring vil have store konsekvenser for de mange lejligheder, der vil få direkte indkig fra de forbipasserende metrotog til deres soveværelser og øvrige opholdsrum. Vi kan derfor ikke understrege nok, at en nedgravet tunnelbane langt ville være at foretrække frem for en højbane på Margretheholmens arealer.

Ad 2. Bekymring for rystelser og lydgener i lejlighedsbebyggelsen

København Kommune bedes i deres miljøkonsekvensrapport gennemføre grundige undersøgelser af hvilke konsekvenser den planlagte linjeføring kan få ift. rystelser og lydgener inde i beboelsesejendommen "Udsigten". Både i det tilfælde at den etableres som en højbane, men også meget gerne af hvilken forskel det vil gøre, hvis den etableres som en tunnelbane på dette stykke.

Ad 3. Rekreativt fællesareal i tæt beboelsesområde forringes og opholds- og sportsfaciliteter ødelægges
De skønne rekreative områder som i dag findes på Margretheholmen langs beboelsesejendommen "Udsigten" bliver med den foreslåede linjeføring skåret midt over af en industrielt udseende højbane. Det vil ødelægge det blomstrende udliv der i dag udspiller sig på opholdsarealerne hvor der spilles fodbold, hoppes på trampoliner, luftes hunde, bygges huler, dyrkes køkkenhaver og holdes bistader for blot at nævne nogle eksempler. De grønne rekreative områder er meget eftertragtet i det bynære område som Margretheholmen er placeret i. Derfor benyttes det i dag af besøgende fra hele indre by, som nyder naturen. Disse rekreative kvaliteter vil kunne bevares, såfremt metroen graves ned under jorden. Såfremt der etableres en højbane, frygter vi at der bliver skabt et uskønt område under højbanen i stil med det, der er opstået under metroen i Ørestaden.

Ad 4. Bekymring for støjgener fra metroen på Margretheholms opholdsarealer

Margretheholm er et tæt beboelsesområde med skønne grønne opholdsarealer, som hver dag benyttes af de flere tusinde beboere og gæster i området. Med lilla metrolinje er vi bekymret for, om det vil medføre øgede støjgener fra metroen over de tilladte værdier på vores grønne opholdsarealer på Margretheholmen. Vi vil derfor opfordre Københavns Kommune til i miljøkonsekvensrapporten at gennemføre undersøgelser af hvilke støjmæssige konsekvenser de planlagte trafikale ændringer vil kunne få for Margretheholms opholdsarealer samt vurdere om det er inden for de tilladte grænseværdier.

M5 Orange

KK har oplyst, at metrolinjen er tænkt som en tunnellinje bortset fra strækningen på Refshaleøen og v/ Lynetteholm Nord, hvor stationerne er tænkt som højbanestationer.

Derudover er der tænkt en strækning som højbane til et vedligeholdelsesområde på Prøvestenen.

Det vil betyde, at metroen føres langs boligbyggeriet "Udsigten" som en højbane i 1.-2. sals højde. Denne plan giver på samme måde som M5 Lilla anledning til en række bekymringspunkter for os beboere på Margretheholmen:

Bekymring for rystelser og lydgener i lejlighedsbebyggelsen

Rekreativt fællesareal i tæt beboelsesområde forringes og opholds- og sportsfaciliteter ødelægges

Bekymring for støjgener på Margretheholms opholdsarealer

Generelle overvejelser

Området på Margretheholmen vil i forvejen være belastet af trafik- og støj-gener som følge af opførelsen af Lynetteholmen. Disse gener er endnu ikke belyst og vi kender ikke omfanget af disse på nuværende tidspunkt.

Margretheholmen er således stærkt bekymret for de akkumulerede påvirkninger som disse to projekter vil give tilsammen.

Hertil skal tilføjes, at de generelle trafikale udfordringer for hele området endnu ikke er afklaret.

Margretheholmen mener, at følgende projekter alle er strategisk sammenhængende og bør inddrages i den strategiske miljøvurdering (SMV), da de akkumulerede effekter bør belyses.

Jordopfyldning/etablering af Lynetteholmen

Metrobyggeri

Østre Ringvej

Klima- og stormflodssikring af hele Hovedstaden

Der findes endnu ikke samlet plan for hele kyststrækning, og hvorledes del-løsninger (herunder Lynetteholmen) påvirker hinanden og de tilhørende projekter (Metro og Ringvej).

Vi vil gerne opfordre Københavns Kommune til at fremlægge en mere sammenhængende vision for området end den der pt. findes i kommuneplanen.

Svar til: Høring 58488 af: Dansk Sejlunion, Foreningen af Lystbådehavne I Danmark, Dansk Kano og Kajak Forbund og Dansk Forening for Rosport

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

337

INDSENDT AF

Dansk Sejlunion, Foreningen af Lystbådehavne I Danmark, Dansk Kano og Kajak Forbund og Dansk Forening for Rosport

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Dansk Sejlunion, Foreningen af Lystbådehavne I Danmark, Dansk Kano og Kajak Forbund og Dansk Forening for Rosport

BY

Brøndby

POSTNR.

2605

ADRESSE

Idrættens Hus

HØRINGSSVAR

31. oktober 2022

Til Københavns Kommune

Att.: Jesper Grønholt-Pedersen

Høringssvar til idefasehøring for miljøvurdering af metrolinje M5.

Dansk Sejlunion, Foreningen af Lystbådehavne I Danmark, Dansk Kano og Kajak Forbund og Dansk Forening for Rosport takker for lejligheden til at kommentere planerne for en kommende metrolinje M5. Som foreninger for de 11 lystbådehavne i Københavns Havn og de godt 50.000 brugere af Københavns vandarealer, har vi med stor interesse læst høringsmaterialet for både den Lilla og den Orange linjeføring af M5. Særlig de meget usikre forhold omkring linjeføringer og Margretheholm Lystbådehavn har foreningernes fokus.

Lilla linje

Med Tekniksporet til den Lilla linje (M5 øst) og selve Lilla linje foreslås det i ideoplægget, at linjerne skal krydse Margretheholm Havn via højbaner. Dette vil permanent lukke muligheden for, at mastebåde kan komme ind og ud af havnen. Margretheholm Lystbådehavn vil i forvejen blive begrænset af de nye vejbaner til jordtransport til Lynetten/Lynetteholm. Både den ene og den anden

højbane vil fjerne havnens funktionalitet og reelt nedlægge en af Danmarks største lystbådehavne. Foreningerne vil derfor på det kraftigste opfordre til, at man vælger den alternative løsning, hvor der bores en tunnel.

Desuden bør der findes en anden placering af Kontrol- og Vedligeholdelsescentret, som der også åbnes mulighed for i ideoplægget.

Orange linje

Igen udgør Tekniksporet hen over Margretheholm Lystbådehavn en trussel mod havnens eksistens. Hvis Kontrol- og Vedligeholdelsescentret placeres på prøvestenen, må der anlægges en boret tunnel under Margretheholm Lystbådehavn.

For begge linjeføringer gælder

Margretheholm Lystbådehavn har måtte acceptere en klapbro til de meget omfattende jordtransporter, der i sig selv vil blive en stor begrænsning for lystbåde med master. Flere højbaner med tilhørende støjforurening gør det vanskeligt at opretholde det særlige sejler- og havnemiljø, som nydes af langt flere københavnere end klubbernes medlemmer.

Derfor anbefaler foreningerne, at der for begge linjeføringer fra starten arbejdes med tunneler, både i anlægs- og driftsfaserne.

Foreningernes bemærkninger er givet på baggrund af de meget indgribende planer for Københavns Havn med Lynetteholm, Højvandslukke, bro til jordtransport over Margretheholm Lystbådehavn og Cykelbro fra Langelinie Lystbådehavn til Refshaleøen. Tilsammen har disse projekter skabt en betydelig uro og bekymring for fortsat sejlads i Københavns Havn, særlig for mastebåde.

Med venlig hilsen

Dansk Sejlunion, Foreningen af Lystbådehavne I Danmark, Dansk Kano og Kajak Forbund og Dansk Forening for Rosport

MATERIALE:

hoering - idefase metrolinier m5.pdf



31. oktober 2022

Til Københavns Kommune
Att.: Jesper Grønholt-Pedersen

Høringssvar til idefasehøring for miljøvurdering af metrolinje M5.

Dansk Sejlunion, Foreningen af Lystbådehavne i Danmark, Dansk Kano og Kajak Forbund og Dansk Forening for Rosport takker for lejligheden til at kommentere planerne for en kommende metrolinje M5. Som foreninger for de 11 lystbådehavne i Københavns Havn og de godt 50.000 brugere af Københavns vandarealer, har vi med stor interesse læst høringsmaterialet for både den Lilla og den Orange linjeføring af M5. Særlig de meget usikre forhold omkring linjeføringer og Margretheholm Lystbådehavn har foreningernes fokus.

Lilla linje

Med Tekniksporet til den Lilla linje (M5 øst) og selve Lilla linje foreslås det i ideoplægget, at linjerne skal krydse Margretheholm Havn via højbaner. Dette vil permanent lukke muligheden for, at mastebåde kan komme ind og ud af havnen. Margretheholm Lystbådehavn vil i forvejen blive begrænset af de nye vejbaner til jordtransport til Lynetten/Lynetteholm. Både den ene og den anden højbane vil fjerne havnens funktionalitet og reelt nedlægge en af Danmarks største lystbådehavne. Foreningerne vil derfor på det kraftigste opfordre til, at man vælger den alternative løsning, hvor der bores en tunnel. Desuden bør der findes en anden placering af Kontrol- og Vedligeholdelsescentret, som der også åbnes mulighed for i ideoplægget.

Orange linje

Igen udgør Tekniksporet hen over Margretheholm Lystbådehavn en trussel mod havnens eksistens. Hvis Kontrol- og Vedligeholdelsescentret placeres på prøvestenen, må der anlægges en boret tunnel under Margretheholm Lystbådehavn.

For begge linjeføringer gælder

Margretheholm Lystbådehavn har måtte acceptere en klapbro til de meget omfattende jordtransporter, der i sig selv vil blive en stor begrænsning for lystbåde med master. Flere højbaner med tilhørende støjforurening gør det vanskeligt at opretholde det særlige sejler- og havnemiljø, som nydes af langt flere københavnere end klubbernes medlemmer.

Derfor anbefaler foreningerne, at der for begge linjeføringer fra starten arbejdes med tunneler, både i anlægs- og driftsfaserne.

Foreningernes bemærkninger er givet på baggrund af de meget indgribende planer for Københavns Havn med Lynetteholm, Højvandslukke, bro til jordtransport over Margretheholm Lystbådehavn og Cykelbro fra Langelinie Lystbådehavn til Refshaleøen. Tilsammen har disse projekter skabt en betydelig uro og bekymring for fortsat sejlads i Københavns Havn, særlig for mastebåde.

Med venlig hilsen

Foreningen af Lystbådehavne
Jesper Højvang
Direktør

Dansk Sejlunion
Christian Lerche
Direktør

Dansk Kano og Kajak Forbund
Nina Øverberg
Udviklingschef

Dansk Forening for Rosport
Bent Jørgensen
Sekretariatschef

Svar til: Høring 58488 af: A.P. Møller-Mærsk A/S

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

336

INDSENDT AF

A.P. Møller-Mærsk A/S

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Andreas Sørensen, Head of Maersk Facility Management Denmark

BY

København K

POSTNR.

1263

ADRESSE

Esplanaden 50

HØRINGSSVAR

Se vedlagte høringssvar samt bilag.

MATERIALE:

høringssvar -metrolonje m5 - idefasehoering for miljøevurdering - maersk.pdf

bilag maersk - input til idefasehoering 281022.pdf



København, 31 oktober 2022

METROLONJE M5 – IDÉFASEHØRING FOR MILJØVURDERING

Hermed indleveres på vegne A.P. Møller-Mærsk A/S (i det følgende Maersk) oplæg til overvejelser i forbindelse med placering af metrostationer ved udvidelse af metronettet med M5.

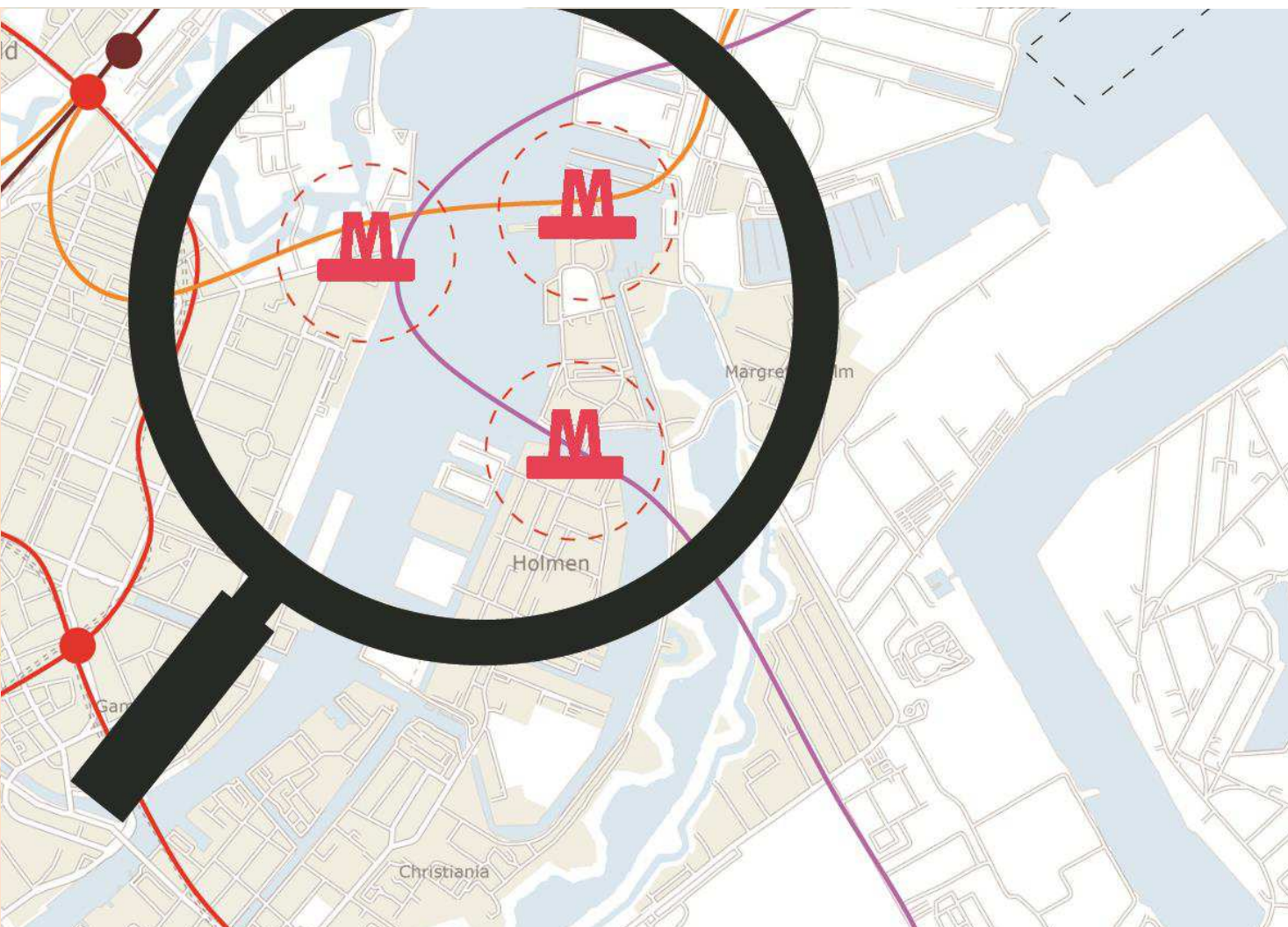
Maersk vokser, og København får andel i denne vækst, da der placeres yderligere ca. 600 medarbejdere i Maersks hovedkvarter i København. Maersk vil således opføre en ny bygning på Amaliegade 44 som nabo til det nuværende hovedkvarter på Esplanaden 50. Det samlede hovedkvarter skal beskæftige ca. 3.500 medarbejdere fra ultimo 2026, og samtidig modtage et betydeligt antal internationale gæster, såvel fra Maersk som eksterne gæster. Det er hensigten at opføre et nyt og bæredygtigt byggeri, der blandt andet lægger op til, at medarbejderne (og gæster) – som i dag - for langt størstedelens vedkommende skal ankomme ved anvendelse af offentlig transport eller cykel.

Følgelig ønsker Maersk at bidrage til, at det overvejes, hvorvidt der kan placeres en metrostation i nærheden af beliggenheden for Maersks hovedkvarter – og i øvrigt en del turistattraktioner. Maersk har anmodet Niras A/S som rådgivende ingeniørfirma om at fremkomme med mulige forslag og idéer til, hvorledes dette kan lykkes, og der vedlægges således en rapport modtaget fra Niras herom. Maersk deltager meget gerne i en drøftelse med Metroselskabet og andre relevante aktører om, hvorvidt og hvordan dette evt. kan realiseres, herunder hvorledes Maersk evt. kan bidrage til realiseringen heraf.

Vi ser frem til at høre fra jer. Kopi af nærværende brev bilagt rapport er tillige tilgået direktionen for Metroselskabet.

Med venlig hilsen

Andreas Sørensen
Head of Maersk Facility Management Denmark



Idefasehøring for metrolinjen M5

Screening af ændrede linjeføringer og etablering af nye metrostationer

Mærsk

Dato: 28. oktober 2022

Indhold

1.	Indledning.....	3
2.	Motivation.....	4
3.	Forudsætninger.....	7
3.1.	Anlægs­mæssige overvejelser	7
3.2.	Anlægsøkonomiske overvejelser	7
3.3.	Passagerpotentialer	7
4.	Forslag til ændring af kort linje (orange)	9
4.1.	Beskrivelse af linjeføring	9
4.2.	Mulig placering af nye stationer	10
4.2.1.	Placering af vestlig station	10
4.2.2.	Placering af østlig station	11
5.	Forslag til ændring af lang linje (lilla).....	12
5.1.	Beskrivelse af linjeføring	12
5.2.	Mulig placering af nye stationer	13
5.2.1.	Placering af vestlig station	13
5.2.2.	Placering af østlig station	13

Rev.nr.	Dato	Beskrivelse	Udarbejdet af	Kontrolleret af	Godkendt af
[Enter rev.no]	[Enter date]	[Enter description]	ACH, KAF, JULB	NNRS	CTRU

1. Indledning

Metroselskabet har sendt idéforslag om en ny metrolinje M5 i offentlig høring. Det overordnede formål med M5 er at understøtte en bæredygtig udvikling af de nye byudviklingsområder i Kløvermarken, Refshaleøen og på sigt Lynetteholmen. Yderligere skal en ny metrolinje aflaste det eksisterende metronet, som allerede i 2025 vil være kapacitetsudfordret i myldretiden.

Idéfasehøringen omfatter to linjeføringsforslag til M5: en lang linje (lilla) og en kort linje (orange).

Idéfasehøringen er en indledende høring før igangsættelse af en eventuel miljøkonsekvensvurdering. Det er i idéfasen derfor muligt at påvirke forslagene til f.eks. stationsplacering.

Nærværende notat danner grundlag for Mærsk' input til den offentlige høring, med henblik på at belyse potentialerne ved at ændre på de to forslag. Målet er at influere på M5's linjeføring og stationsplaceringer. Det forudsættes, at det offentlige materiale for idéfasehøringen er kendt; således gennemgås ikke de af Metroselskabets foreslåede linjeføringer.

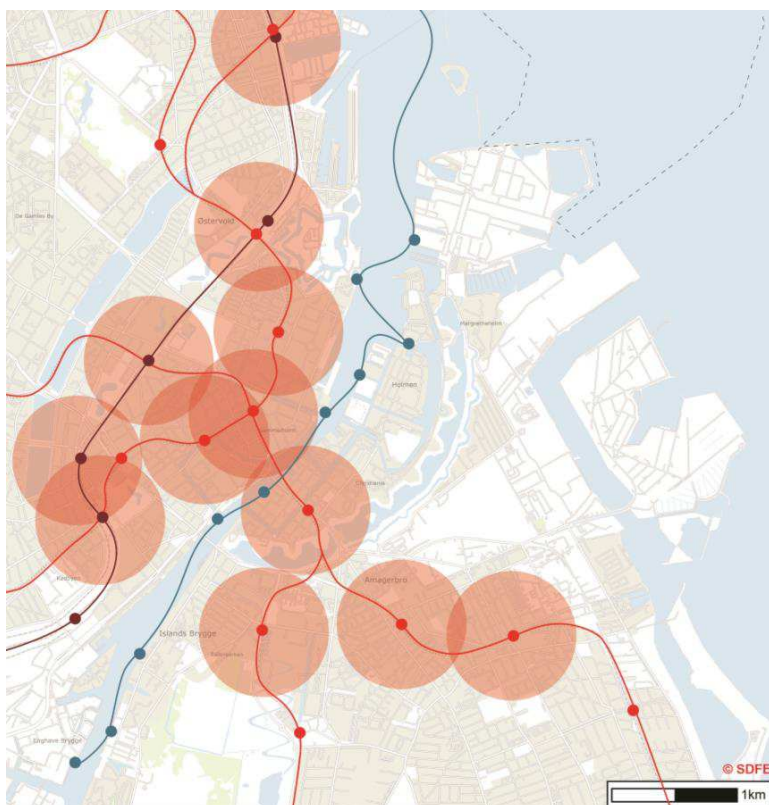
2. Motivation

Nærværende høringssvar omfatter forslag om en undersøgelse af supplerende metrostationer i området omkring Nordre Toldbod og på Holmen. Motivationen for dette skal findes i følgende forhold:

1. Bedre sammenhæng i det københavnske kollektive transportudbud

En ændret metrolinieføring, der går på tværs af Havneløbet, og mulighed for placering af yderligere to metrostationer øst og vest for Havneløbet, vil sy den kollektive transport i området bedre sammen. Herved styrkes de enkelte transporttilbud ved at skabe øgede synergieffekter på tværs af det københavnske kollektive trafiksystem.

Kortet herunder viser sammenhængen i det eksisterende kollektive transportudbud, med både S-toget, metrosystemet og havnebussen, med oplande angivende 600 m stationsnærhed. Det ses, at havnebussen ikke har nogle koblingspunkter med den skinebårne kollektive transport i det centrale København. Da havnebussen i vid udstrækning bruges af turister eller til rekreative formål, er der et stort potentiale i at knytte denne op mod metro, så den bliver bedre forbundet med det eksisterende system. Dette vil gøre denne transportform langt mere attraktiv for pendlere end hvad tilfældet er i dag.

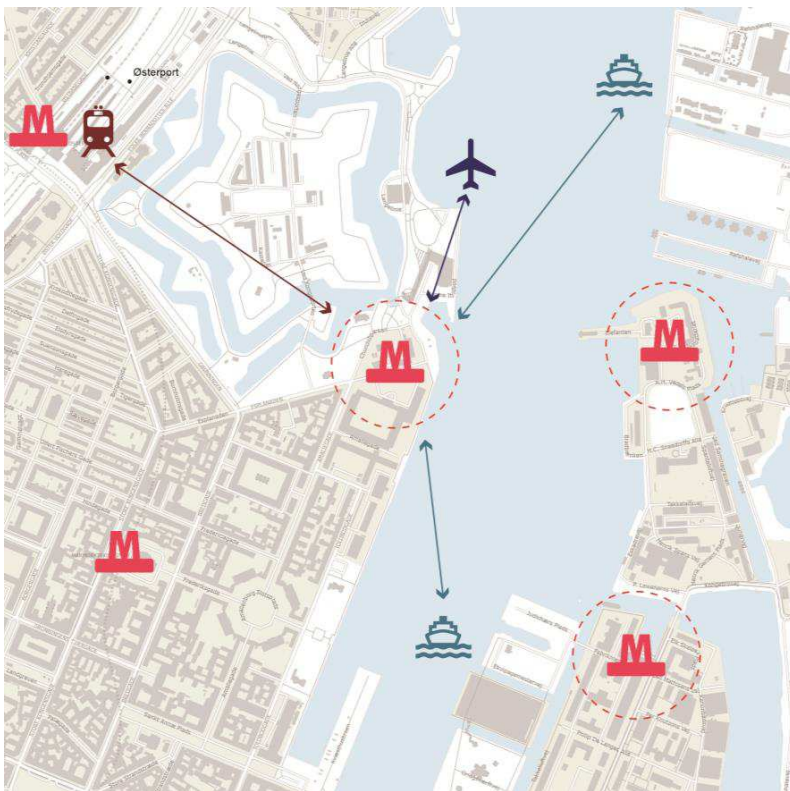


Figur 1 Sammenhæng i det eksisterende kollektive transportudbud i det centrale København (brun linje er S-toget, røde linjer er metroen og den blå linje er havnebussen)

2. Bedre dækning i den kollektive transport

En ændret linjeføring af metrolinjen, så denne går på tværs af Havneløbet, og mulighed for placering af yderligere to metrostationer øst og vest for Havneløbet, vil give et øget passagerpotentiale i det offentlige transportsystem. Dette grundet de to nye stationers nærhed til flere store arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner, samt en ny servicering af flere populære turistattraktioner. Derved vil den nye linjeføring kunne være med til at aflaste vejene ved at begrænse bil- og i særdeleshed turistbustrafikken i det centrale København.

Kortet herunder viser, at Langelinie og attraktionerne omkring Kastellet samt uddannelsesinstitutionerne på Holmen ligger uden for de stationsnære områder for de eksisterende metrostationer. Med stiplede cirkler er angivet foreslåede lokaliteter for placering af nye metrostationer. Pilene fra den øvrige – eksisterende – offentlige transport viser potentialerne i at koble de nye stationer op mod den eksisterende infrastruktur for at forbedre tilgængeligheden til disse centrale knudepunkter.

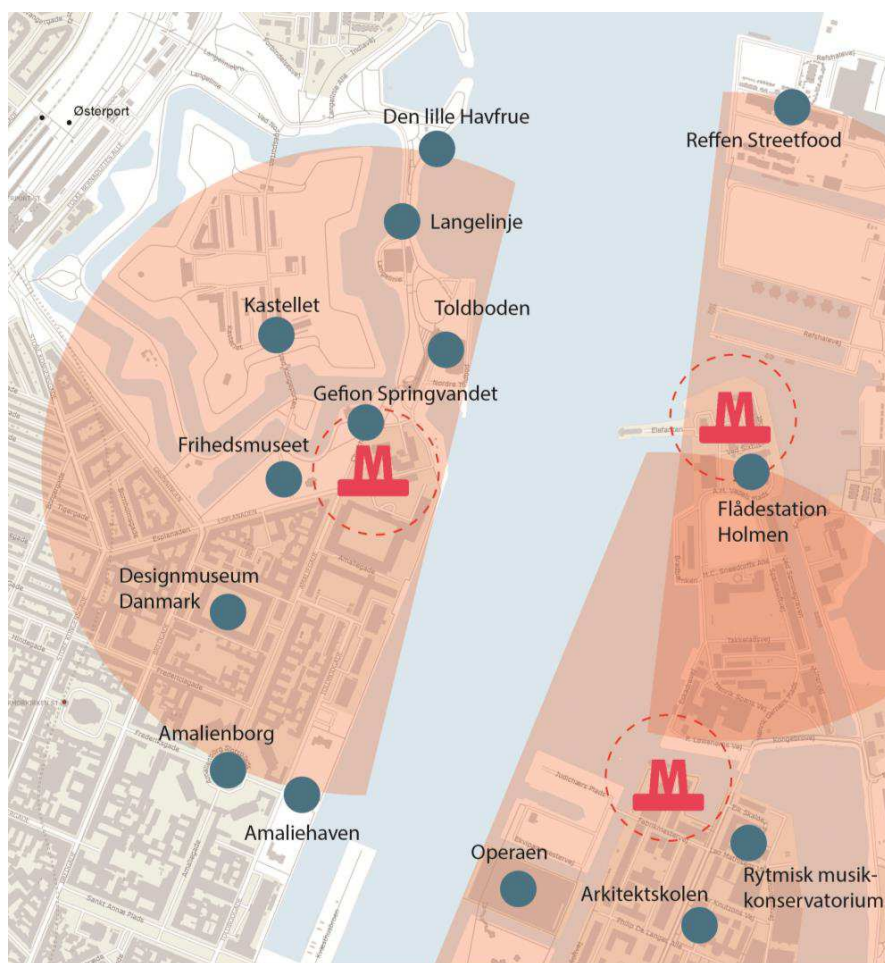


Figur 2 Kobling mellem eksisterende kollektivt transportudbud og forslag til nye metrostationer. Den vestlige station giver mulighed for at knytte metroen op mod øvrig kollektiv transport og derved skabe en synergieffekt.

3. Forbedret tilgængelighed til store turistattraktioner

Der er flere store turistattraktioner omkring Langelinie og Holmen, Disse vil kunne betjenes via offentlig transport, hvis linjeføringen ændres for de to forslag, der er i høring. Turister er særligt afhængige af at kunne komme nemt og intuitivt rundt. En forbedret tilgængelighed til de store attraktioner, vil gøre det nemmere for besøgende at finde rundt og vil derved øge Københavns konkurrencedygtighed mod øvrige europæiske storbyer, som har et bedre udbygget høj-klasset metronet.

Kortet herunder viser de eksisterende turistattraktioner i området, som de nye metrostationer ville kunne være med til at betjene. Særligt vil den vestlige metrostation ved Frihedsmuseet og Gefion Springvandet medføre en betydelig forbedret tilgængelighed til de anviste turistattraktioner.



Figur 3 Eksisterende turistattraktioner i det centrale København, som i dag har en relativ dårlig kollektiv trafikbetjening

3. Forudsætninger

3.1. Anlægmæssige overvejelser

Der er i dette notat taget udgangspunkt i Metroselskabets koncept for stationer på Metroen, hvor hele stationen rummes i en kasse under jorden, og hvor der dermed er en binding imellem den plads, der anvendes på overfladen, og skinnernes retning ved perronen.

3.2. Anlægsøkonomiske overvejelser

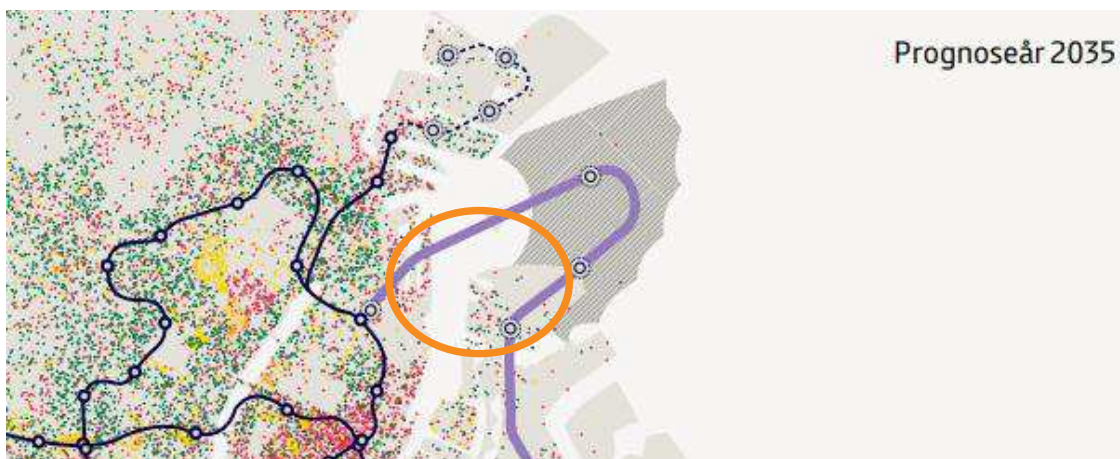
I Forundersøgelsen fra 2020 er der for den lange linje angivet, at løsningen med højbane er valgt på baggrund af økonomiske aspekt. Hvis strækningen skal lægges i tunnel vil det fordyre løsningen med ca. 2,5 mia. (2020 priser). I tillæg fremgår det, at der på strækningen vil være forholdsvis få påstigere i 2035, hvilket skyldes, at byudviklingsområderne kun i begrænset omfang er udbygget på dette tidspunkt. Af denne årsag er det derfor primært aflastning af M1/M2, der vil være det primære formål med M5 de første årtier.

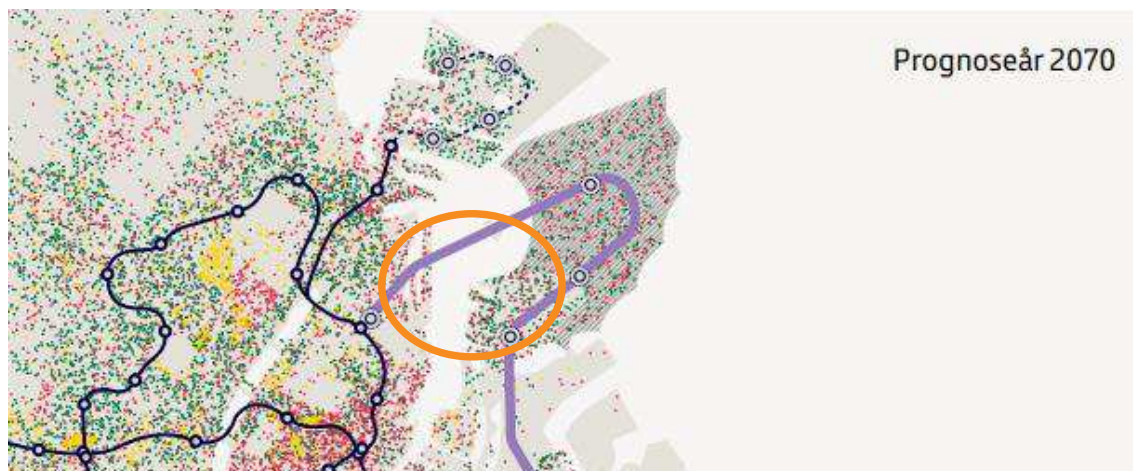
Ændres linjeføringen af den lange linje, så denne får en større orientering mod det centrale København, vil den nye metrolinje antageligvis generere nye påstigere allerede fra 2035, da den kommer til at dække eksisterende byområder, som i dag ikke er metrobetjent. De øgede anlægsomkostninger medfører således en væsentligt styrkelse af metroens funktion som et kollektivt trafiknet i København, og vil styrke udviklingen af områderne på Refshaleøen og Lynetteholm

3.3. Passagerpotentialer

Som en del af planforudsætningerne i Udredningsrapporten for metrobetjening af Lynetteholmen er angivet den forventede udvikling af befolkningstal, arbejdspladser og studiepladser, se nedenstående kort.

Frem mod 2070 forventes en markant stigning i aktivitetstal i området omkring Nordre Toldbod og Holmen.





Figur 4 Kortlægning af antal borgere, studiepladser og arbejdspladser i hhv. 2035 og 2070. Hver prik angiver 100 borgere (grøn), studiepladser (gul) eller arbejdspladser (rød) Den orange cirkel indikerer det område, der har begrænset dækning med kollektiv transport, og som er genstand for nærværende screening.

Kortene viser alene planforudsætninger, og ikke den trafik, som genereres af de intensive besøgstal på Kastellet og Langelinie, Den Lille Havfrue, Operaen og Holmen. Det anslås, at alene Den lille Havfrue årligt har ca. 1 mio. besøgende. Operaen anslås at have et besøgstal på omkring 1/2 mio. besøgende, Holmen noget tilsvarende.

Dette er attraktioner, som ikke i dag dækkes af det kollektive transportudbud. Tilvejebringes en stationsnærhed for disse attraktioner, kan turister transportere sig mere smidigt og bæredygtigt i den kollektive transport, i stedet for brugen af turistbusser, som fylder meget i det lokale bybillede omkring Toldboden. I tillæg vil de mange udefrakommende gæster i Operaen kunne benytte offentlig transport ind og ud af byen, i stedet for at føle sig nødsaget til at komme i bil.

En station beliggende på Holmen vil betjene funktioner som Flådestation Holmen, den nordlige del af det tidligere flådeområde, der i dag rummer et stort antal studieinstitutioner, samt i rimelig grad også Operaen.

4. Forslag til ændring af kort linje (orange)

4.1. Beskrivelse af linjeføring

I den linjeføring, der er vist i høringsmaterialet, er Østerport M5 metrostation placeret i Østbanegade.

Ved at vende udkørslen fra Østerport, så togene mod Refshaleøen forlader stationen i sydvestlig retning, kan linjen føres i en kurve under Nyboder og videre på tværs af Havneløbet mod Refshaleøen. Der kan her placeres en station i en lokalitet omkring Frihedsmuseet. Mulighederne er vist på nedenstående figur.

En stationsplacering som her beskrevet, vil åbne for muligheden for at etablere (eller forberede) en station på det område, der nu rummer Flådestation Holmen. Det må anses for sandsynligt, at flåden vil fraflytte dette område indenfor en overskuelig fremtid. Uanset hvad området, og den nuværende fredede boligmasse, vil finde af anvendelse, vil en stationsnær placering være attraktiv. Herefter vil linjen kunne komme op til overfladen i området bag rækkehusene på Refshalevej, og fortsætte som højbane til stationer på Refshaleøen og Lynetteholm.



Figur 5 Forslag til ændret linjeføring for Orange Linje

Det fremgår af Forundersøgelsen, at linjeføringen fra Østerport mod vest på sigt føres videre til Rigshospitalet.

Med en automatisk metro vurderes en linjeføring fra fx Rigshospitalet, via Østerport og videre mod Refshaleøen, ikke at være den store udfordring. Togene kan hurtigt skifte retning, hvilket kan ses i Vanløse hver dag. For at være tilstrækkeligt effektivt, kræver det dog, at ind- og udkørsel fra de to spor på Østerport station, ikke krydser i niveau. Dette kan opfyldes ved, at Østerport M5 bygges i to niveauer, i lighed med den eksisterende metrostation Marmor-kirken. Dette vil have den yderligere fordel, at stationens bredde minimeres, således at den knebne plads i Østbanegade bliver tilstrækkelig, uden at adgangen til de boliger i Østbanegade, der ligger langs den kommende station, bliver helt forringet.

Det vil være simpelt at forberede en fortsat linjeføring mod nordøst, til en eventuel senere styrkelse af Metroforbindelsen til Nordhavn.

4.2. Mulig placering af nye stationer

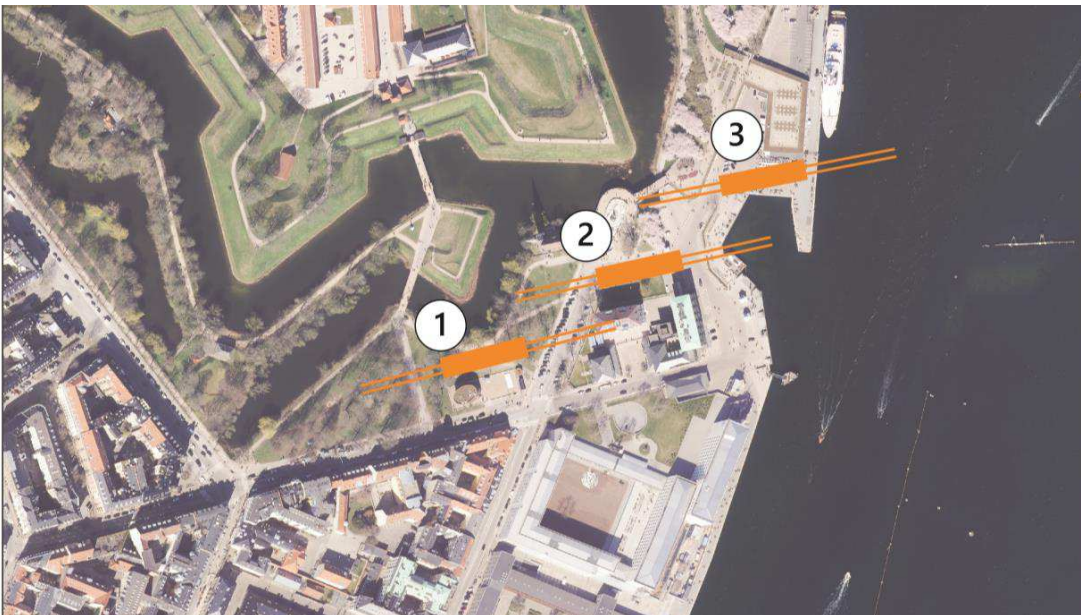
4.2.1. Placering af vestlig station

På den orange linje foreslås en supplerende metrostation i området omkring Frihedsmuseet. De mulige placeringer er angivet med numre på nedenstående figur. Navngivning af denne station kunne være Kastellet, Toldboden, Den Lille Havfrue eller Langelinie. I det følgende gennemgås de umiddelbare forslag til placeringer, hvor det vurderes *fysisk* muligt at etablere en metrostation.

Stationsplacering 1 – nord for Frihedsmuseet. Med etablering af en metrostation vil denne placering give mulighed for at etablere et nyt byrum i nærhed til museet og derved sætte fokus på denne turistattraktion. Ved kombination af anlæggelse af et byrum på overfladen, giver det mulighed for ophold nær Kastellet. I dag er der begrænset med offentlig opholdsmuligheder i dette område, og en metrostation her kan højne oplevelsen og tilgængeligheden for besøgende.

Stationsplacering 2 – ved Gefion Springvandet. Denne placering kan ligeledes styrke området som et eksisterende byrum. Endvidere ligger denne placering fysisk tættere på Toldboden og Langelinie, og har bedre visuel kontakt, hvilket vil øge tilgængeligheden til disse områder for turister.

Stationsplacering 3 – placering på Nordre Toldbod. Placering af station her vil fylde det ikke-aktiverede byrum, som ligger syd for caféerne. Placeringen her vil ligge meget centralt ift. turistattraktionerne, men lidt længere væk fra de store arbejdspladser i området, som findes syd for området.



Figur 6 Mulige placeringer af ny metrostation i området omkring Frihedsmuseet

4.2.2. Placering af østlig station

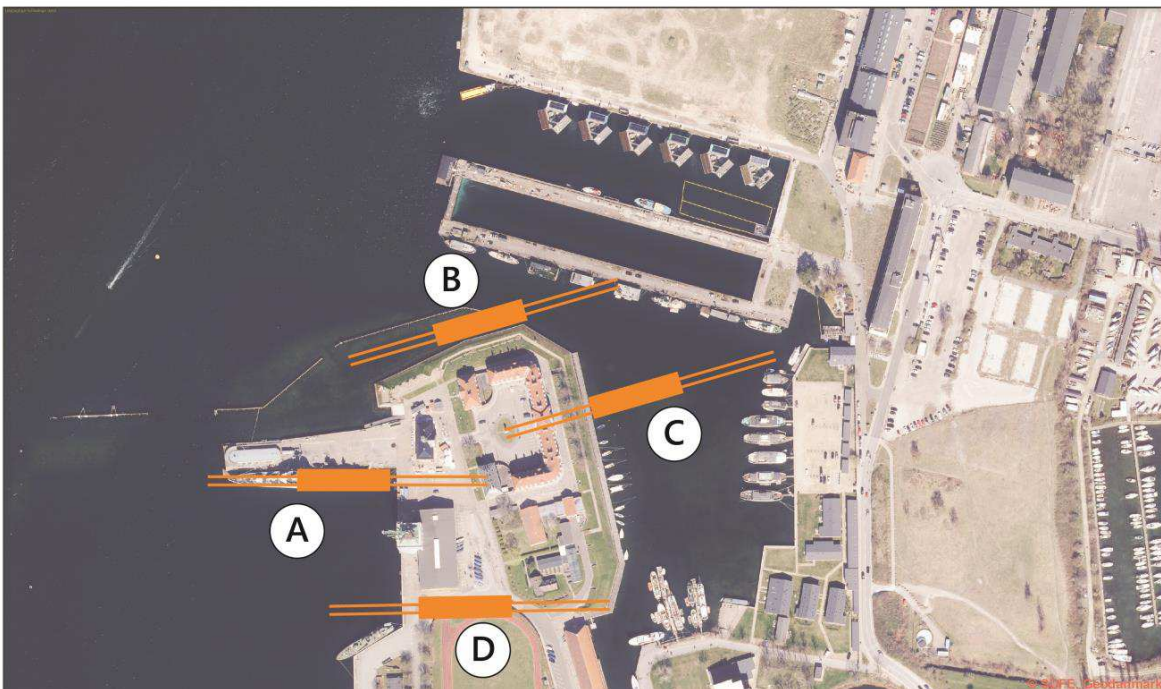
På Holmen foreslås fire mulige placeringer af en ny metrostation. De mulige placeringer er angivet med bogstaver på nedenstående figur. Navngivning af denne station kunne fx være Holmen, Ny Holm eller Sixtus. I det følgende gennemgås de umiddelbare forslag til placeringer, hvor det vurderes *fysisk* muligt at etablere en metrostation.

Stationsplacering A – ved molen. En metrostation placeret her vil være en optimal placering ift. synlighed og tilgængelighed.

Stationsplacering B – ved Batteriet Sixtus. Det kan af hensyn til fredning være udfordrende at placere en metrostation her. Placeringsmæssigt er dette heller ikke det mest optimale, da man som bruger skal hele vejen ud til enden af Holmen, hvilket vil være en omvej for de fleste.

Stationsplacering C – i bassinet. Samme overvejsler som ovenstående. Heller ikke optimal placering.

Stationsplacering D – ved løbebanen. Dette er den mest sydlige af de mulige placeringer, hvilket vurderes at være den mest attraktive for brugere af Holmen. Byrumsmæssigt er der ikke så mange funktioner i nærmiljøet, men der vil kunne etableres et nyt byrum i forbindelse med nedgangen, som vil kunne understøtte Ny Holm som udflugtsmål, både for lokale og turister.



Figur 7 Mulige placeringer af ny metrostation i området omkring Holmen

5. Forslag til ændring af lang linje (lilla)

5.1. Beskrivelse af linjeføring

I den lilla linjeføring, der er vist i høringsmaterialet, er der meget langt mellem stationen Prags Boulevard Ø og stationen Refshaleøen. Ved at trække denne linjeføring mod vest, suppleret med to nye stationer, bliver dette stykke bane et væsentligt mere attraktivt led i den kollektive trafik, ikke mindst på tværs af havnen.

Dette vil desuden medføre, at linjen ikke skal op som højbane efter station Prags Boulevard Ø, med deraf afledte negative konsekvenser for eksisterende bebyggelse og tilgængelighed for bløde trafikanter på tværs af området, men skal fortsætte i tunnel, indtil den når Refshaleøen. Dette vil øge investeringen, men også nytteværdien for København.



Figur 8 Forslag til ændring af linjeføring for Lilla Linje

En station, der for eksempel placeres i Havnebassinet syd for Kongebrovej, vil kunne betjene funktionerne på Holmen. På dette sted kan også etableres en god omstigningsmulighed til havnebussen.

Linjen fortsættes under havnen, til en station placeret i havnebassinet, langs med Toldboden, så langt mod nord som det er muligt. Herefter kan linjen fortsættes mod øst til Refshaleøen og Lynetteholm.

Da en trafikbetjening af de store udviklingsområder på Refshaleøen og Lynetteholm bør have en god forbindelse til centrum, kan det overvejes at forberede den mulige nye station ved vestlig placering til en afgang mod Østerport eller Kgs. Nytorv.

5.2. Mulig placering af nye stationer

5.2.1. Placering af vestlig station

På den lille linje foreslås en supplerende metrostation i området omkring Kastellet. En oplagt placering er angivet med tal på nedenstående figur. Navngivning af denne station kunne fx være Kastellet, Toldboden eller Langelinie.

Fordelen ved at placere metrostationen i havnebassinet er, at anlæg af stationen ikke vil påvirke den eksisterende infrastruktur og aktivitetsniveau i området. Stationen vil være visuel både fra syd og nord, og er placeret så den er nemt tilgængelig. Dette er en stor fordel, da man må antage, at en betydeligt andel af brugerne på denne station vil være turister og derfor ikke er stedkendte. I tillæg ligger stationen tæt på de store arbejdspladser, syd for stationen, hvilket vil være attraktivt for pendlerne. De eksisterende byrum i området, vil i denne løsning bevares som de er.



Figur 9 Mulig placering af ny metrostation ved Toldboden

5.2.2. Placering af østlig station

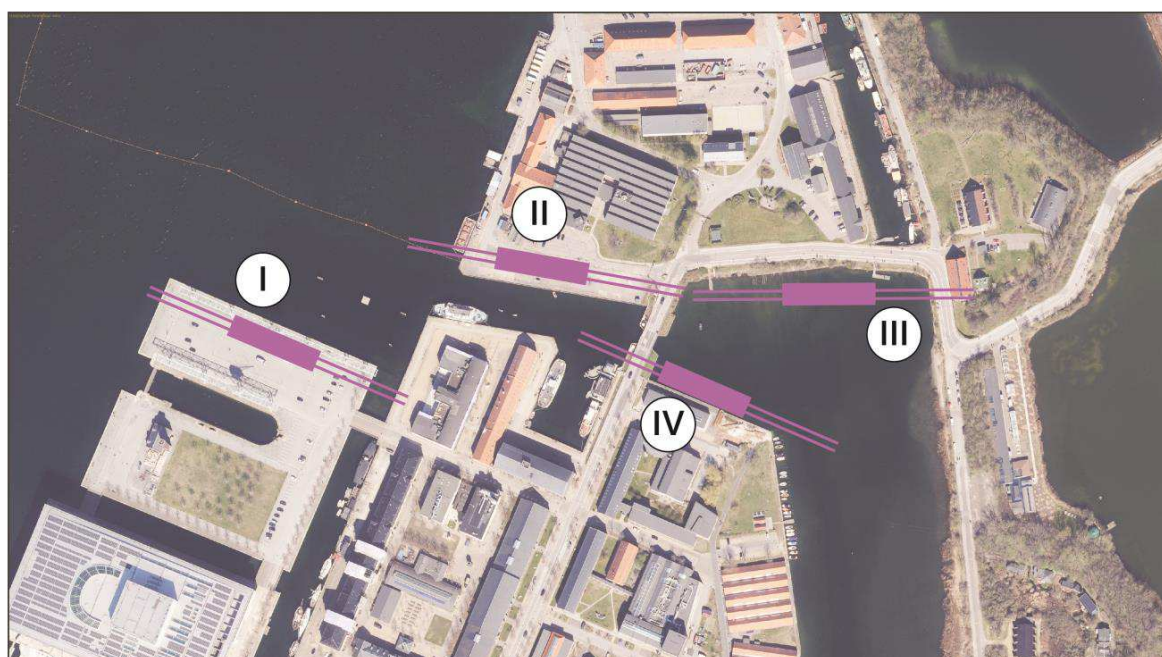
På Holmen foreslås fire mulige placeringer af en ny metrostation. De mulige placeringer er angivet med romertal på nedenstående figur. Navngivning af denne station kunne være fx Operaen, Akademiet eller Holmen. I det følgende gennemgås de umiddelbare forslag til placeringer, hvor det vurderes fysisk muligt at etablere en metrostation.

Stationsplacering I - Ved siden af Operaen. Denne placering gør det nemt for gæster i Operaen at finde rundt og vælge offentlig transport frem for bil. Operaen er ikke specielt brugervenlig, når det kommer til tilgængelighed, og området er generelt svært at finde rundt i for besøgende. En metrostation, som ligger, så den er synlig og let tilgængelig vil højne oplevelsen for mange og gøre Operaen mere central i byen – både i kraft af stationens placering, men også ved visuelt at være det første, man ser, når man står af metroen.

Stationsplacering II – Ved molen. Denne placering har også en fordel ved at ligge ud til havnen, hvilket giver visuel kontakt til Operaen. Umiddelbart vurderes der at være tilgængeligt areal til rådighed.

Stationsplacering III – i bassinet mod nord. Denne placering har umiddelbart den ringeste tilgængelighed til Operaen og uddannelsesinstitutionerne på Holmen. Da der ikke er nogle funktioner i umiddelbar nærhed som genererer liv og øjne på gaden, vil stationen kunne komme til at føles meget utryk at opholde sig på. I tillæg ligger den forholdsvis langt fra øvrig bebyggelse, i et øde område, hvorfor denne er den mindst fordelagtige placering og ikke anbefales.

Stationsplacering IV – i bassinet mod syd. Denne station har nogle af de samme udfordringer som III, men den ligger tættere på uddannelsesinstitutionerne og Operaen, hvilken gør den til et bedre alternativ, tilgængelighedsmæssigt.



Figur 10 Mulige placeringer af ny metrostation omkring Holmen

Svar til: Høring 58488 af: Christianshavns Lokaludvalg

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

335

INDSENDT AF

Christianshavns Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Christianshavns Lokaludvalg

BY

København V

POSTNR.

1599

ADRESSE

Rådhuspladsen 1

HØRINGSSVAR

Se det vedhæftede høringssvar fra Christianshavns Lokaludvalg.

MATERIALE:

christianshavns lokaludvalg om metrolinje m5 og oestlig ringvej.pdf



31. oktober 2022
J.nr. 2022-0331922

Københavns Kommune, blivhoert.kk.dk

Sund & Bælt A/S, idefase@oestlingringvej.dk

Høringssvar, idefasehøring om Metro M5 og Østlig Ringvej

Københavns Kommune (KK) og Sund & Bælt A/S har sendt projekterne om henholdsvis Metro M5 og Østlig Ringvej (ØR) i idefasehøring med frist den 31. oktober 2022¹. KK og Sund og Bælt udbeder sig ideer og kommentarer til de to planlagte projekter og om, hvad det bør indgå i miljøkonsekvensvurderingerne af projekterne. Da visse grundlæggende forhold gør sig gældende for begge projekter ønsker Christianshavns Lokaludvalg at afgive dette samlede høringssvar, som omfatter begge projekter.

Indledende bemærkninger

Langsigtet og gennemarbejdet trafikale planlægning er afgørende

Christianshavns Lokaludvalg påskønner, at myndighederne er fremsynede og fremlægger planer for langsigtet trafikale infrastruktur. Det gælder ikke mindst i en situation, hvor befolkningsprognoser i henhold til den strategiske miljøvurdering for Østhavnen (SMVen) peger på, at der kommer 300.000 flere borgere på Sjælland i perioden frem til 2070². I særdeleshed er der behov for at udfærdige samfundsøkonomiske og miljørigtige trafikale løsninger i forbindelse med de kommende års byudvikling på Nordøstamager, herunder Refshaleøen og Kløverparken. Uden tidlig planlægning heraf er der risiko for, at trafikale udfordringer på de allerede overbelastede veje på og til Christianshavn – Torvegade, Prinsessegade, Danneskiold-Samsøes Allé og Kløvermarksvej – forværres.

Christianshavns Lokaludvalg lægger vægt på, at planlægning af trafikale infrastruktur sker på baggrund af gennemarbejdede analyser, at sådanne analyser og deres forudsætninger er offentligt tilgængelige og, at planlægning og gennemførelse af trafikale løsninger sker uden at gå på kompromis med menneskers sundhed og trivsel og uden en negativ påvirkning af natur, klima og miljø.

Gode klimaløsninger er presserende

Begge de to projekter vil være klimabelastende i anlægsfasen, og de vil også være klimabelastende i drift – også selv om biler og tog til den tid er fuldt overgået til el. Lokaludvalget har noteret, at der er lavet analyser af

¹ Jf. www.oestlingringvej.dk og <https://blivhoert.kk.dk/hoering/metrolinje-m5-idefasehoring-miljovurdering>

² Jf. <https://www.trm.dk/media/ldbhq0d/miljoevurdering-a.pdf>

klimabelastningen af de to projekter som led i den strategiske miljøvurdering af Østhavns udbygning. Lokaludvalget opfordrer til, at disse uddybes og at der fremlægges afværgetiltag som led i miljøvurderingen af M5 og Østlig Ringvej. Omhyggelige beregninger af klimabelastningen ved såvel anlæg som drift må således indgå i miljøkonsekvensvurderingerne af de to projekter.

Metro M5

Lilla linjeføring foretrækkes

Af de to præsenterede varianter af dele af en ny fuld ringmetro M5 foretrækker Christianshavns Lokaludvalg, at man begynder med M5 Lilla med en østlig linjeføring fra Lynetteholm til Københavns Hovedbanegård. Den væsentligste årsag hertil er, at Lilla halvring vil øge kapaciteten over havnesnittet og dermed aflaste M1/M2-strækningen mellem Kgs. Nytorv og Amagerbro.

Lokaludvalget bemærker, at Lilla linjeføring medfører en dårligere betjening af Lynetteholm og Refshaleøen med længere rejsetider til det øvrige banenet end det oprindelige ”retvendte C”, altså Orange linjeføringen Lynetteholm-Prags Boulevard via Nørrebro. Det understreger behovet for hurtigst muligt at komme videre til næste skridt, færdiggørelsen af den fulde Lilla M5-ring, inklusive strækningen under brokvartererne.

Inden den efterfølgende, vestlige Lilla halvring igangsættes, bør der naturligvis ske en endelig optimering af bl.a. linjeføring og stationsplaceringer. Lokaludvalget er af den opfattelse, at en direkte forbindelse over havnen fra Lynetteholm til Østerport er væsentlig af hensyn til rejsetiden. Lokaludvalget er også af den opfattelse, at en forgrening fra Lynetteholm til Nordhavnen må etableres, jf. figur 2.1.4. i den strategiske miljøvurdering af Østhavnen. Derfor finder vi, at forberedelsen af en sådan forgrening må indgå i miljøvurderingen.

Tunnellægning ved Margretheholm Havn/Kraftværkshalvøen påkrævet

Margretheholm Havn, altså vandområdet syd for Refshaleøen, vil få stadig større rekreativ betydning i takt med, at landområderne syd og nord herfor bebygges, og fortjener at blive udviklet i den retning. Lokaludvalget finder, at det må indgå i miljøkonsekvensvurderingen at tunnellægge metroen mest muligt, men ikke mindst på strækningen fra Refshaleøens sydkyst til syd for bebyggelsen Udsigten. Dermed undgås belastning af byrum og natur med en højbane. Det gælder uanset, om Sejlklubben Lynetten opretholder sin nuværende placering eller ej.

Det er afgørende, at en eventuel højbane på strækningen syd for Margretheholm Havn planlægges med så østlig en linjeføring, at Udsigten ikke støjbelastes, hvis det alligevel skulle blive besluttet at lave højbane på strækningen.

Station ved Operaen må undersøges

Lokaludvalget finder det vigtigt at undersøge muligheden for metrobetjening af Dokøen, Nyholm, Arsenaløen og Frederiksholm med en metrostation, f.eks. ved Operaen. Det forudsætter, at den pågældende metrostrækning tunnellægges. Ikke mindst undervisningsinstitutionerne og de rekreative og kulturelle faciliteter i området har behov for metrobetjening, men der findes også en del boliger. En sådan justering af Lilla linjeføring med en ekstra station mellem Refshaleøen og Kløverparken må indgå i miljøkonsekvensvurderingen.

Anlæg af en station ved Operaen og tunnellægning af strækningen bør realiseres med inddragelse af privat, ekstern finansiering. Det er efter vores opfattelse hverken ønskeligt eller muligt at finansiere den ved byfortætning på de offentlige arealer i området.

Beregninger vedrørende sydligste linjeføring på Amagerbrogade bør fremlægges

Et forløb for Lilla linjeføring med en passage af Amagerbrogade længere mod syd indgår i det materiale der ligger til grund for idéfasehøringen. En sådan sydlig linjeføring vil forlænge rejsetiden fra Lynetteholm/Refshaleøen/-Kløverparken til det øvrige net, f.eks. ved Hovedbanegården. Alligevel finder Lokaludvalget, at miljøvurderingen bør indeholde en vurdering af denne linjeføring, så der foreligger et udtømmende beslutningsgrundlag.

Sydlig del af Lilla M5, hvis Østhavnen ikke bebygges nu

Begge de to varianter af Metro M5-ringdele indgår i "Planen" for udbygningen og infrastrukturbetjening af Østhavnen, jf. den strategiske miljøvurdering herom. Skulle det blive besluttet helt eller delvist at undlade at udbygge Østhavnen, så man i stedet byudvikler med boliger og arbejdspladser bl.a. i omegnskommunerne, finder Lokaludvalget ikke desto mindre, at der er behov for en metrokapacitetsforøgelse i havnesnittet. I den forbindelse bør muligheden undersøges for at realisere den sydlige del af Lilla metroringhalvdel, altså strækningen Prags Boulevard-Hovedbanegården. Det bør indgå i vurderingen, at strækningen finansieres af staten.

Østlig Ringvej

Ingen Østlig Ringvej uden aflastning af Indre By og Christianshavn

Lokaludvalget anser det for en helt afgørende forudsætning for, at Østlig Ringvej bliver til fordel for vores by, at Østlig Ringvej reelt muliggør og ledsages af en væsentlig dæmpning af trafikken i centrum.

I de oprindelige trafikberegninger vedrørende Østlig Ringvej, som blev offentliggjort af Vejdirektoratet i 2020³ var der som alternativ til hovedscenariet gennemregnet et scenarium med virkningerne af Østlig Ringvej kombineret med en trafiksanering af centrum. Lokaludvalget finder det afgørende, at hovedscenarie og alternativscenarier, uanset Østlig Ringvejs linjeføring, gennemregnes med en trafikbegrænsning i centrum svarende til 2020-beregningerne. Heri må redegøres for de pågældende begrænsninger, herunder den trafikale og samfundsøkonomiske betydning af konkrete tiltag som kørselsforbud og/eller road pricing på gennemgående veje i Indre By og Christianshavn.

Kun hvis der foreligger sådanne analyser og scenarier, vil det være muligt at forberede de relevante trafikbegrænsninger i centrum. Beregninger om trafikbegrænsning må være til rådighed samtidig med en eventuel beslutning om Østlig Ringvej.

Ingen betaling for brug af Østlig Ringvej

Christianshavns Lokaludvalg anser det for væsentligt, at Østlig Ringvej ikke bliver betalingslagt. Hvis Østlig Ringvej betalingslægges vil såvel personbiltrafik som lastbiltrafik miste et incitament til at anvende Østlig Ringvej. Det vil indebære en risiko for, at gennemkørende trafik ikke flytter til Ringvejen, og at trafikken i Indre By og på Christianshavn dermed ikke begrænses. Miljøvurderingen såvel som økonomiske konsekvensberegninger må baseres på, at Østlig Ringvej ikke betalingslægges.

Trafikberegninger med højere bilrådighed må indgå i miljøvurderingen

Lokaludvalget hilser det velkomment, at der med de antagelser om bilrådighed, som er gjort ved analysen af Planen i den strategiske miljøvurdering (uændret bilrådighed i Københavns Kommune og regionen uden for Københavns Kommune, samme bilrådighed i Østhavnen som på ”broerne”), kan forventes en aflastning af trafikken igennem centrum og over havnesnittet, når der måles i forhold til nulalternativet. Lokaludvalget

³ https://www.vejdirektoratet.dk/api/drupal/sites/default/files/2020-08/Østlig%20Ringvej_Sammenfattende%20Rapport.pdf

antager samtidig, at trafikberegningerne er meget følsomme for bilrådighedsantagelserne, bl.a. på grund af kombinationen af knap kapacitet i Østlig Ringvej og bilisters mulighed for at sive igennem centrum.

Christianshavns Lokaludvalg finder derfor behov for, at der i miljøkonsekvensvurderingen ud over en bekræftelse af SMVens vurderinger indgår følsomhedsberegninger for en højere bilrådighed. Lokaludvalget foreslår en variant med en vækst i bilrådigheden i Københavns Kommune og regionen svarende til gennemsnittet af de sidste 5 år og en variant med en endnu kraftigere vækst i bilrådigheden. Alle beregninger bør laves med den forudsatte 4-spors Østlig Ringvej og udvise mertrafik såvel i et hverdagsdøgn som i døgnets myldretidsperioder.

Nødvendigt med tilslutningsanlæg ved Prags Boulevard

Lokaludvalget finder det afgørende og anser det for en selvfølge, at der ved en mulig realisering af Østlig Ringvej etableres et tilslutningsanlæg ved Prags Boulevard. Kun herved opnås der forbindelse af Østlig Ringvej til det overordnede vejnet på det nordlige Amager. Et tilslutningsanlæg – og de nødvendige afværgeforanstaltninger ved anlæggelsen – bør være en del af miljøkonsekvensvurderingen.

Et Lynetteholm-tilslutningsanlæg må ikke blive terminal for fjerntrafik til og fra den sydlige indkørsel til København

Ved etablering af Østlig Ringvej kan biltrafik til og fra det nordlige København i fravær af modforanstaltninger have tilskyndelse til at benytte et Lynetteholm-tilslutningsanlæg og ”sive” til eller fra Københavns sydlige indkørsel (Knippelsbro/Langebrogade) via Prinsessegade eller Kløvermarksvej.

Det er helt afgørende for Lokaludvalgets vurdering af Østlig Ringvej, at denne ”sivetraffic” forhindres og at trafikken ledes ad Vermlandsgade-Uplandsgade-Prags Boulevard, som er dimensioneret eller kan dimensioneres til en sådan funktion.

Miljøvurderingen bør derfor specificere modforanstaltninger mod en sådan sivetraffic og indeholde trafikberegninger af deres virkning, så de kan være en integreret del af beslutningen om Østlig Ringvej. En modforanstaltning kunne være, at Lynetteholm og Refshaleøen blev gjort til en trafikø med til- og frafærd via Lynetteholm-tilslutningsanlægget og Østlig Ringvej. Alternativt kunne det nordlige Christianshavn og Margretheholm (Udsigten mv.) med den nordlige del af Refshalevej og Forlandet gøres til en trafikø adskilt fra Østhavnen. Sådanne muligheder bør indgå i miljøvurderingen.

Ingen ibrugtagning af den nordlige 1. fase af Østlig Ringvej før et tilslutningsanlæg til Prags Boulevard er klart

Ovennævnte problematik med "sivetrafik" vil blive særligt udtalt, hvis 1. fase af Østlig Ringvej åbnes for almindelig trafik før tilslutningsanlægget ved Prags Boulevard tages i brug. Skulle en sådan situation opstå for et kort tidsrum er det helt afgørende, at Prinsessegade og Kløvermarksvej er beskyttet, jf. også foregående afsnit. Miljøvurderingen bør beskrive og analysere denne problemstilling.

Åben ud- og indsejling for fritidsbåde under anlæg af Østlig Ringvej

Lokaludvalget finder, at miljøkonsekvensvurderingen må lægge til grund, at der skal opretholdes ud- og indsejlingsmuligheder for fritidsbåde fra og til havnene syd for Lynetteholm under anlæg af Østlig Ringvej.

Christianshavns Lokaludvalg takker for muligheden for at afgive dette høringssvar og lægger vægt på, at der i miljøkonsekvensvurderingerne af metrolinje M5 og Østlig Ringvej tages højde for Lokaludvalgets kommentarer.

Med venlig hilsen,

Asbjørn Kaasgaard,
Christianshavns Lokaludvalg

Kopi sendt til Københavns Borgerrepræsentation

Svar til: Høring 58488 af: Malthe Mulvad

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

334

INDSENDT AF

Malthe Mulvad

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Copenhagen Malmö Port (CMP)

BY

Nordhavn

POSTNR.

2150

ADRESSE

Containervej 9

HØRINGSSVAR

Høringssvar fra Copenhagen Malmö Port er vedhæftet som fil.

Med venlig hilsen

Malthe Mulvad

Copenhagen Malmö Port

MATERIALE:

hoeringsvar cmp metro m5 20221031.pdf

Til: Københavns Kommune

Copenhagen Malmö Port AB
Containervej 9
DK-2150 Nordhavn

Tel +45 35 46 11 11
Fax +45 35 46 11 22
cmport@cmport.com
www.cmport.com

2022.10.31

Idefasehøring Metro M5

Københavns Kommune afholder idéfasehøring for en ny metrolinje M5. CMP bliver berørt af etablering og drift af Metro M5, hvorfor der fremsendes høringssvar.

CMP er havneoperatør i både København, Malmø og Visby. På dansk side varetager CMP bl.a. losning og lastning af gods og containere i Nordhavn ligesom CMP udlejer arealet på Prøvestenen til aktiviteter inden for tør- og vådbulk. Derudover omfatter CMP's operationelle virksomhed anløb og håndtering af krydstogtskibe ved Oceankaj i Nordhavn, Langelinie og Nordre Toldbod. Dertil anløber DFDS' færger i Sdr. Frihavn.

CMP fungerer også som havnemyndighed i forbindelse med anløb af kommercielle skibe. CMP lejer vand- og landarealer fra By & Havn og varetager ifølge lejekontrakten vedligehold af arealerne. CMP videreudlejer visse arealer - eksempelvis Prøvestenen, som omtalt indledningsvis.

[CMP støtter den østlige \(lilla\) variant - på sigt med mulighed for Øresundsmetro til Malmø](#)

Metroen er en helt central del af Københavns infrastruktur og CMP støtter i udgangspunkt en styrkelse af metrobetjeningen, herunder M5. Den lilla/østlige variant vil desuden være mest oplagt i forhold til en fremtidig etablering af en Øresundsmetro til Malmø, der ville kunne aflaste Øresundsforbindelsen og frigøre jernbanen til mere godstransport. Det forventes, at godsmængderne over Øresund via jernbane vil øge efter åbningen af Femern-forbindelsen i 2029. CMP ser det dog som en forudsætning for projektet, at væsentlige udfordringer for erhvervshavnedrift og forsyningsikkerhed i København i anlægs- og driftsfasen adresseres.

Hovedanbefalinger

CMP bifalder muligheden for at afgive høringssvar allerede i idéfasen og har i denne forbindelse tre hovedanbefalinger:

- Metro M5 planlægges og anlægges under hensyntagen til behov for nuværende og fremtidig erhvervshavnedrift, sikkerhedszoner og forsyningsikkerhed i København. Der undersøges derfor alternative placeringer af metroens kontrol- og vedligeholdelsescenter og tunnelbyggeplads, der planlægges etableret på Prøvestenen.
- Ved miljøkonsekvensvurdering, planlægning og anlæg af Metro M5 undersøges det nærmere, om Prøvestenens mulige arealtab kan kompenseres via jordopfyld.

- CMP inddrages - qua rollen som havneoperatør- og myndighed for erhvervshavnen - som formel og tæt samarbejdspartner tidligt i miljøkonsekvensvurderings-, planlægnings- og etableringsprocesserne af metroens evt. anlæg på og ved Prøvestenen.

I det følgende redegøres bl.a. for yderligere forhold, der ud fra CMP's holdninger og ansvarsområde bør inddrages i en kommende miljøkonsekvensvurdering for Metro M5.

Metro M5 vil påvirke Prøvestenens erhvervshavn

Der foreslås i forbindelse med etableringen af Metro M5 - lilla forslag og i en variant af orange forslag - at der etableres et kontrol- og vedligeholdelsescenter på Prøvestenen. I det orange forslag foreslås et evt. servicespor fra Lynetteholm til Prøvestenen. Desuden foreslås der en tunnelbyggeplads på Prøvestenen i selve anlægsfasen.

Metro M5 kan derfor påvirke følgende forhold på Prøvestenen:

- Reduktion af erhvervsareal grundet metroens kontrol- og servicecenter samt et evt. servicespor.
- Øget trafik til og fra Prøvestenen under anlæg og i begrænset omfang under drift.
- Potentiel påvirkning af sikkerhedszoner omkring Prøvestenens virksomheder.

Hvis metroens kontrol- og vedligeholdelsescenter placeres på Prøvestenen, vil det væsentligt reducere det areal, der er tilgængeligt for nuværende og fremtidige samfundskritiske funktioner. Alt efter udformning kan det reduktionen af Prøvestenens erhvervsareal være 10 procent (knap 100.000 m²) eller mere. Ydermere vil et servicespor i den orange/vestlige variant lægge beslag på yderligere havneområder, ligesom en tunnelbyggeplads på Prøvestenen (i anlægsfasen) vil reducere erhvervsarealet.

Prøvestenen er én af Danmarks vigtigste erhvervshavne

Prøvestenen er i dag en aktiv erhvervshavn for hovedstadsområdet og Sjælland med et erhvervsareal på cirka 950.000 m², 35 aktive virksomheder og 1,9 km kajanlæg. Prøvestenen kan besejles af relativt store skibe med en dybgang på knap 12 meter. Prøvestenen har en årlig godsomsætning over kaj på 1,6 millioner tons tørbulk, primært råstoffer så som sten, grus og cement til byggeri. Dertil håndteres cirka 2,8 millioner tons vådbulk, primært brændstoffer til bl.a. Københavns Lufthavn og kemikalier til f.eks. medicinalindustrien. I 2021 anløb omkring 950 skibe, samt yderligere omkring 270 til HOFOR på den anden side af Prøvestenskanalen.

Prøvestenen rummer desuden et markant potentiale hvad angår håndtering af grønne brændstoffer til sø- og luftfart, samt CO₂-håndtering og anlæg til eksempelvis Power-to-X. Dertil kan Prøvestenen spille en betydelig rolle i forhold til yderligere genanvendelse af byggematerialer.

Landsplansdirektivet (Fingerplanen) 2019¹ forbeholder Prøvestenen til bl.a. havnerelaterede virksomheder med særlige beliggenhedskrav i miljøklasse 6 og 7. En afrapportering fra Københavns Kommune konstaterer, at der ikke findes reelle alternativer til Prøvestenen.²

¹ Erhvervsstyrelsen: Fingerplan 2019 – Landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning. Marts 2019. <https://plan-info.dk/landsplanlaegning/fingerplanen>

² På baggrund af ovenstående vurderes det ikke at være praktisk muligt at finde alternativ placering af de nuværende aktiviteter på Prøvestenen. Dels fordi der er virksomheder af national interesse, som Erhvervsstyrelsen ikke forventes at ville godkende, at de får

Prøvestenen er kritisk infrastruktur og sikrer miljørigtig søtransport

Prøvestenen er som tidligere nævnt kritisk for at understøtte udviklingen i København og Sjælland, hvad angår adgangen til forsyninger indenfor bl.a. energi (brændsler) og byggeri. Der findes ikke reelle alternative erhvervshavne med stor dybgang til betjening af hovedstadsområdet.

Generelt er det mest miljøbesparende at transportere gods via søvejen. Prøvestenen sparer desuden København for et betydeligt antal lastbiler, der ellers vil skulle køre gennem byen. Der eksisterer umiddelbart ikke alternative modtage- og lagermuligheder for flybrændstof til Københavns Lufthavn ud over Prøvestenen, hvor brændstoffet i dag lagres transporteres effektivt videre til lufthavnen i rørledning. Pladsbehov for dette på Prøvestenen forventes at øges i takt med et stigende behov for bl.a. håndtering af grønne brændstoffer. Hvis muligheden for modtagelse af jet-fuel ad søvejen til lagring på Prøvestenen bliver fjernet eller begrænset ifm. etablering og drift af Metro M5, vil eksempelvis transport af cirka 900.000 tons flybrændstof årligt kræve at omkring 100 tanklastbiler daglig kører i pendulfart til Københavns Lufthavn.

Levering af byggematerialer ad søvejen - tæt på der hvor de skal bruges til hovedstadsområdets mange byggeprojekter (herunder Østlig Ringvej) - sparer ligeledes mange hundrede daglige lastbil-kørsler ind og ud af København. De 1,6 millioner tons tørlast der kom ind via Prøvestenen i 2021 svarer eksempelvis til rundt regnet 60.000 lastbiler. Det skal bemærkes, at importbehovet for råstoffer til byggebranchen forventes at stige grundet øget efterspørgsel og begrænsede udvindingsmuligheder på Sjælland, hvilket kræver yderligere plads på Prøvestenen.

Slutteligt skal bemærkes, at skibene forventes at blive større i fremtiden, hvilket er mere miljøvenligt og effektivt, men ligeledes bl.a. kræver mere plads på land til losning.

Prøvestenen kan bidrage til den grønne omstilling

Prøvestenen har gode muligheder for at få en central rolle i den grønne omstilling, hvis København og Danmark skal opnå de ambitiøse klimamål, der er sat. Prøvestenen er generelt placeret tæt på en række større punktudledere af CO₂, hvorfor Prøvestenen eksempelvis kan bidrage til håndtering af CO₂ og anlæg til Power-to-X samt nye grønne brændstoffer. Det gælder især brændstoffer til luft- og søfart.

Der i øjeblikket drøftelser med interessenter, der ønsker at etablere anlæg til produktion af grønne brændstoffer på Prøvestenen via opsamlet CO₂ og brint produceret ved elektrolyse. Et anlæg med et areal på cirka 50.000 m² med adgang til 100 MW strøm fra vedvarende kilder, vil indenfor en periode på under 10 år kunne producere tilstrækkeligt grønt brændstof til Danmarks samlede indenrigsflyvninger, der fra politisk hold ønskes CO₂-neutrale allerede i 2030.

ændret deres plan- og miljømæssige grundlag (eksempelvis brændstofforsyning til Københavns Lufthavn), så længe Prøvestenen i landsplanlægning er udpeget til disse virksomheder. Og dels fordi de forurenende og/eller risikobehæftede virksomheder på Prøvestenen dækker forsyningsmæssige behov i København, og der ikke er tilstrækkeligt med ledige arealer i hovedstadsområdet, der kan rumme disse aktiviteter." Københavns Kommune, Økonomiforvaltningen: Afrapportering vedrørende Prøvestenen. 25. november 2019: https://www.kk.dk/sites/default/files/2021-10/udvikling_af_provestenen_0.pdf

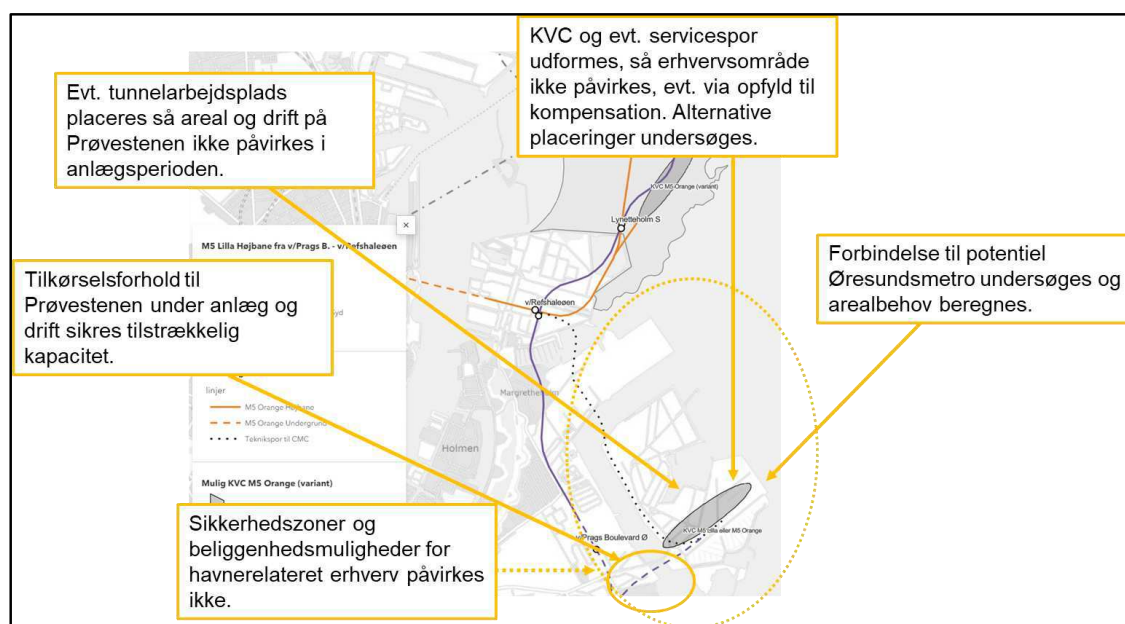
Prøvestenens bidrag til den grønne omstilling kræver både en langsigtet planlægningshorisont samt plads- og udviklingsmuligheder, hvilket bør indtænkes i planlægningen af Metro M5 og sam-tænkes med andre infrastruktur- og byudviklingsprojekter, der kan påvirke Prøvestenen.

Vejtrafik til Prøvestenen

Vejbetjeningen af Prøvestenen via Prøvestensbroen benyttes i dag til betjening af erhvershavnen og til anlæg af jordkørselsvej til Lynetteholmen. På sigt vil vejene til og omkring Prøvestenen yder-mere blive anvendt til jordkørsler. Allerede ved trafiktælling i 2016 lå antallet af daglige kørsler (primært lastbiler) på 2.600.

Der er i øjeblikket en række øvrige anlægsarbejder i støbeskeen, der berører Prøvestenen. Dette gælder eksempelvis Østlig Ringvej, en mulig fremtidig brug af jordkørselsvejen til lokal vejbetje-ning af Refshaleøen og Lynetteholm, samt evt. byudvikling på Kløverparken og Quintus. Disse vil samlet set føre til yderligere trafikbelastning og udfordringer med fremkommelighed til erhvervs-havnen på Prøvestenen.

CMP's samlede anbefalinger



Figur 1: grafisk oversigt over dele af CMP's anbefalinger

På baggrund af ovenstående gennemgang, anbefaler CMP følgende:

- Der etableres en Metro M5 lilla/østlig variant og forbindelse til potentiel Øresundsmetro forundersøges, herunder hvilket yderligere areal en forberedelse til en Øresundsmetro ville kræve.
- CMP inddrages rettidigt i alle faser af planlægning og anlæg af Metro M5 i det omfang erhvervshavnarealer og påvirkes.
- Planlægningsprocessen for Metro M5 påvirker ikke muligheden for hurtigst mulig klarhed om langsigtede lejeforhold på Prøvestenen. De nødvendige og langsigtede investeringer i infrastruktur til grønne brændstoffer, råstoffer, samt opbevaring, ind- og udskibning og oparbejdning af CO₂, Power-to-X mv. kan fortsat finde sted.
- Såfremt kontrol- og vedligeholdelsescenter og servicespor til metroen placeres på Prøvestenen, gøre dette, så det ikke påvirker muligheden for erhvervshavnedrift, herunder ind- og udskibning af råstoffer, samt anlæg til CO₂ og grønne brændstoffer.
- Mulighed for alternativ placering og/eller kompensering for evt. arealtab med udvidelse af Prøvestenen via jordopfyld undersøges.
- Tunnelarbejdsplads til metroen på Prøvestenen bør placeres, således driften og nettoarealet af Prøvestenen i anlægsperioden ikke påvirkes.
- Tilkørselsforhold til erhvervshavnen under anlæg og drift, sikres tilstrækkelig kapacitet.

CMP's anbefalinger til fremtidig miljøkonsekvensvurdering

CMP anbefaler, at følgende forhold undersøges i en kommende miljøkonsekvensvurdering:

- Hvordan påvirker anlæg og drift muligheder for erhvervshavnens betjening af København i takt med befolkningsudviklingen og fremtidige forventede behov for søtransport?
- Hvordan påvirker anlæg og drift mulighederne for at havnen understøtter grøn omstilling i København, herunder opbevaring, håndtering og transport af CO₂, Power-to-X, grønne brændstoffer og byggematerialer?
- Hvilke samfundsøkonomiske og miljø- og klimamæssige konsekvenser vil evt. indskrænkning af erhvervshavnens areal have?
- Hvordan påvirkes bygge-, og anlægssektoren af anlægs- og driftsfasen, hvis areal på Prøvestenen reduceres?
- Hvilke alternative placeringer - der ikke påvirker erhvervshavnens areal - kan findes til metroens kontrol- og vedligeholdelsescenter?
- Hvordan kan tunnelbyggeplads udformes, så den ikke påvirker erhvervshavnens areal, drift og adgang/tilkørsel til denne?
- Hvordan kan Prøvestenens areal udvides for at kompensere for evt. arealtab ifm. Metro M5?
- Hvordan påvirkes tilkørsel til og trafikforhold omkring Prøvestenen af anlæg og drift af Metro M5 – i sig selv og sammen med andre anlægsprojekter?
- Har anlæg og drift af Metro M5 konsekvenser for sikkerhedszoner på Prøvestenen for nuværende og forventede fremtidige grønne brændstoffer?

Copenhagen Malmö Port (CMP) står gerne til rådighed, såfremt dette høringssvar giver til anledning til spørgsmål eller kommentarer.

Med venlig hilsen

Malthe Mulvad
Public Affairs Lead

Svar til: Høring 58488 af: Henning Nielsen

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

333

INDSENDT AF

Henning Nielsen

BY

København K

POSTNR.

1432

ADRESSE

Margretheholmsvej, 70 7 TH

HØRINGSSVAR

Se vedhæftede fil

MATERIALE:

generelt mener jeg ikke linjeføringen er ambitioes nok.pdf

Generelt mener jeg ikke linjeføringen er ambitiøs nok. Der bør også være et stop hos Operaen. Der har været en beregning om prisforskellen på en højbane og en nedgraved metro. Set i lyset af den total pris så er prisforskellen minimal og derfor bør metroen graves ned. Endelig vil en højbane betyde at skibe med master højere en 8 meter ikke længere kan være i Margretheholm havn. Det er et problem – specielt set i lyset af historien af sejlklubben Lynnetteholm.

Det bør overvejes om ikke man kan lave en fælles tunnel for ringvejen og metroen og dermed spare en del penge.

M5 Lilla

Nedgravet metro mellem Prags Boulevard og Refshaleøen er klar at foretrække

KK har oplyst, at metrolinjen er tænkt som en tunnellinje bortset fra strækningen mellem v/Prags Boulevard Øst og v/ Lynetteholm Nord, hvor stationerne er tænkt som højbanestationer.

Det vil betyde, at metroen føres langs boligbyggeriet "Udsigten" som en højbane i 1.-2. sals højde. Denne plan giver anledning til en række bekymringspunkter for os beboere på Margretheholmen:

1. Indkigsgener for de lejligheder der er placeret ud for højbanen
2. Bekymring for rystelser og lydgener i lejlighedsbebyggelsen
3. Rekreativt fællesareal i tæt beboelsesområde forringes og opholds- og sportsfaciliteter ødelægges
4. Bekymring for støjgener på Margretheholms opholdsarealer

Ad 1. Indkigsgener for de lejligheder, der er placeret ud for højbanen

Den foreslåede linjeføring vil have store konsekvenser for de mange lejligheder, der vil få direkte indkig fra de forbi passerende metrotog til deres soveværelser og øvrige opholdsrum. Vi kan derfor ikke understrege nok, at en nedgravet tunnelbane langt ville være at foretrække frem for en højbane på Margretheholmens arealer.

Ad 2. Bekymring for rystelser og lydgener i lejlighedsbebyggelsen

København Kommune bedes i deres miljøkonsekvensrapport gennemføre grundige undersøgelser af hvilke konsekvenser den planlagte linjeføring kan få ift. rystelser og lydgener inde i beboelsesejendommen "Udsigten". Både i det tilfælde at den etableres som en højbane, men også meget gerne af hvilken forskel det vil gøre, hvis den etableres som en tunnelbane på dette stykke.

Ad 3. Rekreativt fællesareal i tæt beboelsesområde forringes og opholds- og sportsfaciliteter ødelægges

De skønne rekreative områder som i dag findes på Margretheholmen langs beboelsesejendommen "Udsigten" bliver med den foreslåede linjeføring skåret midt over af en industrielt udseende højbane. Det vil ødelægge det blomstrende udliv der i dag udspiller sig på opholdsarealerne hvor der spilles fodbold, hoppes på trampoliner, luftes hunde, bygges huler, dyrkes køkkenhaver og holdes bistader for blot at nævne nogle eksempler. De grønne rekreative områder er meget eftertragtet i det bynære område som Margretheholmen er placeret i. Derfor benyttes det i dag af besøgende fra hele indre by, som nyder naturen. Disse rekreative kvaliteter vil kunne bevares, såfremt metroen graves

ned under jorden. Såfremt der etableres en højbane, frygter vi at der bliver skabt et uskønt område under højbanen i stil med det, der er opstået under metroen i Ørestaden.

Ad 4. Bekymring for støjgener fra metroen på Margretheholms opholdsarealer

Margretheholm er et tæt beboelsesområde med skønne grønne opholdsarealer, som hver dag benyttes af de flere tusinde beboere og gæster i området. Med lilla metrolinje er vi bekymret for, om det vil medføre øgede støjgener fra metroen over de tilladte værdier på vores grønne opholdsarealer på Margretheholmen. Vi vil derfor opfordre Københavns Kommune til i miljøkonsekvensrapporten at gennemføre undersøgelser af hvilke støjmæssige konsekvenser de planlagte trafikaleændringer vil kunne få for Margretheholmens opholdsarealer samt vurdere om det er inden for de tilladte grænseværdier.

M5 Orange

KK har oplyst, at metrolinjen er tænkt som en tunnellinje bortset fra strækningen på Refshaleøen og v/ Lynetteholm Nord, hvor stationerne er tænkt som højbanestationer. Derudover er der tænkt en strækning som højbane til et vedligeholdelsesområde på Prøvestenen.

Det vil betyde, at metroen føres langs boligbyggeriet "Udsigten" som en højbane i 1.-2. sals højde. Denne plan giver på samme måde som M5 Lilla anledning til en række bekymringspunkter for os beboere på Margretheholmen:

1. Bekymring for rystelser og lydgener i lejlighedsbebyggelsen
2. Rekreativt fællesareal i tæt beboelsesområde forringes og opholds- og sportsfaciliteter ødelægges
3. Bekymring for støjgener på Margretheholms opholdsarealer

Svar til: Høring 58488 af: Indre By Lokaludvalg

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

332

INDSENDT AF

Indre By Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Indre By Lokaludvalg

BY

København V

POSTNR.

1599

ADRESSE

Rådhuspladsen 1

HØRINGSSVAR

Se det vedhæftede høringssvar fra Indre By Lokaludvalg.

MATERIALE:

indre by lokaludvalg om metrolinje m5.pdf



31. oktober 2022
J.nr. 2022-0315252

Økonomiforvaltningen

Her er Indre By Lokaludvalgs input til idéfasehøring forud for miljøkonsekvensvurdering af en Østlig Ringvej:

Miljøvurderingen af anlægsfasen af orange linje skal omfatte

1. vurdering af, hvordan sundheden for Indre Bys beboere, luften i Indre By, biodiversiteten i Østre Anlæg, søerne i Østre Anlæg og landskabet i Østre Anlæg påvirkes af anlæg af en skakt i Østre Anlæg.
2. vurdering af, om anlæg af en skakt et andet sted ved Østerport end i Østre Anlæg har færre konsekvenser for miljøet end anlæg af en skakt i Østre Anlæg.
3. vurdering af, hvordan sundheden for Indre Bys beboere og luften i Indre By påvirkes af anlægget af Østerport og af boringen af en tunnel fra Østerport til Refshaleøen.

Miljøvurderingen af driftsfasen af orange linje skal omfatte

1. vurdering af, hvordan sundheden for Indre Bys beboere, luften i Indre By, biodiversiteten i Østre Anlæg, søerne i Østre Anlæg og landskabet i Østre Anlæg påvirkes af en skakt i brug i Østre Anlæg.
2. vurdering af, om en skakt i brug et andet sted ved Østerport end i Østre Anlæg har færre konsekvenser for miljøet

Miljøvurderingen af anlægsfasen af lilla linje skal omfatte

1. vurdering af, hvordan sundheden for Indre Bys beboere, luften i Indre By, biodiversiteten i og omkring Sankt Jørgens Sø og landskabet omkring Sankt Jørgens Sø påvirkes af anlæg af en skakt øst for Sankt Jørgens Sø.
2. vurdering af, om anlæg af en skakt et andet sted end øst for Sankt Jørgens Sø har færre konsekvenser for miljøet end anlæg af en skakt øst

for Sankt Jørgens Sø.

3. vurdering af, hvordan sundheden for Indre Bys beboere og luften i Indre By påvirkes af boringen af en tunnel til en skakt øst for Sankt Jørgens Sø.

Miljøvurderingen af driftsfasen af lilla linje skal omfatte

1. vurdering af, hvordan sundheden for Indre Bys beboere, luften i Indre By, biodiversiteten i og omkring Sankt Jørgens Sø og landskabet i området omkring Sankt Jørgens Sø påvirkes af en skakt i brug øst for Sankt Jørgens Sø.
2. vurdering af, om en skakt i brug et andet sted ved Sankt Jørgens Sø har færre konsekvenser for miljøet.

Derudover beder vi om,

1. at der foretages en vurdering af konsekvenserne for miljøet i Indre By i driftsfasen, hvis man både anlægger lilla linje og orange linje, så ringlinjen er i drift samtidig som den øvrige del af M5. Her tænkes på ringlinjens indvirkning på bil- og cykeltrafik i Indre By og de miljømæssige konsekvenser heraf.
2. at der foretages en vurdering af konsekvenserne for miljøet i Indre By i driftsfasen, hvis man anlægger en metrolinje fra Hovedbanegården over Stengade til Rigshospitalet og Østerport, så denne strækning er i drift samtidig som den øvrige del af M5. Her tænkes på denne linjes indvirkning på bil- og cykeltrafik i Indre By og de miljømæssige konsekvenser heraf.
3. at der foretages en vurdering af konsekvenserne for miljøet i både anlægs- og driftsfasen af at placere M5-Østerport station ved siden af den nuværende metrostation, dvs. i samme niveau.
4. at der foretages en vurdering af konsekvenserne for miljøet i både anlægs- og driftsfasen af at placere M5-Østerport station under den nuværende metrostation.
5. at klimabelastningen (CO₂-belastningen) af både anlægs- og driftsfasen miljøvurderes.

6. at vurderingerne af M5 tager udgangspunkt i, at kommende bolig- og erhvervsområder i Østhavnen kan sammenlignes med Nordhavnen - og ikke brokvartererne - for så vidt angår boligpriser, pendlingsmønster osv.
7. en vurdering af, hvordan sundheden for Indre Bys beboere og luften i Indre By påvirkes af M5 uden anlæg af Østlig Ringvej.
8. en vurdering af, hvordan sundheden for Indre Bys beboere og luften i Indre By påvirkes af M5 med samtidig anlæg af Østlig Ringvej.
9. at den samlede miljøpåvirkning af Metrolinje M5 over jorden fra Amager til Nordhavn bør vurderes.

Så et spørgsmål: Hvem skal miljøvurdere Metrolinje M5? Det nævnes ikke høringsmaterialet, har et medlem af lokaludvalget gjort opmærksom på.

Da lokaludvalget den 13. oktober 2022 behandlede sagen, var der indlæg for og imod Lynetteholm, Metrolinje M5 og Østlig Ringvej. Lokaludvalget aftalte, at synspunkter om projekterne skal gengives i høringsvaret. Synspunkterne ses i bilaget nedenfor.

Jeg understreger, at lokaludvalget ikke har taget stilling til Lynetteholm, Metrolinje M5 og Østlig Ringvej.

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,
Indre By Lokaludvalg

Kopi sendt til Københavns Borgerrepræsentation

BILAG

Synspunkter i Indre By Lokaludvalg den 13. oktober 2022 om planerne om Lynetteholm, Metrolinje M5 og Østlig Ringvej:

Dem, der udtalte sig for planerne om Lynetteholm, Metrolinje M5 og Østlig Ringvej, gav udtryk for

- tilfredshed med, at man med Østlig Ringvej vil få ledt trafik uden om Indre By.
- at der bør være en garanti for, at der med Østlig Ringvej vil ske en trafikbegrænsning i Indre By, jf. løftet, der er blevet afgivet tidligere.
- at trafikken skal helt væk fra byen.
- at det er fornuftigt at bygge en by på affaldsjord og dermed undgå at bygge på naturområder.
- at Lynetteholm udbygges i faser, hvorfor der er affaldsjord nok.
- at der bør være kanaler på Lynetteholm
- at der bør være en strand på både ydersiden og indersiden af Lynetteholm
- at der bør være en underjordisk cykelsti til Lynetteholm.
- at Metrolinje M5 bør føres omkring Holmen, hvor der er beboelsesområder, fremfor omkring Kløvermarken, hvor ingen bor.

Dem, der udtalte sig imod planerne om Lynetteholm, Metrolinje M5, gav udtryk for

- at 0-alternativet i miljøvurderingen er en fiktiv by på Vestegnen af samme størrelse, som man forestiller sig, at de nye byområder i Østhavnen skal udgøre, men at det ikke tages i betragtning, at de to Østhavns-projekter Østlig Ringvej og Metrolinje M5 i sig selv er forbundet med store stigninger i CO₂-udslip samt at anlægget af de to projekter også har CO₂-konsekvenser.

- at en uvildig uafhængig myndighed bør foretage en kvalitetsvurdering af miljøvurderingerne af Østlig Ringvej og Metrolinje M5 og herunder vurdere, om det, der miljøvurderes, er det rigtige at vurdere.
- at Lynetteholm, Østlig Ringvej og Metrolinje M5 er vanvid i forhold til klimaet og trafikalt samt i forhold til placering af byggepladser.
- at forudsætningerne for projekterne er skredet, idet det bliver økonomisk dyrt og idet befolkningsprognosen, der ligger til grund for projekterne, ikke holder.
- at projekterne er skjult erhvervsstøtte.
- at man bør se på, om der kan anlægges lightrail eller spurvogne i stedet for metro.
- at Lynetteholm, Østlig Ringvej og Metrolinje M5 skal bygges af beton, som er noget af det mest CO2-udledende.
- at Metrolinje M5 i højden på betonpiller fylder, hvorfor metrolinjen bør køre på jorden.
- at der ikke bør være flere anlægskonstruktioner i parker.
- at den samlede trafik vil stige et par år efter åbningen af en tunnel.
- at en rapport viser, at 30% af jorden til Lynetteholm kommer fra Sjælland.
- at der er efterspørgsel efter jord mange steder, hvorfor man om få år vil skulle betale for at få jord til Lynetteholm.
- at trafikberegningerne er modelberegninger med en base i 2035, hvorfor der bør forelægge tal for, hvad den reelle trafikudvikling i forhold til nu vil være.
- at der ret hurtigt vil opstå kapacitetsproblemer på vejnettet.

Svar til: Høring 58488 af: Center for Regional Udvikling og Center for Ejendomme

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

331

INDSENDT AF

Center for Regional Udvikling og Center for Ejendomme

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Region Hovedstaden

BY

Hillerød

POSTNR.

3400

ADRESSE

Kongens Vænge 2

HØRINGSSVAR

Region Hovedstadens Center for Ejendomme og Center for Regional Udvikling sender sammen dette høringssvar til idefasehøringen af metrolinjen M5.

MATERIALE:

hoeringssvar m5 crucej.pdf

saerskilt notat - hoeringssvar idefasehoering metrolinje m5.pdf

Københavns Kommune
Høringsportalen

Dato: 31. oktober 2022

Hørings svar – idefasehøring for metrolinje M5

Region Hovedstadens Center for Ejendomme og Center for Regional Udvikling sender sammen dette høringssvar til idefasehøringen af metrolinjen M5.

Styrkelse af det sammenhængende kollektive trafiksystem i Region Hovedstaden

Overordnet er et velfungerende metrosystem i København er en væsentlig del af et sammenhængende kollektivt trafiksystem i hovedstadsregionen. Region Hovedstaden har i 2020 udarbejdet en analyse, som viser at vi har brug for at øge kapaciteten i hele regionens kollektive trafik markant, hvis den skal kunne optage en stigning af daglige ture på 20 pct. i 2035, som prognosen foreskriver.

En yderligere udvidelse af metroen bliver de kommende år afgørende for udviklingen af den kollektive trafik. Linjerne M1 og M2 under havnebassinet fra Kongens Nytorv til Christianshavn er allerede i overbelastet af passagerer i myldretiden. Kapacitetsproblemer kan få pendlere og andre rejsende til at vælge alternativer f.eks. bilen, hvilket vil være uhensigtsmæssigt ikke kun for København, men også i et regionalt perspektiv.

Region Hovedstaden erkender derfor at der er brug for at øge kapaciteten – og her vil M5 Øst give en ekstra forbindelse over havnesnittet og dermed afhjælpe de forventede kapacitetsproblemer på M1 og M2.

En mulig kommende forbindelse til Malmø

Et sammenhængende arbejdsmarked over Øresund er vigtigt for bæredygtig vækst og udvikling af hele øresundsregionen. Effektive og pålidelige trafikforbindelser er en forudsætning herfor og derfor bakker Region Hovedstaden op

om Greater Copenhagens mål om at der på sigt etableres flere faste forbindelser over Øresund. Linjeføring M5 Øst giver mulighed for på sigt at etablere en metrolinje mellem København og Malmø, som vil kunne understøtte det integrerede arbejdsmarked og desuden vil kunne aflaste Øresundsbroen.

Region Hovedstaden opfordrer til, at der i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen af M5 gennemføres en deludredning, som belyser mulighederne for at etablere en tilslutning på M5 Øst af en fremtidig Øresundsmetro, f.eks. på strækningen mellem Prags Boulevard og CMC-anlæg på Prøvestenen.

Stationen ved Amagerbrogade

I forhold til placeringen af metrostationen på Amagerbrogade foretrækker Region Hovedstaden placeringen Amagerbrogade Syd.

Region Hovedstaden driver i dag en række ambulante psykiatriske funktioner fra ejendommen på Hans Bogbinders Allé (det gamle Sct. Elisabeth hospital). Disse funktioner vil skulle flytte, såfremt metrostationen placeres ved Amagerbrogade Nord, som er direkte på ejendommen.

Det er forventningen, at det vil blive en meget vanskelig opgave at finde tilsvarende erstatningslokaler både i praksis og i forhold til de økonomiske muligheder.

Hvis det ikke lykkes, vil situationen være et stort tilbageskridt for regionens tværsektorielle behandlingstilbud til de psykiatriske patienter. Hovedforslaget med stationsplacering ved Amagerbrogade Nord kan derved få meget uheldige konsekvenser for regionens psykiatrifunktion på Amager.

Regionen vil derfor pege på, at varianten med stationsplacering ved Amagerbrogade Syd (Sundbyøster Plads) bør gennemføres i stedet.

Der er redegjort mere udførligt for konsekvenserne af hovedforslaget i vedlagte notat af 31. oktober 2022 fra regionens Center for Ejendomme.

Med venlig hilsen

Mogens Kornbo
Direktør
Center for Ejendomme

David Meinke
Direktør
Center for Regional Udvikling

NOTAT

Opgang 2. sal
Direkte 26733842

Til: Københavns Kommune

Journal-nr.: 22061239

Dato: 31. oktober 2022

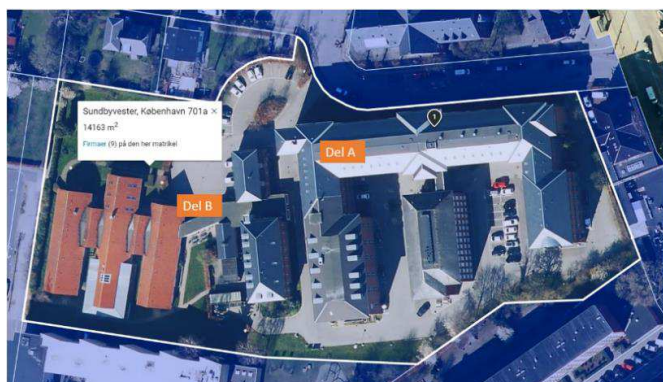
Idefasehøring for metrolinjen M5 – station ved Amagerbrogade Nord

Sammenfatning

Region Hovedstaden, Center for Ejendomme skal hermed fremkomme med regionens særskilte bemærkninger til hovedforslaget for metrolinjen M5, der indebærer en metrostation på regionens ejendom ved Hans Bogbinders Allé 3.¹

Ejendommen på Hans Bogbinders Allé giver i dag regionen gode lokalemæssige muligheder for at realisere en strategi om et stærkt tværsektorielt fokus for psykiatriens tilbud til patienter på Amager, og den rummer en samling af funktioner, der i høj grad understøtter en brobyggende behandlingsindsats.

Ejendommen består af et hovedkompleks på ca. 10.400 m² (herefter benævnt "del A") og to sammenhængende mindre bygningskomplekser på i alt 2.700 m² (herefter benævnt "del B").



¹ Med notatet forholder regionen sig ikke til konsekvenserne for de arealer, der på ejendommen er udlejet til Københavns Kommune til funktioner under Sundheds- og Omsorgsforvaltningen.

I bilaget til dette notat er givet en nøjere beskrivelse af ejendommens arealer og brugere i de to dele.

Metrolinje M5 vil under alle omstændigheder give langt bedre kollektive transportforhold for regionens funktioner i ejendommen.

Men hvis hovedforslaget gennemføres, vil funktionerne være nødt til at fraflytte ejendommen helt i byggeperioden pga. støj.

Det er forventningen, at det vil blive en meget vanskelig opgave at finde tilsvarende erstatningslokaler. Hvis det ikke lykkes, vil situationen være et tilbageskridt for regionens tværsektorielle behandlingstilbud til de psykiatriske patienter.

Funktionerne vil derudover på langt sigt af pladsmæssige grunde ikke kunne samles i den del af bygningskomplekset, der ikke nedrives, og de ellers sammenhængende psykiatriske funktioner må opsplittes. Det vil få konsekvenser på patientniveau og gøre det vanskeligere at honorere de politiske ambitioner for psykiatrien.

En gennemførelse af hovedforslaget vil i øvrigt indebære nærmest uoverskuelige økonomiske konsekvenser for regionen.

På grund af disse ulemper, vil regionen pege på, at varianten med stationsplacering ved Amagerbrogade Syd (Sundbyøster Plads) gennemføres i stedet for hovedforslaget.

Regionens funktioner i bygningen

Region Hovedstadens Psykiatri (RHP) varetager i del A to ambulante funktioner, der begge betjener borgere på Amager:

- Fire distriktspsykiatriske teams (F-ACT), der tilbyder ambulante behandling for voksne, dvs. en kombination af medicin, samtale, vejledning og støtte for voksne patienter med svær psykisk sygdom, når de ikke er indlagt på psykiatrisk afdeling.
- Et OPUS team² for unge (18-35 år) med debuterende psykisk sygdom (skizofreni sygdomme). Teamet tilbyder intensiv og opsøgende psykosocial behandling.

På alle hverdage året rundt kommer der minimum 100-110 patienter hos de fem ambulante teams. Det svarer til mellem 25.500 - 28.000 besøg årligt. Der er omkring 100 ansatte i RHP til at varetage disse opgaver i lokalerne.

² I Danmark er **OPUS** navnet på et ambulante psykiatriske behandlingstilbud for unge. OPUS er et akronym for opsøgende behandling af unge med psykosesymptomer.

Lokalerne i del A er velegnede til disse formål, idet de tidligere sengestuer og andre lokaler anvendes til samtalerum, hvor patienten, behandlere fra teamet og evt. pårørende kan varetage samtalen under diskrete forhold.

RHP's lokaler i del A rummer derudover foreningen Maskine Maskine Amager (MMA), der tilbyder værkstedsfaciliteter til "egen recovery" til borgere med svære psykiatriske vanskeligheder. MMA er fortrinsvis drevet af frivillige og er etableret i ejendommen via satspuljemidler. Der kommer over 20 patienter dagligt i lokalerne.

Derudover er der lokaler til Center for Kunst og Mental Sundhed (CKMS), der forsker i og tilbyder recovery-interventioner og rehabiliteringstilbud for psykisk sårbare. CKMS har bl.a. fokus på kunstnerisk deltagelse, meningsfuldhed for den enkelte og socialt engagement. CKMS er indtil videre finansieret af satspuljemidler og fondsmidler. Ca. 35 ansatte og patienter møder i lokalerne, hvor behovet er voksende.

RHP har desuden tæt samarbejde med de ansatte i Socialforvaltningen (Psykiatrienheden), der for ca. 13-15 medarbejderes vedkommende også har lokaler i bygningen (lejemål i del A, hovedfløjen). I lokalerne gennemføres også et samarbejde med Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningens IPS-konsulenter, der tilbyder målrettet og individuelt planlagte beskæftigelsesforløb til psykiatriske patienter.

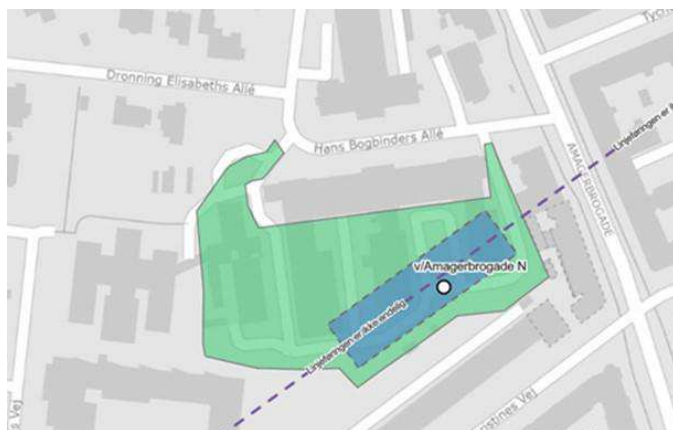
Sundheds- og Omsorgsforvaltningens arealer til sundhedshus-funktioner i del A er alle placeret i den mellemste sydgående fløj.

Konsekvenser af hovedforslaget

Det er oplyst i høringsmaterialet og ved to særskilte orienteringsmøder for regionen i september og oktober måned, at Metroselskabet med hovedforslaget planlægger nedrivning i del A af de tre sydgående fløje fra hovedfløjen og nedrivning i del B af den østlige af de to bygninger.

Tilbage står herefter alene den vestlige bygning i del B (med rødt tag) som benyttes af Sundheds- og Omsorgsforvaltningen og den øst-vest gående hovedfløj i del A.

Metroselskabet har samtidig brug for byggeplads rundt om hovedbygningen i byggeperioden, dvs. måske i 7-9 år. Byggepladsen er det grønne felt i figuren herunder. Det blå felt er placeringen af selve stationsskakten.



Hovedfløjen vil med en række tilpasninger, hvor der også indrettes ny arealer i tagetagen, maksimalt kunne rumme et bruttoareal på ca. 5.500 m².

Regionen vil pege på en række negative konsekvenser af byggeprojektet, der kan sammenfattes i de følgende fem hovedpunkter:

1. Tilbageværende areal til regionen er for lille

Det reducerede areal på 5.500 m² efter tilpasninger i hovedfløjen er ikke stort nok i forhold til det nuværende areal i del A til de nuværende regionale tilbud til psykiatriske patienter og borgere på Amager samt MMA og CKMS.

Dvs. der er ikke plads nok til nuværende borgerrettede funktioner, og det vil derudover bl.a. ikke være muligt at finde erstatningsareal i ejendommen til den tidligere kirkesal i østfløjen, som i dag anvendes til mødevirksomhed og konference for ejendommens brugere.

Derudover vil regionen ikke kunne udnytte ejendommens fortsatte udviklingspotentiale til den fortsatte realisering af strategien om et stærkt tværsektorielt fokus, herunder ved aktivering af arealer der i dag er ledige.

Situationen vil dermed være et stort tilbageskridt for de psykiatriske patienter på Amager.

2. Store udgifter til forberedelse af hovedfløjens fortsatte funktion

Hovedfløjen skal under alle omstændigheder gøres funktionsdygtig, før stationsbyggeriet på matriklen kan begynde, og dette vil i sagens natur forudsætte, at Metroselskabet efter de sydgående fløje er nedrevet gennemfører de statiske arbejder og etablering af facade ved øst- og vestfløjen, der i dag er tæt sammenhængende med hovedfløjen.

Stationsbyggeriet vil imidlertid også ødelægge varmesystemets vekslercentral og ringforbindelse på ejendommen.

Vekslercentralen befinder sig i kælderen under den østlige bygning i del B, der nedrives. Ringforbindelsen går langs bygningsperiferien af del A, dvs. hovedkomplekset. Begge dele må altså i givet fald helt udgå, og varmesystemets hovedinfrastruktur etableres på ny.

Regionen forestiller sig, at disse arbejder med nye forsyningsstik, varmeveksler, hovedledninger m.m. udføres af Metroselskabet.

Der kan også være andre af de mere fundamentale forsyningsystemer, der påvirkes og må reetableres. Der udestår en nærmere gennemgang heraf.

3. Støj i byggeperioden betyder, at funktionerne må fraflytte

Selvom der måtte blive fundet en løsning i hovedfløjen for dele af de nuværende behandlingsfunktioner, vil ingen af disse kunne være i bygningen, så længe der er støjgener fra byggepladsen.

Det skyldes, at kerneopgaven for funktionerne er at gennemføre samtaler på hverdage i dagtimerne med de sårbare patienter og borgere med svær psykisk sygdom.

Det vil altså ikke være muligt at have psykiatriske teams hovedfløjen i byggeperioden, der efter det oplyste måske varer 7-9 år.

Byggepladsens udstrækning (det grønne felt i figuren) vil i øvrigt føre til, at stort set alle de eksisterende parkeringspladser bortfalder, hvilket vil være en alvorlig ulempe for både personale og patienter/pårørende.

4. Alternativ placering er vanskelig og økonomisk uoverskuelig

Det vil formentlig ikke være muligt at finde en ny samlet placering med tilsvarende muligheder i lokaler centralt på Amager.

Der er p.t. ingen større egnede udlejningsejendomme på markedet i området, og eventuelle ledige kontorarealer i Ørestaden vil normalt ikke være rettet mod de krav om diskretionshensyn og disponeret med rumbehovet til de psykiatriske funktioner (dvs. mange mindre kontorer til patientsamtaler).

Regionen vil samtidig formentlig hverken økonomisk eller på anden måde være en attraktiv lejer i de nyere ejendomme, der måtte vise sig at være tilgængelige.

Hvis der mod forventning kan findes lokaler, vil der være store etablerings- og transaktionsomkostninger ved den fysiske flytning, som regionen på trods af ekspropriationserstatning ikke kan forventes at have mulighed for at afsætte tilstrækkelig økonomisk ramme til.

Et af de økonomiske elementer vedrører deponering. Efter statens lånebekendtgørelse for regionerne opfattes nye lejemål som ligestillet med et lån, når lejemålet erstatter en bygning, der kunne have været købt eller opført af regionen for udgifter inden for anlægsrammen. Regionerne har ikke adgang til at optage lån af denne karakter (dvs. indgå nye lejeaftaler), medmindre der samtidig deponeres et beløb svarende til værdien af lejemålet (fx ejendomsvurderingen) på en særskilt konto ved træk på regionens almindelige kassebeholdning. Det kan tilføjes, at der ikke i regionens kassebeholdning vil være midler til rådighed til dette.

Regionen vil samtidig stå tilbage med en hovedfløj på Hans Bogbinders Allé, der pga. manglende parkering og byggestøj ikke kan forventes at have stor interesse for andre lejere i metrobyggeperioden.

5. Ekspropriationsøkonomi usikker

Bygningsarealerne, der nedrives, er henved 5.000 m² i del A og ca. 1.400 m² i del B. Nedrivningen repræsenterer et varigt tab, fordi de må undværes i hele byggeperioden, og fordi de ikke genopføres som led i metroprojektet.

Vi er bekymrede for, om de almindelige principper for økonomisk erstatning ved ekspropriation vil være en tilstrækkelig kompensation for dette tab.

Vi forventer under alle omstændigheder, at der er risiko for, at regionen ikke får dækning for alle de omkostninger, som projektet efterlader på regionens side.

Det alternative forslag vil være langt at foretrække

I høringsmaterialet er angivet en variant i forhold til hovedforslaget. Varianten giver stationsplacering ved Sundbyøster Plads i stedet for på regionens ejendom på Hans Bogbinders Allé.

Om varianten er det anført i høringsmaterialet, at linjeføringen er længere, og at anlægsomkostningerne ved varianten derfor er 3 % højere (600 mio. kr.) end hovedforslagets anlægsomkostninger.

Beløbet skulle efter det oplyste tage højde for udgifter til ekspropriationserstatning til regionen og andre berørte naboer i hovedforslaget.

Men hvis der i fuldt omfang kunne tages højde for de faktiske økonomiske konsekvenser for regionen ved hovedforslaget, jf. bemærkningerne ovenfor, ville en "samfundsøkonomisk opgørelse" af udgifterne ved hovedforslaget formentlig være betydeligt højere, og dermed vil forskellen i forhold til varianten være lavere.

Tillagt de mange uheldige konsekvenser nævnt ovenfor, vil regionen derfor gerne pege på, at varianten med stationsplacering v/Amagerbrogade Syd (Sundbyøster Plads) vælges i stedet.

Bilag:

Generelle oplysninger om ejendommens arealer og brugere i del A og B

Ejendommen på Hans Bogbinders Allé 3 består af to dele:

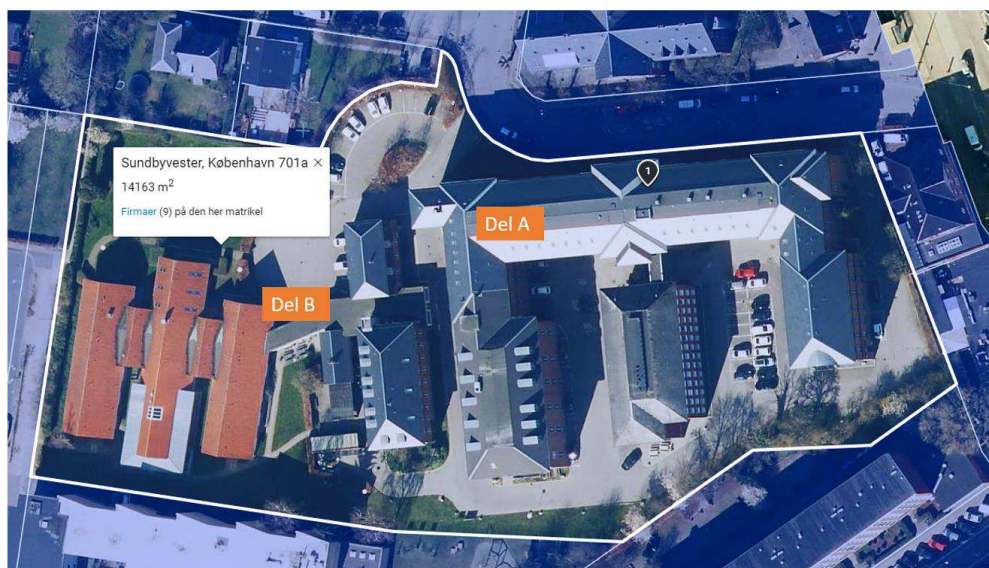
- A. Et hovedkompleks med en øst-vestgående hovedfløj og tre sydgående fløje med et samlet bruttoerhvervsareal på ca. 10.400 m².
- B. To sammenhængende mindre bygningskomplekser på i alt 2.700 m².

Af **del A** benytter regionen ca. 8.700 m² til funktioner under Region Hovedstadens Psykiatri (distriktpsykiatriske funktioner) og de to særlige tilbud MMA og CKMS. Tallet omfatter også 1.400 m² ledige råhus arealer og teknik-rum i tag-etagen.

Derudover er ca. 1.400 m² i del A udlejet til Københavns Sundheds- og Omsorgsforvaltning (Sundhedshus funktioner) mens 300 m² er udlejet til Københavns Socialforvaltning (Psykiatrienheden).

Del B er i sin helhed udlejet til Københavns Sundheds- og Omsorgsforvaltning (Genoptræning og Hjemmepleje).

Ejendommen er vist på den følgende figur med matrikelafgrænsning og del A og del B:



Svar til: Høring 58488 af: Susanne Munch

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

330

INDSENDT AF

Susanne Munch

BY

København

POSTNR.

1432

ADRESSE

Margretheholmsvej

HØRINGSSVAR

M5Lilla

En metro er per definition en tunnelbane. Det bør denne også være. Ud over at være til gene for et syv-etages boligbyggeri på en halv kilometer vil en højbane være ødelæggende for et af de få naturområder uden for indre by og skæmme bybilledet.

Af økonomiske årsager bør den nedgraves samtidig med Østre Ringvej i samme tunnel.

Mvh Susanne Munch

Svar til: Høring 58488 af: Katja Brandt

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

329

INDSENDT AF

Katja Brandt

BY

København K

POSTNR.

1432

ADRESSE

Luftmarinegade 84

HØRINGSSVAR

Kære KK,

Metro er pr. definition noget der kører under jorden. Metroen til Lufthavnen har skåret en del af Amager midt over. Det er den dumme konstruktion til dato. Så ødelæggende for de omkring liggende boligområder.

Enhver linjeføring bør være nedgravet. En højbane over magretheholmen og havn vil totalt ødelægge området. Jeg er ikke imod udvikling. Forslagene om højbane vil reelt betyde afvikling af en skønt boligområde.

Området på Margretheholmen vil i forvejen være belastet af trafik- og støjgener som følge af opførelsen af Lynetteholmen. Disse gener er endnu ikke belyst og vi kender ikke omfanget af disse på nuværende tidspunkt.

Vores område er således stærkt bekymret for de akkumulerede påvirkninger som disse to projekter vil give tilsammen.

Hertil skal tilføjes, at de generelle trafikale udfordringer for hele området endnu ikke er afklaret.

Jeg mener, at følgende projekter alle er strategisk sammenhængende og bør inddrages i den strategiske miljøvurdering (SMV), da de akkumulerede effekter bør belyses.

Jordopfyldning/etablering af Lynetteholmen

Metrobyggeri

Østre Ringvej

Klima- og stormflodssikring af hele Hovedstaden

Der findes endnu ikke samlet plan for hele kysten og Sjælland som ø, og hvorledes delløsninger (herunder Lynetteholmen) påvirker hinanden og de tilhørende projekter

(Metro og Ringvej).

Jeg vil gerne opfordre Københavns Kommune til at fremlægge en mere sammenhængende vision for området end den der pt. findes i kommuneplanen.

Svar til: Høring 58488 af: Trelleborgs kommun

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

328

INDSENDT AF

Trelleborgs kommun

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Trelleborgs kommun

BY

Trelleborg

POSTNR.

23183

ADRESSE

Algatan 13

HØRINGSSVAR

Se bifogad fil.

MATERIALE:

yttrande fraan trelleborgs kommun till kopenhamns kommun.pdf



TRELLEBORGS KOMMUN

2022-10-26

Till: Köpenhamns kommun

Yttrande från Trelleborgs kommun till Köpenhamns kommun över idéfas för miljökonsekvensbeskrivning Metrolinje M5 i Köpenhamn

Trelleborgs kommun välkomnar möjligheten från Köpenhamns kommun att inkomma med ett remissvar i förbindelse med ideremissfasen omkring miljökonsekvensbeskrivningen av en ny metrolinje M5. Trelleborgs kommun anser att linjealternativet M5 Øst via Amagerbrogade är den bästa lösningen för en metroförsörjning till Lynetteholmen, eftersom sträckningen medför en möjlighet för att senare etablera en metrolinje till Malmö C – den så kallade Öresundsmetron.

Trelleborgs kommun är medlem av styrelsen i Greater Copenhagen och vill gärna stödja arbetet som på lång sikt kommer att gynna hela regionen och ha positiv påverkan för invånare, verksamheter och besökare i området. Trelleborgs kommun önskar att Köpenhamns kommun och Region Huvudstaden tydligt tar ställning för en Öresundsmetro.

En framtida Öresundsmetro kommer kunna skapa möjligheter för att:

- Ge en större redundans och minskad driftsårbarhet i kollektivtrafiken mellan Sydsverige, Köpenhamn och Köpenhamns flygplats.
- Lätta upp trafiken i Citytunneln och därmed möjliggöra för bättre regionaltrafik Malmö-Köpenhamn men också vidare till Trelleborg genom förbättrad tågtrafik på Trelleborgsbanan
- Integrationen på tvärs över Öresund påverkas positivt för medborgare och verksamheter i kommunerna på båda sidorna av sundet., genom att det skapas möjligheter för bättre utnyttjande av tillgänglig arbetskraft, bättre kompetensmatchning och förbättrad konkurrens. Det är viktiga förutsättningar för att skapa så kallade storstadseffekter, som kan öka produktiviteten och tillväxten omkring hela Öresund. En framtida Öresundsmetro kommer att innebära kortare restider mellan de två stora knutpunkterna Köpenhamn H och Malmö C så att uppemot 2,3 miljoner invånare på bägge sidor av Öresund kan nå 500 000 fler arbetsplatser inom 60 minuters restid jämfört med idag
- Kapaciteten på järnvägen omkring Öresund är ansträngd och det förväntas att efterfrågan på ytterligare kapacitet för godståg och fjärrtåg kommer att öka efter öppnandet av Fehmarn Bältförbindelsen år 2029. Etableringen av en Öresundsmetro mellan Köpenhamns huvudbangård och Malmö centralstation kommer att kunna flytta över lokal och regional trafik från det nuvarande Öresundsregionala tågsystemet och därmed skapa plats till övriga regionaltåg och fjärrtåg till och från Köpenhamns huvudbangård

Trelleborgs kommun

Algatan 13, 231 83 Trelleborg

Telefon: 0410-73 30 00 | Fax: 0410-441 90

www.trelleborg.se | trelleborgs.kommun@trelleborg.se

Fakturaadress:

Box 173, 231 23 Trelleborg

Org.nr: 212000-1199



TRELLEBORGS KOMMUN

Trelleborgs kommun stödjer därför Malmö stads förslag att:

- i samband med igångsättandet av en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för linjealternativ M5 Øst via Amagerbrogade också, inom den samlade MKB-analysen, genomförs en delutredning som belyser möjligheterna för att etablera en anslutning av en framtida Öresundsmetro
- att inkludera en utredning av möjligheterna för att etablera en anslutning av en Öresundsmetro. Utredningen bör ge svar på en aktuell bedömning av placering och ekonomi för anslutningen samt de bredare systemeffekterna för Köpenhamn metrosystem.

Trelleborg ingår i Malmö-Lund regionen i sydvästra Skåne där mer än hälften av Skånes invånare bor. Både Köpenhamn och sydvästra Skåne är storstadsregioner som förväntas ha en markant befolkningsstillväxt fram till 2035. På samma sätt som Köpenhamn och Malmö, arbetar Trelleborgs kommun med stora stadsomvandlingsprojekt, med ett stort antal bostäder och arbetstillfälle inom pendlingsavstånd till Malmö och Köpenhamn. En framtida metro stärker en gemensam arbetsmarknads- och pendlingsregion med ökad skattekraft på båda sidor av Öresund.

Trelleborgs kommun 2022.10.26

A handwritten signature in blue ink that reads "Gisela Öst".

Gisela Öst
Kommundirektör Trelleborgs kommun

Svar til: Høring 58488 af: Steen Dahlgaard

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

327

INDSENDT AF

Steen Dahlgaard

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Unicon A/S

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Islands Brygge 43

HØRINGSSVAR

Unicon A/S indsender hermed høringssvar på idefasen af metrolinjen M5.

MATERIALE:

hoeringssvar til idefasen af metrolinje m5.pdf

Hørings svar til idéfasen af Metrolinje M5

Unicon A/S
København, oktober 2022

Unicon A/S er positiv indstillet overfor etablering af en ny metrolinje M5 – dog med undtagelse af den foreslåede placering af vedligeholdelsescentret (CMC) og byggepladsen.

Metrolinjens vedligeholdelsescenter (CMC) samt byggepladsen er i begge forslag tiltænkt placeret på Prøvestenen. Denne placering vil inddrage den grund som Unicon A/S i dag er beliggende på – uden at anvise adgang til alternativt havneareal i København. Endvidere vil placeringen eliminere de råstofvirksomheder, der i dag er beliggende på Prøvestenen, og som forsyner Unicon A/S med råvarer.

Unicons produktion af beton er væsentlig for etableringen af metrolinje M5. Hvis Unicon A/S tvinges væk fra Prøvestenen, vil levering af beton til metrolinje M5 blive forbundet med store ekstra omkostninger og medføre mere trængsel i København på grund af de mange lastbil-transporter med beton.

Hvis vedligeholdelsescentret (CMC) og byggepladsen etableres på Prøvestenen som foreslået, så skal alle råstoffer og byggematerialer derfor ind til København på anden vis i fremtiden, og uden tilstrækkeligt havneareal vil det enten ikke være muligt eller forbundet med alt for store omkostninger at forsyne København med råstoffer i fremtiden. Derfor vil den foreslåede indskrænkning af havnearealet lede til merudgifter fremover for alle offentlige og private byggeprojekter i København. Prøvestenen ligger helt ideelt placeret som havneområde til forsyningen af København, hvor det er muligt at sejle materialerne ind tæt på, hvor de skal bruges. Det giver mindst mulig klimabelastning ved transporten, fordi søfart er den mest energieffektive transportform.

Unicon A/S vil gerne påpege, at det ikke er en fremtidssikret løsning, at man placerer infrastruktur oven på anden samfundsrelevant infrastruktur, som man derved skal finde erstatningsarealer til. Omkostningerne hertil er ikke indregnet i projektet, men bør som minimum indgå i VVM-undersøgelsen, da de vil være ganske betragtelige. Desuden bør der analyseres på alternative placeringer af CMC og byggeplads.

Prøvestenen er havneareal, og de godstyper, der håndteres på det areal, som er foreslået anvendt til CMC og byggeplads, er typisk råstoffer og byggematerialer – altså materialer, som bl.a. skal anvendes til netop anlæg af metroen og den øvrige byudvikling i Østhavnen. Havnearealerne kan derfor ikke undværes – i særdeleshed ikke, da mængden af landproducerede råstoffer i Region Hovedstaden og på Sjælland forventes at blive stærkt reduceret over de kommende år.

Alle råstoffer og byggematerialer skal derfor ind til København på anden vis i fremtiden, og derfor kan havnearealet ikke undværes, da det enten ikke vil være muligt eller forbundet med alt for store omkostninger at forsyne København med råstoffer i fremtiden uden tilstrækkeligt havneareal. Prøvestenen ligger helt ideelt placeret som havneområde til forsyningen af København, hvor det er muligt at sejle materialerne ind tæt på, hvor de skal bruges. Det giver mindst mulig klimabelastning ved transporten, fordi søfart er den mest energieffektive transportform. Desuden er de to eneste betonværker i København Kommune placeret på Prøvestenen, og for at disse kan forsyne København med beton, skal de have adgang til råstoffer, som netop sejles ind.

Et betonværk ligger i miljøklasse 6. Københavns Kommune har ingen områder udlagt til virksomheder i miljøklasse 6.

Betonen leveres i friskblandet, formbar og uhærdet tilstand, så betonen skal være udstøbt indenfor ca. 60 minutter. Dette kræver nærhed til kunderne. Her er Prøvestenen eneste mulighed for at forsyne den østlige del af København med beton.

Unicon A/S kan derfor ikke bakke op om den foreslåede placering af CMC og byggeplads. I stedet vil vi foreslå to alternative placeringer, som vi ønsker analyseret i VVM-undersøgelsen.

Den ene placering er syd for det nuværende havneområde på Prøvestenen, hvor en jordvold adskiller erhvervshavnen fra et sydligt areal, som i dag ikke har nogen anvendelse. Dette er en mulig placering, der ikke nødvendiggør omkostninger til at etablere erstatningshavne-areal.

Den anden placering er på den østligste del af Kløverparken, ud mod Prøvestenen. Dette område er godt nok udlagt som perspektivområde for byudvikling, men egner sig særdeles dårligt hertil på grund af nærheden til Prøvestenen og ikke mindst den risikozone, som de store brændstoflagre på Prøvestenen er årsag til.

Arealet i den østlige del af Kløverparken egner sig derfor bedre til CMC og byggeplads, der endda kan anvendes som en "risiko-buffer" i forhold til den øvrige byudvikling på Kløverparken. Desuden ligger arealet tæt op ad den kommende M5 Øst linje, hvorfor omkostningen til etableringen af CMC og byggeplads vil være mindre, da der ikke skal bores en tunnel til Prøvestenen.

Om Unicon A/S

Unicon er Danmarks ældste og største producent og leverandør af færdigblandet beton med 33 fabrikker og godt 400 medarbejdere fordelt i hele landet.

Færdigblandet beton er en beton, der hos Unicon specialproduceres til den enkelte kundes byggeprojekt. Beton leveres i friskblandet, formbar og uhærdet tilstand.

Unicon producerer årligt omkring 1 million kubikmeter beton, herunder til en række infrastrukturprojekter.

Unicon er en del af Aalborg Portland Group, som er ejet af italienske Cementir Holding.

Udviklingen af CO2-reducerede betoner er et blandt flere af Unicons bæredygtige initiativer, der blandt andet også tæller emissionsfrie byggepladser via indfasning af hybride betonbiler samt et øget fokus på genanvendelse af beton, som i 2030 skal udmønte sig i en besparelse på 200.000 tons jomfruelige råmaterialer.

Svar til: Høring 58488 af: Rasmus Rise

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

326

INDSENDT AF

Rasmus Rise

BY

København K

POSTNR.

1432

ADRESSE

Søflygade 11

HØRINGSSVAR

Mange tak for muligheden for at komme med input til den kommende metrolinje M5, der skal koble Refshaleøen og Lynetteholm til resten af byen.

Hermed hørings svar vedr. Metrolinje M5 Lilla/Orange

1. BEBOELSESOMRÅDET - MARGRETHEHOLM

KK har oplyst, at metrolinjen er tænkt som en tunnelling bortset fra strækningen mellem v/Prags Boulevard Øst og v/ Lynetteholm Nord, hvor stationerne er tænkt som højbanestationer. Derved vil linjen gå igennem beboelsesområdet Margretheholm med fysisk udformning som en højbane.

Denne plan giver anledning til en række bekymringspunkter for beboere på Margretheholmen:

1. Indkigsgener for de lejligheder der er placeret ud for højbanen
2. Bekymring for rystelser og lydgener i lejlighedsbebyggelsen
3. Rekreativt fællesareal i tæt beboelsesområde forringes og opholds- og sportsfaciliteter ødelægges
4. Bekymring for støjgener på Margretheholms opholdsarealer

De skønne rekreative områder som i dag findes på Margretheholmen langs beboelsejendommen "Udsigten" bliver med den foreslåede linjeføring skåret midt over af en industrielt udseende højbane. Det vil ødelægge det blomstrende udeliv der i dag udspiller sig på opholdsarealerne hvor der spilles fodbold, hoppes på trampoliner, luftes hunde, bygges huler, dyrkes køkkenhaver og holdes bistader for blot at nævne nogle eksempler. De grønne rekreative områder er meget eftertragtet i det bynære område som Margretheholmen er placeret i. Derfor benyttes det i dag af besøgende fra hele indre by, som nyder naturen. Disse rekreative kvaliteter vil kunne bevares, såfremt metroen graves ned under jorden. Såfremt der etableres en højbane, frygter vi at der bliver skabt et uskønt område under højbanen i stil med det, der er opstået under metroen i Ørestaden.

Med blik på ovennævnte bekymringspunkter, må det skulle tages med i betragtningen at linjeføringen skal laves med meget stor hensynstagen til beboelsesområdet. Det skal bemærkes at der også i den udsendte SMV vedr. supplerende vejbetjening af Lynetteholm skal laves en rute, hvorfor det foreslås at infrastrukturen tænkes samlet ifht. ruteføring med størst mulig afstand til beboelsesområderne, og

prioriteret som en nedgravet linjeføring.

2. HAVNEN - MARGRETHEHOLMS HAVN

Den foreslået rute er sat til at skulle krydse Margretheholms Havn. Havnen har stor rekreativ værdi for unge såvel som gamle.

Der må indtænkes en løsning der gør at havnen bevares, og skibe med master kan passere metro linjeføringen.

Også her bør den supplerende vejbetjening tænkes ind i en samlet løsning, og den udformede akvædukt-løsning som havnen har stillet som forslag bør genovervejes til både Metro-linjeføring og supplerende vejbetjening. Alternativt bør metrolinjen bør prioriteres som en nedgravet linje under havnen.

Svar til: Høring 58488 af: Birger Jensen

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

325

INDSENDT AF

Birger Jensen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Sdr. Frihavnsudvalg

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Langelinie Allé 5, 1. 0001

HØRINGSSVAR

Sdr. Frihavnsudvalget støtter op om høringssvaret fra Østerbro Lokaludvalg (svar nr. 250 den 27/10 2022)

Sdr. Frihavnsudvalget omfatter flg. foreninger. E/F Langelinie Alle 3-9, E/F Langelinie Alle 25-29, E/F Indiakaj 9-13, L/F Indiakaj og Midtermolen, E/F Midtermolen og E/F Gripsholm

MATERIALE:

oesterbro lokaludvalg hoeringssvar vedr metro til lynetteholm 261022.pdf

**Sekretariatet for Østerbro Lokaludvalg
Økonomiforvaltningen**

Blivhoert.kk.dk

Høringsvar vedr. metro til Lynetteholm

I Miljøkonsekvensrapporten (MKR) bør det sikres, at nødsakten mellem Østerport og Refshaleøen respekterer fredningslinjerne.

Østerbro Lokaludvalg støtter, at Metrolinjen får station nær Rigshospitalet fra starten (2035). Derfor bør denne gren være med i MKR fra starten.

Man forventer, at tunnelrørføringen under f.eks. Indiakaj ligger 20-30 m under vejniveau. MKR bør undersøge, hvordan gener for alle beboere hvor relevant på Østerbro - mindskes mest muligt i anlægs- såvel som i driftsfasen.

Venlig hilsen



Allan Marouf
Formand for Østerbro Lokaludvalg

27. oktober 2022

Sagsnummer
2022-0317755

Dokumentnummer
2022-0317755-1

Sekretariatet for Østerbro
Lokaludvalg
Svendborggade 5, 4. sal
2100 København Ø

EAN-nummer
5798009800497

Svar til: Høring 58488 af: Kerstin Gillsbro

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

324

INDSENDT AF

Kerstin Gillsbro

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Jernhusen AB

BY

Stockholm

POSTNR.

10130

ADRESSE

Box 520

HØRINGSSVAR

Genom bifogad bilaga lämnar Jernhusen AB sitt yttrande om miljöutredning för Metrolinje M5.

Vänliga hälsningar,

Jernhusen AB

Kerstin Gillsbro, verkställande direktör

MATERIALE:

kopenhamns kommun.pdf

Köpenhamns Kommun

Handläggare, tfn	Datum	Vår beteckning
Paul Van Doninck. +46 722092902	2022-10-31	
E-post	Ert datum	Er beteckning
paul.vandoninck@jernhusen.se		

Yttrande över Köpenhamns kommuns miljöutredning för metrolinje M5

Jernhusen AB är ett svenskt statligt aktiebolag som äger, förvaltar och utvecklar fastigheter runt Sveriges järnväg i syfte att bidra till att fler människor och mer varor transporteras hållbart. Som ägare av bland annat Malmö C och andra fastigheter i centralstationsområdet har bolaget ett särskilt intresse i den fortsatta utvecklingen av Öresundsregionen.

Det är mycket positivt att Köpenhamns Kommun har tagit de första stegen mot en vidareutveckling av stadens metronät. Jernhusen AB ser gärna att den fortsatta utredningsprocessen beaktar möjligheten till förverkligandet av Öresundsmetron till Malmö C. En ytterligare förbindelse mellan Köpenhamn och Malmö som ansluter till den palett av mobilitetslösningar som redan idag möts vid Malmö C blir ett starkt och välkommet tillskott.

Att viktiga intressenter såsom Malmö Stad, Region Skåne och Greater Copenhagen är starka förespråkare av utvidgningen motiverar Jernhusen AB uttrycka sitt stöd till ert fortsatta arbete.

Med vänliga hälsning,

Jernhusen AB

Kerstin Gillsbro

Verkställande Direktör

Svar til: Høring 58488 af: Samantha Hoffmann

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

323

INDSENDT AF

Samantha Hoffmann

VIRKSOMHED / ORGANISATION

HOFOR A/S

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Ørestads Boulevard 35

HØRINGSSVAR

Jf. vedhæftet fil.

MATERIALE:

m5 hofor hoerings svar idefasehoering.pdf



Modtager: Københavns Kommune
Afsender: HOFOR A/S

Plan Vand/Spildevand
Direkte tlf. +4527954049
E-mail samhof@hofor.dk
Dato: 24.10.2022

HOFOR A/S: Høringssvar til idéfasehøring for M5

Københavns Kommune har igangsat en idéfasehøring for metrolinjen M5. I den forbindelse fremsender HOFOR nærværende høringssvar. Der fremsendes én samlet kommentering for alle de forsyningselskaber, der administreres af HOFOR A/S.

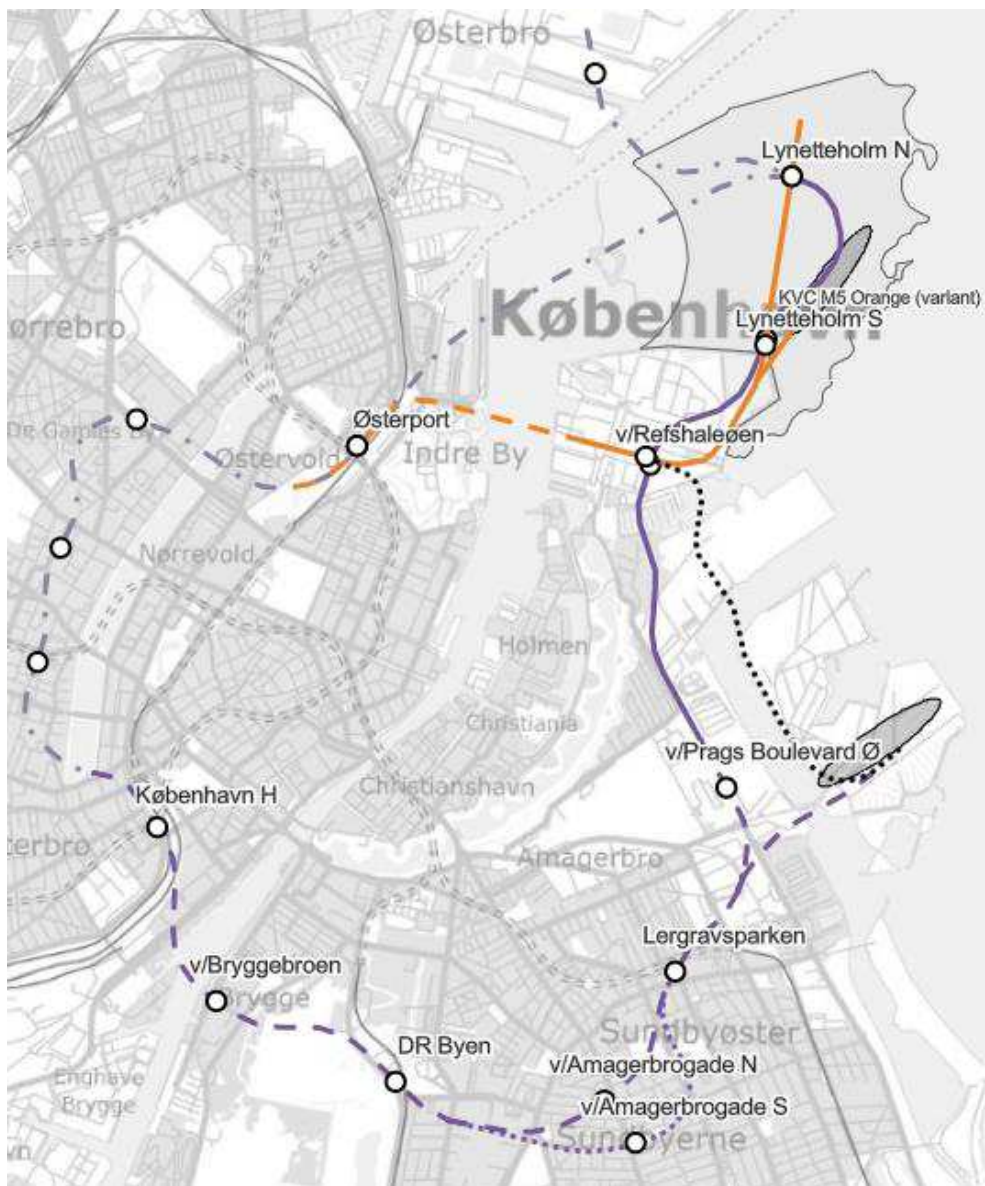
HOFOR har et antal større, kritiske forsyningsledninger, som de foreslåede M5 linjeføringer skal krydse eller kan påvirke, bl.a. ved Skakten v. Vester Søgade, Københavns Hovedbanegård, Afgreningskammeret v. Amagerbanen samt linjeføringen til Kontrol- og Vedligeholdelsescenteret på Prøvestenen.

Notatet indeholder væsentlige opmærksomhedspunkter vedr. disse forsyningsledninger. I hvor høj grad, krydsningerne er problematiske, afhænger af den præcise placering samt dybde på station/skakt/tunnel for M5. Det vil kræve yderligere undersøgelser i HOFOR samt dialog med Metroselskabet at vurdere, hvorledes disse krydsninger bedst håndteres.

For den kommende M5-station på Københavns Hovedbanegård har HOFOR med bidrag fra Metroselskabet foretaget en mere grundig screening af mulige ledningsomlægninger på denne forsyningsmæssigt meget kritiske og komplekse lokation. Konklusionen er, at HOFOR anbefaler en stationsplacering på Reventlowsgade og direkte fraråder en M5-station på Bernstorffsgade. Vurderingen baserer sig på forhold vedr. omkostninger, anlægsgener, forsyningsrisici og ikke mindst tidsforbrug. HOFOR sender parallelt med dette høringssvar et uddybende notat vedr. denne vurdering til Metroselskabet.

Der tages forbehold for, at der kan opstå forsyningsmæssige konfliktpunkter med den kommende M5 linjeføring, som ikke er indbefattet af dette notat. Det bemærkes herudover, at kommenteringen og kortmaterialet udelukkende omhandler kritiske ledninger og dermed ikke ledninger, der vurderes ukomplicerede at flytte. Kommenteringen baserer sig på de foreslåede linjeføringer M5 Lilla og M5 Orange, som de fremgår af materialet på www.metrolinjem5.kk.dk, jf. billede 1.

På baggrund af de identificerede krydsninger mellem en kommende M5 linjeføring og HOFORs forsyningsinfrastruktur opfordres til en fortsættelse af den nuværende rettidige og konstruktive dialog mellem HOFOR og Metroselskabet.



Billede 1: Forslag til linjeføring for M5 Orange og M5 Lilla

Indhold

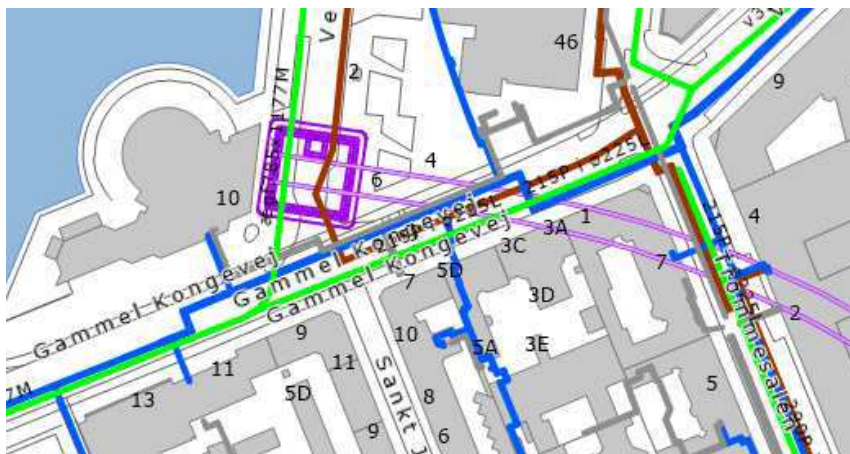
M5 Lilla Linje inkl. sydlig variant på Amagerbrogade	3
M5 Orange Linje	14
Arealbehov afledt af M5 med betydning for M5-tidsplanen	16

M5 Lilla Linje inkl. sydlig variant på Amagerbrogade

Skakt v/ Vester Søgade

HOFOR har følgende opmærksomhedspunkter vedr. forsyningsledninger, som krydser skakten og tunnelen v. Vester Søgade, jf. billede 2.

I hhv. Vester Søgade og Gammel Kongevej ligger vitale spildevandsledninger (Ø1177 og Ø225), som håndterer spildevandsforsyningen for Vesterbro. I Vester Søgade ligger også køleledninger, som vil krydse med skakten. At flytte disse ledninger forventes at være komplekst/bekosteligt og HOFOR ønsker dialog med Metroselskabet om mulige løsninger herfor. I kort afstand til arbejdsarealet for skakten i Gammel Kongevej ejer HOFOR fjernvarmeledninger (Ø219), som forsyner varmekunder på Vesterbro. Der kan være mulighed for at flytte disse til et nærliggende tracé, vurdering heraf kræver yderligere undersøgelse hos HOFOR.



Billede 2: Området omkring M5-skakten v. Vester Søgade. Signaturbeskrivelse: Lilla M5// Grøn Spildevand// Blå Fjernvarme// Brun Fjernkøl

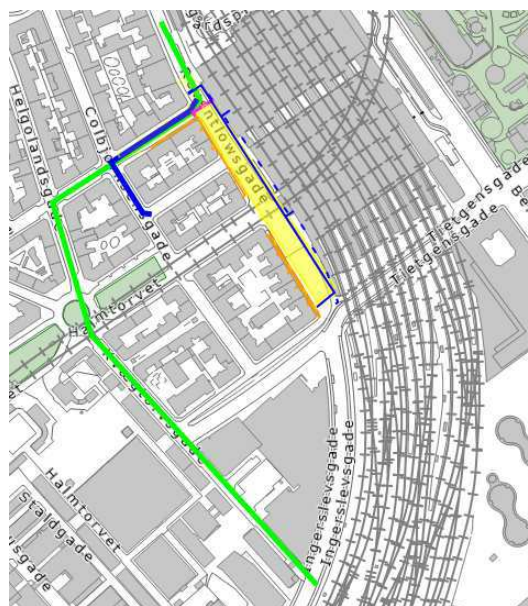
Station v/ Københavns Hovedbanegård

I området omkring Københavns Hovedbanegård er placeret en høj grad af forsyningskritisk infrastruktur, som står for store dele af forsyningen til Indre by. HOFOR har derfor foretaget en screening af mulighederne for at omlægge disse ledninger for at gøre plads til en metrostation i hhv. Reventlowsgade (hovedforslag) og Bernstorffsgade (alternativ). Forsyningsledningerne kan ikke tages ud af drift/fjernes fra det kommende stationsområde, førend de nye ledninger er anlagt pga. deres vitale funktion. Der er derfor en væsentlig tidsmæssig afhængighed mellem færdiggørelsen af ledningsomlægningerne og opstarten af metroarbejdet.

En kommende stationsplacering i Reventlowsgade forudsætter, at følgende af HOFORs forsyningsarter omlægges: Vand, Spildevand, Fjernvarme og Gas, jf. billede 3. Spildevandsledningen er den langt mest komplekse at omlægge. For at opretholde samme serviceniveau skal der lægges en ny spildevandsledning på en strækning på ca. 1 km, jf. billede 4. Det foreløbige omkostningsestimat er på ca. 180 mio. kr. Omlægningen kan være forbundet med en risiko for en tidskonflikt mellem HOFORs anlægsarbejde og Metroselskabets anlægsarbejde, dog er risikoen betragteligt mindre end for omlægningerne i Bernstorffsgade. HOFOR anbefaler følgelig, at den kommende M5 station placeres på Reventlowsgade.



Billede 3: Eksisterende ledninger v. kommende stationsboks i Reventlowsgade. Signaturforklaring: Gul M5 station// Blå Vand// Grøn Spildevand//Lilla Fjernvarme//Orange Gas



Billede 4: Mulig omlægning af ledninger v. station i Reventlowsgade. Signaturforklaring: Blå Vand// Grøn Spildevand//Lilla Fjernvarme//Orange Gas

I Bernstorffsgade ligger store og vitale ledninger for alle HOFORs forsyningsarter, jf. billede 5. Ledningerne står for forsyningen af Vand-, Spildevand-, Fjernvarme- og Fjernkølefor syningen af Indre by. Gas har ledninger, der forsyner Tivoli. Nye ledninger vil forventeligt skulle placeres langs den nye stationsboks i Bernstorffsgade eller rundt omkring Tivoli via HC Andersens Boulevard (muligvis en kombination af disse to scenarier), jf. billede 6 og 7. Der er på nuværende tidspunkt for mange usikkerheder til at sige, hvad der vil være den mest hensigtsmæssige løsning.

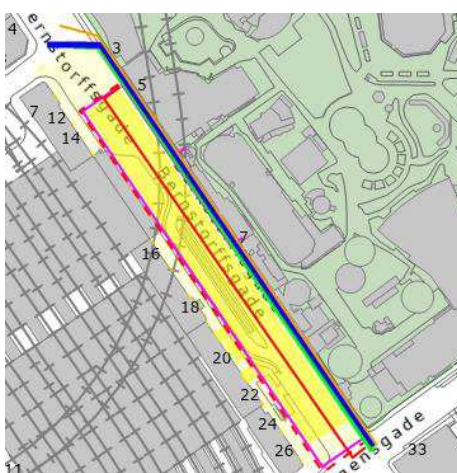
Screeningen indikerer, at løsningen langs stationsboksen i Bernstorffsgade har et foreløbigt omkostningsestimat på ca. 185 mio. kr. Grunden til, at denne løsning frarådes, er den forventeligt meget lange anlægstid (nogle af ledningsomlægningerne skal omlægges én efter én) og den høje kompleksitet pga. den trange plads. Der vil følgelig være en stor risiko for en tidsmæssig konflikt mellem lednings- og metroarbejder. Derudover kan tekniske udfordringer (bl.a. spunsning ind mod Tivoli) gøre løsningen ikke-realiserbar.

Løsningen via HC Andersens Boulevard har et ekstremt højt foreløbigt omkostningsestimat på ca. 940 mio. kr. Også denne løsning indebærer en meget stor risiko for tidsmæssig konflikt mellem ledningsarbejder og metroarbejde. Begge løsninger forventes at indebære markante anlægsgener ift. bl.a. trafikomlægning og spunsning.

På den baggrund vil HOFOR direkte fraråde stationsplacering i Bernstorffsgade.



Billede 5: Eksisterende ledninger v. kommende stationsboks i Bernstorffsgade.
Signaturforklaring: M5 station Gul // Blå Vand// Grøn Spildevand//Lilla Fjernvarme//Rød Fjernkøl//Orange Gas



Billede 6: Mulig omlægning af ledninger langs stationsboks i Bernstorffsgade.
Signaturforklaring: M5 station Gul// Blå Vand// Grøn Spildevand//Lilla Fjernvarme//Rød Fjernkøl /Orange: Gas



Billede 7: Mulig omlægning af ledninger via HC Andersens Boulevard

umiddelbart muligt at flytte den tværgående ledning til et lidt sydligere tracé, dette kræver dog yderligere undersøgelser hos HOFOR. Det bemærkes, at hvis stationsboksen flyttes lidt længere nordpå vil krydsningen blive undgået. Ledningens tracé langs med DR Byen station (på vestlig side) og passage af eksisterende metrolinje vil det være vanskeligt/bekosteligt at ændre på.

Ift. fremtidig kundeefterspørgsel på fjernkøl kan der blive behov for at føre køleledninger i Ørestads Boulevard nær området ved den påtænkte station v. DR Byen. HOFOR ønsker dialog med Metroselskabet ift. muligheder for at afse plads hertil.



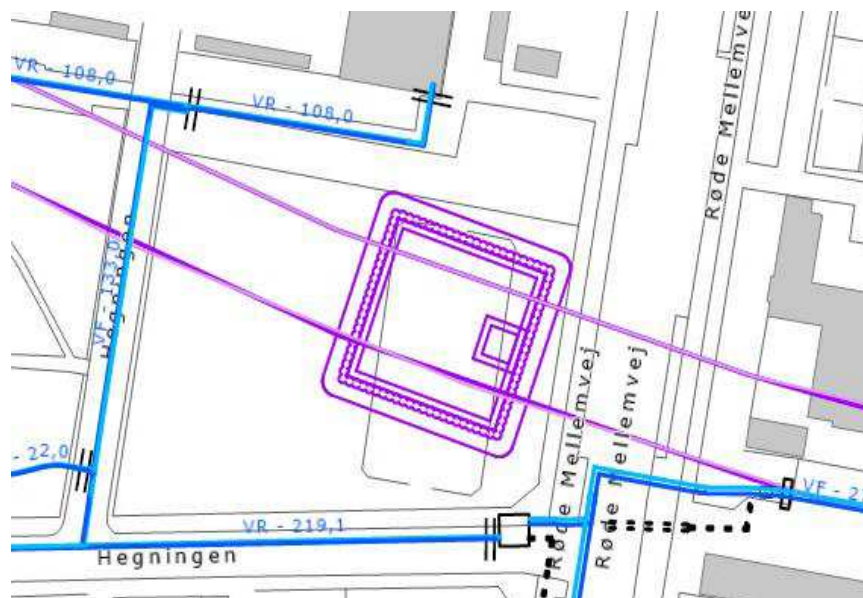
Billede 9: Området omkring stationen v. Bryggebroen. Signaturbeskrivelse: Lilla M5// Blå Fjernvarme// Rød Vand

Skakt v/ Røde Mellemvej

HOFOR har følgende opmærksomhedspunkter vedr. forsyningsledninger, som kan påvirkes af skakten v. Røde Mellemvej, jf. billede 10.

Der ligger fjernvarmeledninger i Hegningen (vejareal) rundt om arbejdsarealet for M5. Ledningerne forventes renoveret i 2023. HOFOR vil gerne have afklaret, om skakt-arbejdet forventeligt kræver flytning af ledningerne, da det i så fald kan være mere hensigtsmæssigt at udskyde renoveringen.

Ift. fremtidig kundeefterspørgsel på fjernkøl kan der blive behov for at føre køleledninger i Røde Mellemvej. Så snart Metroselskabet kender til det forventede tidspunkt for anlæggelse af skakt ønsker HOFOR at blive orienteret, så ledningsarbejder i denne forbindelse kan koordineres.



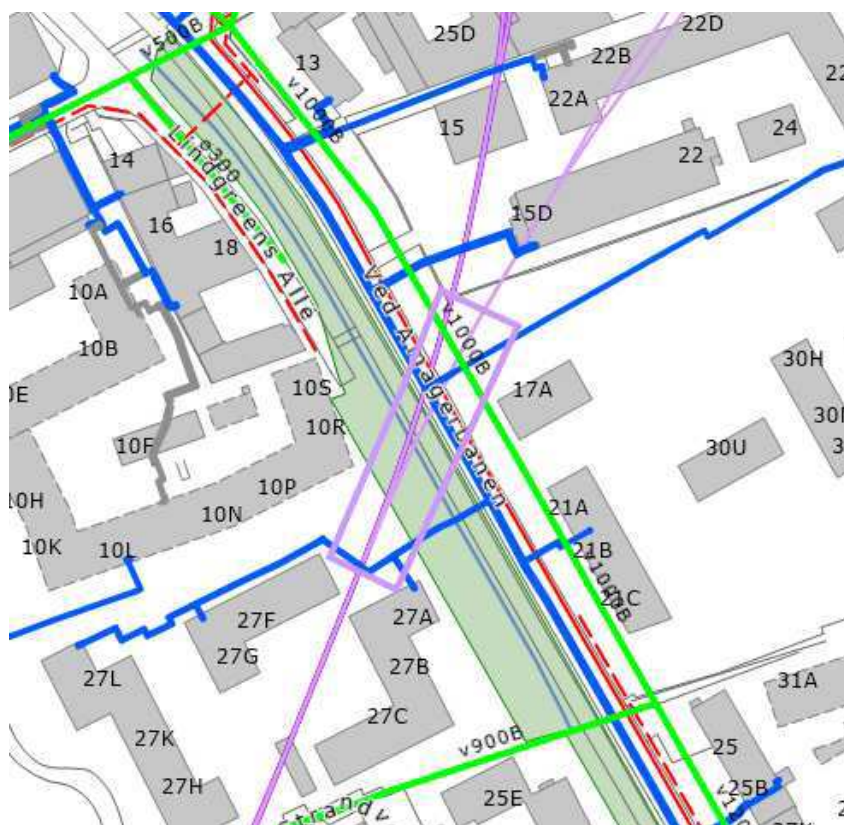
Billede 10: Området omkring skakten v. Røde Mellevej. Signaturbeskrivelse: Lilla M5// Blå Fjernvarme

Afgreningskammer ved Amagerbanen

HOFOR har følgende opmærksomhedspunkter vedr. forsyningsledninger, som krydser afgreningskammeret ved Amagerbanen, jf. billede 11.

HOFOR har hhv. en vital spildevandsledning ($\varnothing 1000$), en Gas-hovedledning ($\varnothing 500$) og fjernvarmeledninger ($\varnothing 219$) i Ved Amagerbanen, som forsyner det nordøstlige Amagerbro. Det vurderes komplekst og bekosteligt at flytte ledningerne. Det alternative forslag om et afgreningskammer v. Jenagade krydser derimod ikke nogen kritiske forsyningsledninger og er fra et forsyningsmæssigt perspektiv derfor at foretrække.

Derudover ligger der i den vestlige side af Ved Amagerbanen en åben grøft, som håndterer store dele af regnvandet fra bebyggelsen mod vest. Det vil være forbundet med vanskeligheder/risici at opretholde eller erstatte grøftens funktion under metroens anlægsarbejde.



Billede 11: Området omkring afgreningskammeret v. Amagerbanen. Signaturbeskrivelse: Lilla M5// Blå Fjernvarme//Grøn Spildevand//Rød Gas

Station v/ Prags Boulevard Øst

HOFOR har følgende opmærksomhedspunkter vedr. forsyningsledninger, som krydser stationen v. Prags Boulevard Øst, jf. billede 12.

Umiddelbart vest for stationsboksen ligger en stor Bygas-trykledning. Afhængig af afstandskrav til stationsboksen skal denne muligvis lægges i foringsrør. HOFOR gør derudover opmærksom på, at CTR ejer fjernvarmetransmissionsledninger i Prags Boulevard (ø508), der bl.a. er kritiske for forsyning af Tårnby, jf. billede 7. Der henvises til CTR for vurdering omkring omlægning.



Billede 13: Området omkring skakten v. Vindmøllevej. Signaturbeskrivelse: Lilla M5// Mørkeblå hhv. HOFOR Fjernvarme og CTR Fjernvarme

Station v/ Lynetteholm S

HOFOR gør opmærksom på, at stationerne og linjeføringens placering (uanset om den anlægges som højbane eller tunnel) skal koordineres med kommende forsyningsanlæg på Lynetteholm.

Station v/ Lynetteholm N

HOFOR gør opmærksom på, at stationerne og linjeføringens placering (uanset om den anlægges som højbane eller tunnel) skal koordineres med kommende forsyningsanlæg på Lynetteholm.

Andre opmærksomhedspunkter ifm. M5 Lilla

Kalvebod Brygge Skybrudstunnel

HOFOR gør opmærksom på, at linjeføringen for M5 Lilla krydser arealreservationen for Kalvebod Brygge Skybrudstunnel. Arealreservation for strækningen er sikret med Spildevandsplan 2018. Skybrudstunnelen løber fra Sankt Jørgens Sø frem til udledning i Københavns Havn ved Kalvebod Brygge og skal sikre byen ved ekstreme regnhændelser. Det er kritisk at sikre, at M5-tunnelen og Kalvebod Skybrudstunnel kan sameksistere og ikke konflikter direkte. Der er opstartet dialog mellem Metroselskabet og HOFOR for at søge projektet teknisk afstemt med tilstedeværelsen af Kalvebod Brygge Skybrudstunnel inden for linjeføringen M5 Lilla.

Fjernvarmetunnel og fjernvarmeledning

HOFOR ejer en vital fjernvarmetunnel til/fra Amagerværket, kote -25,5 til -26,9. Denne er kritisk for forsyningen af store dele af Hovedstadsområdet. CTR ejer store kritiske

fjernvarme-transmissionsledninger. Begge krydser tracéet for M5 linjeføringen, jf. billede 14. Såfremt linjeføringen af metroen fastholdes som højbane, er der ingen konflikt. Det vil derimod være meget kritisk, såfremt linjeføringen fortsætter som tunnel i en dybde, der konflikter med fjernvarmetunnelen eller CTRs ledning. HOFOR forventer yderligere dialog herom, hvis linjeføringen her besluttet anlagt som tunnel.



Billede 14: M5 Lilla krydser HOFORs fjernvarmetunnel til/fra Amagerværket (mørkeblå, sydlig linje) samt CTRs fjernvarme-transmissionsledning (mørkeblå, nordlig linje).

Adgang til Amagerværket

HOFOR gør opmærksom på, at adgangsveje via Kraftværksvej og Vindmøllevej må holdes tilgængelige (byggefase og drift), så værket drift ikke hindres af manglende mulighed for f.eks. olietransporter, flistransporter, asketransporter m.m. med lastbil.

Håndtering af grundvand

HOFOR gør opmærksom på, at hvis metroarbejdet medfører store mængde oppumpet grundvand, kategoriseres dette som uvedkommende vand og kan ikke ledes via kloaknettet uden tilladelse og betaling efter gældende regler. HOFOR indgår gerne i dialog ift. mulighederne.

M5s Kontrol- og Vedligeholdelsescenter (KVC)

HOFOR gør opmærksom på, at en placering af KVC på Refshaleøen frem for på Prøvestenen vil kunne fungere som en visuel-, støj- og udledningsmæssig buffer mellem den kommende byudvikling på Refshaleøen og Kraftværkshalvøen/Amagerværket. HOFOR indgår gerne i dialog om mulighederne herfor.

HOFOR gør opmærksom på, at den foreslåede tunnelføring til KVC krydser HOFORs udløbspunkt UØ124 ved Prags Boulevard, jf. billede 15 og 16. Ved kraftig regn eller skybrud kan det forekomme, at HOFOR udleder urensset spildevand 0 - 1 gange årligt. Udledningen fra HOFOR sker til en rende. Denne rende og rendens direkte forbindelse til Øresund skal opretholdes. Hvis ikke renden og rendens direkte forbindelse til Øresund opretholdes, forventes det at medføre oversvømmelser på Østamager under skybrud. Dette bør undgås.



Billede 15: Udløbspunkt UØ124 ved Prags Boulevard. Billede 16: M5-tunnelføring til KVC på Prøvestenen

HOFOR Lager v. Kraftværkshalvøen

Den foreslåede linjeføring for M5 Lilla krydser HOFORs samlede forsyningslager på Forlandet 29 v. Kraftværkshalvøen. HOFOR anvender i dag hele området til lagerføring af materialer til drift og vedligehold af HOFORs forsyningsledninger. Der forventes en øget mængde lagerført på området i de kommende år.

I hvilken grad den kommende M5 linjeføring og anlægsarbejdet heraf vil indskrænke området anvendt til lagerføring er pt. uvist. Det kan forventes, at anlægsarbejdet vil betyde, at der skal etableres alternativ adgangsvej til lageret. Hvad mulighederne er herfor skal undersøges yderligere.

Det vil være problematisk, hvis metrolinjen medfører, at HOFOR mister en i forvejen trængt lagerplads, der er en forudsætning for såvel vedligeholdelse af eksisterende forsyninger og etablering af nye klimaprojekter i Hovedstadsområdet. Det forventes at være vanskeligt for HOFOR at finde tilsvarende lagerkapacitet i Hovedstadsområdet. HOFOR ønsker dialog med Metroselskabet ift. muligheden for fortsat at anvende området til lagerføring både under anlægsarbejdet og efter etableret M5 linjeføring.

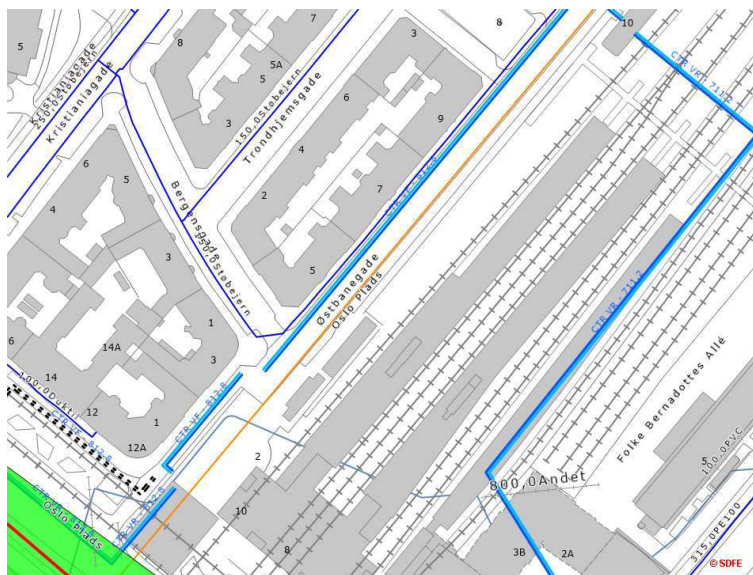
M5 Orange Linje

Station v/ Østerport

HOFOR har følgende opmærksomhedspunkter vedr. forsyningsledninger, som krydser stationen v. Østerport, jf. billede 17.

I det nordvestlige fortov i Østbanegade ligger en vand-forsyningsledning, som forsyner ejendomme på Østbanegade. Hvorvidt der er en konflikt, afhænger af den præcise placering af stationsboksen og arbejdsarealet. Ledningen kan forventeligt omlægges.

HOFOR gør opmærksom på, at CTR ejer fjernvarme-transmissionsledninger (Ø812) og et fjernvarmekammer i Østbanegade. Det vil være udfordrende at finde en alternativ placering til ledningerne. Der henvises til CTR for vurdering omkring omlægning. HOFOR gør også opmærksom på, at den foreslåede placering berører den rørlagte forbindelse mellem Østre Anlæg og Kastelsgraven, som er et kommunalt ejet åløb. Det vil formentlig være forbundet med vanskeligheder/risici at flytte denne.



Billede 17: Området omkring M5 station v. Østerport. Signaturbeskrivelse: Orange M5// Mørkeblå Vand// Lyseblå CTR Fjernvarme

Højbanestation v/ Refshaleøen

HOFOR gør opmærksom på to store vitale spildevandsledninger (Ø1400) på Refshaleøen, som fungerer som hovedforbindelse mellem Pumpestation Kløvermarksvej og Renseanlæg Lynetten samt en Vandtransmissionsledning (Ø400 mm), som forsyner Renseanlæg Lynetten og andre ejendomme på Refshaleøen, jf. billede 18. Den foreslåede højbanestation v. Refshaleøen er placeret ovenpå disse ledninger. Som udgangspunkt bør dette ikke være problematisk og HOFOR forudsætter derfor, at ledningerne kan blive liggende. HOFOR gør ikke desto mindre opmærksom på dem pga. deres vitale funktion.



Billede 19: Højbane-teknikspor for M5 Orange henover Kraftværkshalvøen

Arealbehov afledt af M5 med betydning for M5-tidsplanen

HOFOR gør opmærksom på, at omlægning af forsyningsledninger vil være afhængig af, at der er opnået de nødvendige (nye) arealrettigheder til genplacering af forsyningsledninger, som skal omlægges. Forsyningsledningerne kan ikke omlægges før arealrettighederne er sikret.

Grundlaget for tilvejebringelse af de nødvendige arealrettigheder er enten:

- hjemmel i anlægsloven for Metroen, som det var tilfældet i forbindelse med ledningsomlægningerne for Sydhavnsmetroen,

eller

- kommunal ekspropriationsbeslutning med hjemmel i miljøbeskyttelses-, vandforsynings- eller varmforsyningsloven.

Valget af grundlag for etablering af arealrettigheder har betydning for HOFORs tidsplan, og dermed også for Metroselskabets planlægning af, hvornår arealet kan være frigjort til brug for anlægsprojektet for en M5.

Det er derfor væsentligt for HOFORs planlægning af den videre proces, at HOFOR er bekendt med hvilket grundlag, der skal anvendes til sikring af arealrettigheder.

For god ordens skyld skal HOFOR gøre opmærksom på, at det er meget vanskeligt for HOFOR at udarbejde en tidsplan for omlægning af forsyningsledninger, hvor arealrettighederne skal sikres ved kommunal ekspropriationsbeslutning. Det skyldes, at det tidsmæssige forløb er afhængig af en række udefrakommende faktorer, som er uden for HOFORs kontrol.

HOFOR skal derfor gøre opmærksom på, at Metroselskabets tidsplan for M5 konkret afhænger af, hvordan HOFORs arealrettigheder skal etableres.

Svar til: Høring 58488 af: Hans Schmidt

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

322

INDSENDT AF

Hans Schmidt

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Energinet Eltransmission

BY

Fredericia

POSTNR.

7000

ADRESSE

Tonne Kjærvej 65

HØRINGSSVAR

Høringssvaret er vedhæftet (pdf.fil)

MATERIALE:

22 07313 metrolinje m5 idehoeringsfase for miljøevurdering hoeringsvar 311022.pdf

HØRINGSPORTAL FOR
Københavns Kommune
Att.: Høringsportalen blivhoert.kk.dk

ENERGINET
Eltransmission

Energinet
Tonne Kjærsvvej 65
DK-7000 Fredericia

+45 70 10 22 44
info@energinet.dk
CVR-nr. 39 31 48 78

Dato:
31. oktober 2022

Forfatter:
HCD/NCB

METROLINJE M5 – IDEFASEHØRING FOR MILJØVURDERING

Energinet Eltransmission har modtaget idéfasehøring for en ny metrolinje M5.

Det kan indledningsvis oplyses, at Energinet Eltransmission A/S ejer, driver og bygger eltransmissionsnettet i Danmark for at indpasse mere vedvarende energi og opretholde forsynings sikkerheden og ejer således eltransmissionsnettet på mere end 100 kV. Energinet Eltransmission A/S er et datterselskab i Energinet, som er en selvstændig offentlig virksomhed oprettet af Klima-, Energi- og Forsyningsministeren. Hørings svaret fra Energinet Eltransmission A/S (herefter kaldet Eltransmission) omhandler udelukkende eltransmissionsnettet.

Idé fasehøringen omfatter to forslag til linjeføring for M5, henholdsvis M5 Orange og M5 Lilla.

Metro linje M5 - lilla linje:

Aktuelt er vi undervejs med at finde et trace for 3 nye kabelanlæg mellem Kraftværksvej og Raffinaderivej.

Det er 3 kabelanlæg der hver består af 3 stk. $\varnothing 180$ rør samt min. 1 $\varnothing 50$ rør (sandsynligvis 2). Hvert kabelanlæg vil blive udført som styret underboring og etableres som det fremgår af bilag A (Tegning 13L 06 056).

Den planmæssige placering er ikke endeligt fastlagt, men det forventes af alle 3 kabelanlæg placeres fra det grønne areal langs med Kraftværksvej videre til Forlandet, i Kløvermarksvej frem til Raffinaderivej. Bilag B (Oversigtskort)

Hvor kabelanlægget placeres på det grønne areal ved Kraftværksvej vil kabelanlæggene blive sikret med en tinglyst deklARATION.

Anlægstidspunktet for etablering af kabelanlæggene forventes at være i 2024/2025.

Såfremt det ikke vil være muligt at etablere kabelanlæggene i den planlagte linjeføring, er eneste alternative linjeføring at placere dem i området hvor Metro linje M5 – lilla linje er planlagt, eller ind over arealet hvor der i dag er et go cart anlæg.

Metro linje M5 – Orange linje og mulig KVC M5 eller M5 Orange:

Af høringsmaterialet fremgår at der planlægges et teknikspor til CMC.

Som da projektet for etablering af en jordtransportvej til brug ved etablering af Lynetteholm var i høring, vil de samme forhold være gældende for etablering af en metrolinje der vil skulle krydse 1 stk. 132 kV elkabel i Vindmøllevej og 5 stk. 132 kV kabler i området ved Kraftværksvej.

Eltransmission har i 2021/2022 etableret en del tomrør i og langs med Kraftværksvej. En større reinvestering på transformerstation Amagerværket inkluderer at der i de etablerede tomrør vil blive installeret nye kabler som erstatning for de eksisterende. Arbejdet forventes at være udført frem til 2026.

Ved høringen – både miljøkonsekvensrapporten og anlægsloven for Lynetteholm, havde man overset at disse kabler er væsentlige for forsyningssikkerheden af København.

Eltransmission gør derfor nedenstående opmærksom på Eltransmissions eksisterende anlæg

- Transformerstation Amagerværket er centralt placeret i det københavnske net, stationen har forbindelser til den nordlige og sydlige elektriske indføding til København, og er derfor essentiel for forsyningen af elektricitet til København.
- Hvor metrolinjen er planlagt ligger flere 132 kV kabler, som forbinder stationen ved Amagerværket med stationen på Bellahøj, H.C. Ørstedværket, Kastrup og det øvrige Amager.
- På den del af den planlagt metrolinje ligger 132 kV kablet til Kastrup meget tæt på Metrolinjen. Placeringen af en ny metrolinje i samme lokalitet som dette eksisterende kabel, der er ved at nå endt levetid, vil true såvel forsyningssikkerheden som anlægssikkerheden.
- Fejlhyppigheden er statistisk meget større på sådanne ”udtjente” anlæg, og især muffesamlinger er sårbare for vibrationer, tryk og andre påvirkninger.
- Hvis der sker fejl/skader på et kabel/muffe, vil Eltransmission have brug for at frigrave kablet omgående for udbedring, og oprensning af eventuel olieforurening fra kablet. Et sådant gravearbejde varer erfaringsmæssigt et par

måneder og har en et nødvendigt arbejdsareal som betyder, at området skal afspærres i hele graveperioden

- Flere samtidige fejl på forbindelser til station Amagerværket kan desuden have alvorlige konsekvenser for forsyningen af København, da det vil medføre betydelig overbelastning andre steder i nettet. Dette kan potentielt lede til afkobling af store dele af forbruget i København for at nedbringe overbelastningerne i nettet.
- Manglen af alle forbindelser til/fra stationen vil ligeledes betyde at forbruget direkte under station Amagerværket udelukkende skal forsynes fra det underliggende net. Dette omfatter bl.a. store dele af Amagers elforbrug.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til undertegnede eller Niels Chr. Brix
(ncb@energinet.dk – 23 33 87 87)

Med venlig hilsen

Hans Schmidt
Landinspektør
Rettigheder
Direkte tel 20369043

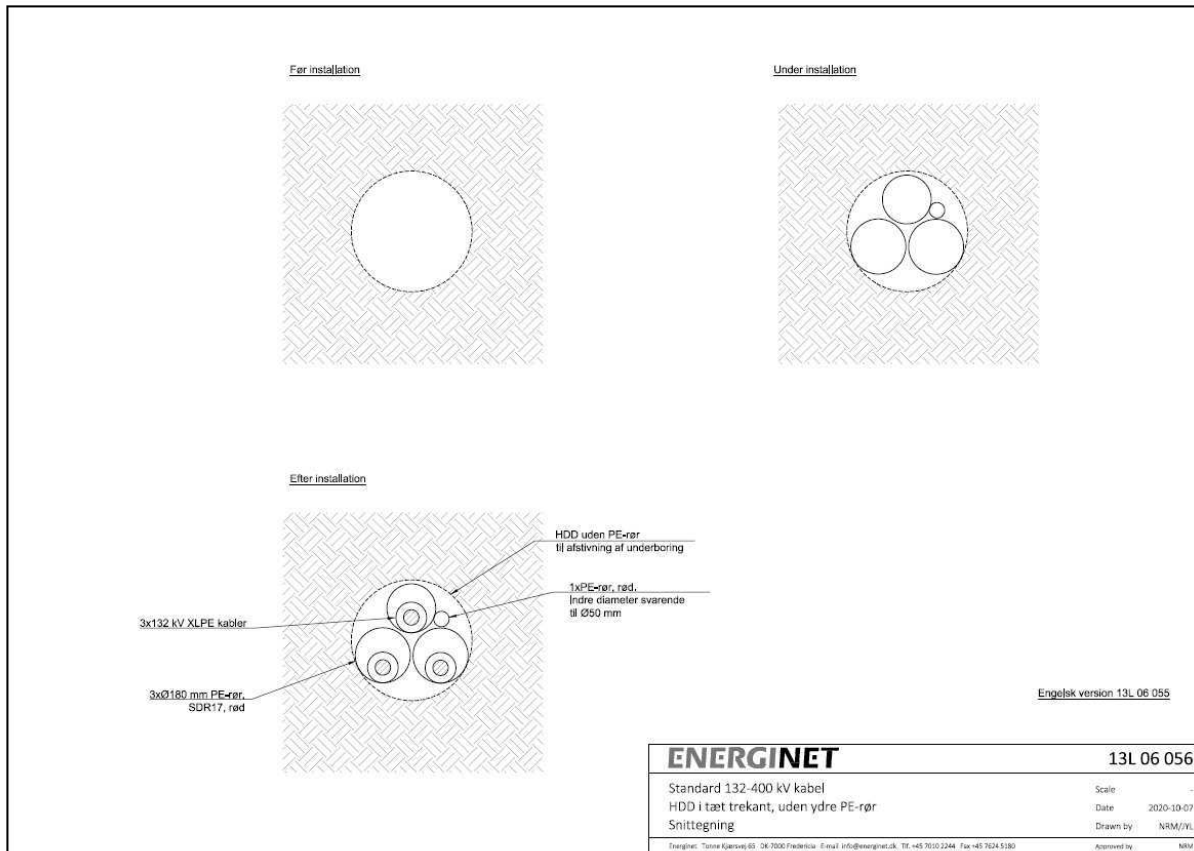
Team 3. parter - EL
+4570220275
3.parter@energinet.dk



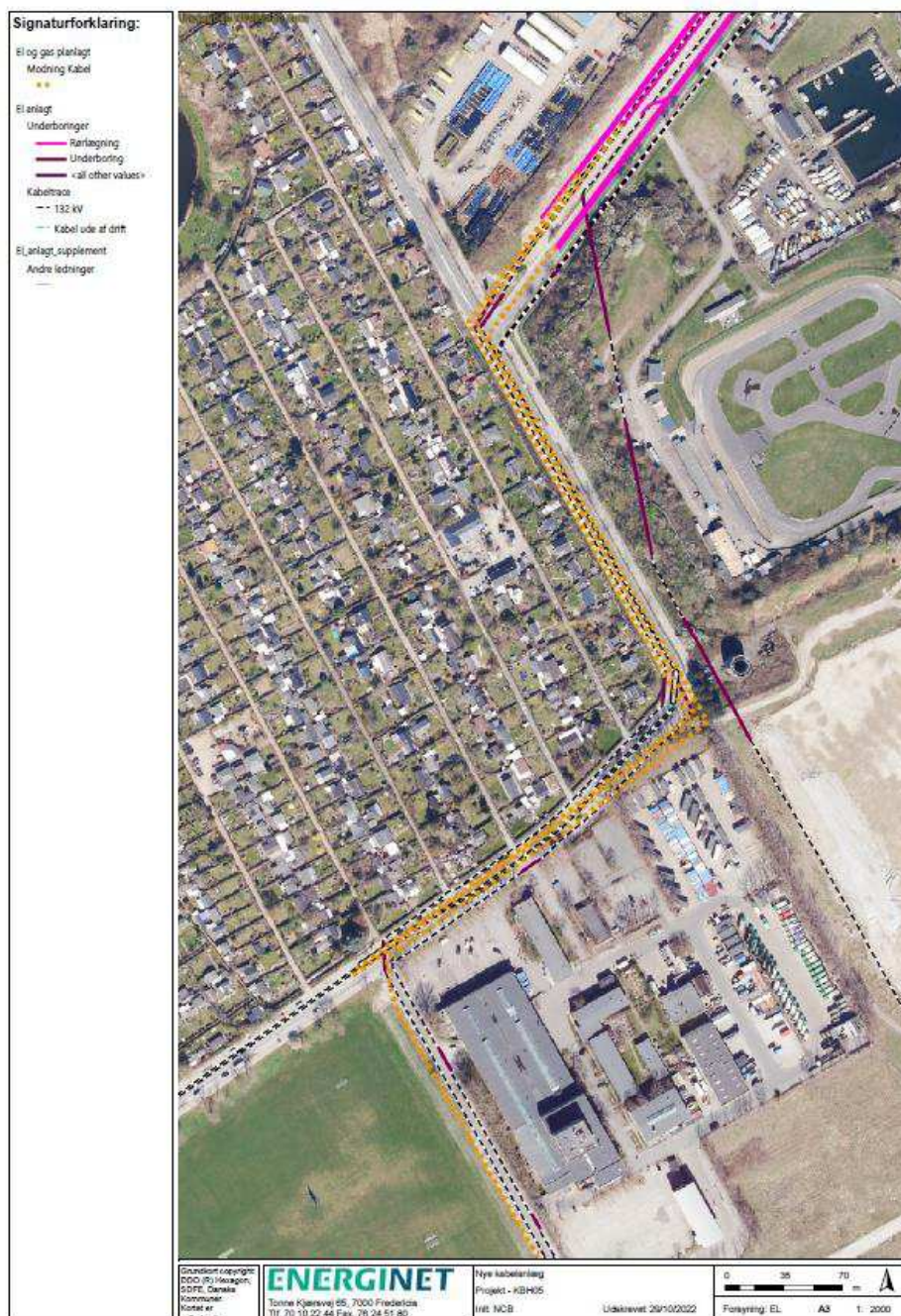
Energinet Eltransmission A/S
Tonne Kjærvej 65
7000 Fredericia
<http://www.energinet.dk>

Bilag A: Tegning 13L 06 056.
Bilag B: Oversigtskort

Bilag A:



Bilag B:



Svar til: Høring 58488 af: A

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

321

INDSENDT AF

A

BY

København K

POSTNR.

1432

ADRESSE

Margretheholmsvej

HØRINGSSVAR

Til Københavns kommune.

For M5 Lilla og Orange linje vil en højbane ødelægge de grønne områder vi har omkring Mrgretheholmen, og blot skabe en masse stress og trafik for alle dets beboere.

Støjgener er en af de hyppigste dødsårsager, så håber det vil blive taget til efterretning inden man etablerer en højbane der skal føres direkte gennem baghaven hos over 500 lejligheder. Hvis der absolut skal bygges en metro, så vil det derfor foretrækkes at den graves ned.

Svar til: Høring 58488 af: mette thastum

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

320

INDSENDT AF

mette thastum

BY

københavn s

POSTNR.

2300

ADRESSE

axel heides gade 6, 3 th

HØRINGSSVAR

Helt fin idé med en ekstra Metrostation på Islands Brygge, selvom det nok ikke er det område, der trænger først, men det bliver kaos at lægge den midt i det mylder af cyklister, knallerter og fodgængere fra cykelbroen, der tager supercykelstien og cykelslangen fra resten af byen mod DR og Amager og omvendt. Det er i forvejen et sted, hvor der sker en del uheld. Anlæggelse af en Metrostation der vil kun skabe endnu mere kaos. En byggeperiode på flere år vil give totalt sammenbrud i trafikken, både på Islands Brygge og Artillerivej.

Man kunne med fordel flytte metrostationen væk fra Bryggebroen enten lidt mod nord til Den Grønne Kile eller lidt syd på Hilmar Baunsgaards Boulevard, så der også er metromuligheder for den del sydlige del af Bryggen. Begge steder vil der være plads til byggeri uden at genere trafikken i flere år, og det vil ikke skabe samme tumult med metrobrugere og mylderet af fodgængere og cyklister i myldretiden ved Bryggebroen.

Bryggen er hårdt ramt af fester om sommeren. En metrostation ved cykelbroen vil sandsynligvis også tiltrække endnu flere, så der vil blive brug for mere politi.

Svar til: Høring 58488 af: Eva Laugesen

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

319

INDSENDT AF

Eva Laugesen

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Axel Heides Gade 4, st.tv

HØRINGSSVAR

Ved borgermødet d.28.september 2022 i kulturhuset Islands Brygge blev der gjort opmærksom på ulemper ved etablering af en metrostation ved Bryggebroen.

Her følger et forsøg på at tydeliggøre problemerne.

Bryggebroen bruges dagligt af et meget stort antal cyklister og fodgængere. De senere år er det blevet mere og mere problematisk at broen slet ikke er dimensioneret til den voldsomme trafik. Desuden er landingen på Islands Bryggesiden et virvar af kørselsretninger. Det giver dagligt anledning til farlige situationer og sammenstød mellem cyklister og fodgængere. Det skal kraftigt overvejes om Bryggebroen vil kunne holde til den øgede trafikmængde som en metrostation ville medføre.

På mødet blev der talt om at en løsning kunne være at lægge stationen i den anden ende af Axel Heides Gade, altså ind mod Fælled. Denne løsning ville kollidere med det store antal skolebørn, som hver morgen og eftermiddag krydser Artillerivej og Axel Heides Gade på vej til og fra skole. Derudover er der også her et dagligt trafikkaos mellem biler på Artillerivej og cyklister på vej ad Axel Heides Gade til og fra stien på Fælled. Denne trafik er også øget massivt indenfor de senere år, Axel Heides Gade er nærmest blevet en motorvej for cyklister og der er for nyligt vedtaget etablering af lyskryds dette sted, efter adskillige borgerklager. En metrolinje her, vil altså løbe ind i et i forvejen meget belastet trafikalt miljø.

NB. Det er især cyklister og lokale fodgængere disse forhold gælder, det vil altså ikke afhjælpes af at biltrafikken muligvis formindskes p.g.a. metroen.

Forslag til en anden beliggenhed:

Da det bestemt vil være en fordel for den nyere del af Islands Brygge at få en metroforbindelse, vil jeg bede jer overveje denne placering. I Havneparken, udfør Sturlasgade, er der en stor grusplads, hvorpå der er anbragt 2 store granitvalser fra den såkaldte kollergang, der var med til at kværne sojabønner, som et minde om sojakagefabrikken og de tilhørende siloer. De to kværnsten fylder ikke meget på den store plads og kunne anbringes et andet sted.

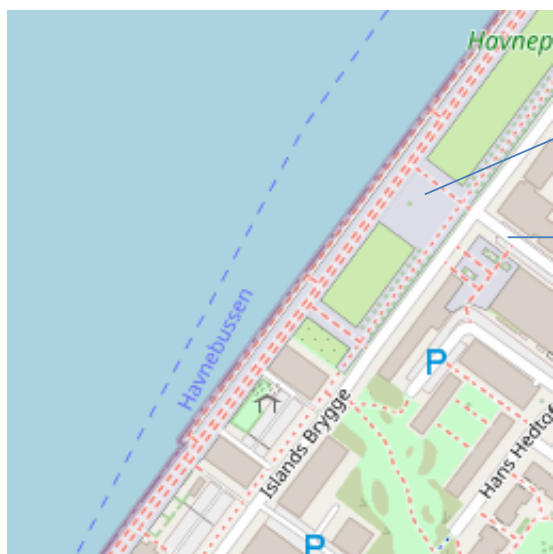
Derved ville den store plads være ledig og metroen kunne føres op gennem Sturlasgade. En yderligere gevinst ville være at der stort set kun er erhvervsejendomme langs Sturlasgade og derved ville metrobyggeriet forstyrre færre mennesker end i Axel Heides Gade, hvor der udelukkende er privatboliger.

Den omtalte plads ligger kun små 400 meter fra Bryggebroen, 1 minut på cykel, 5min. for gående. Placeres metrostationen her, vil den kunne betjene Lægemiddelstyrelsen, Sundhedsstyrelsen, Københavns Teknik og Miljø samt de mange øvrige erhvervsejendomme der ligger i retning mod Njalsgade.

MATERIALE:

pladsen med kvaernstenene.pdf

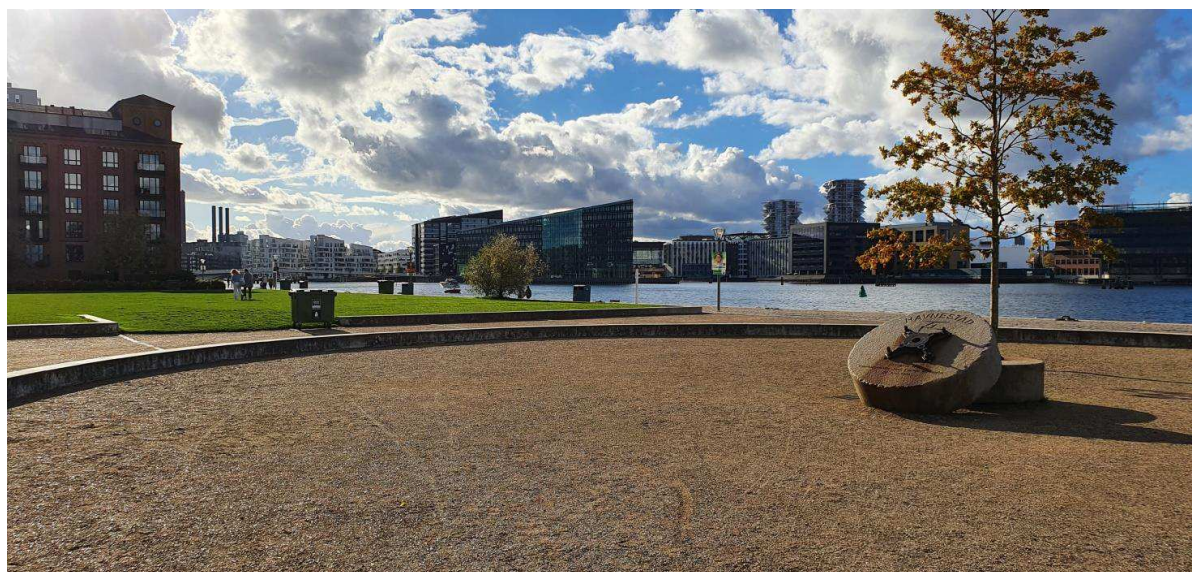
Jeg undskylder den dårlige kvalitet af medsendte kort.



Plads med granitvalser

Sturlasgade

Fotos af den foreslåede plads



Set mod Bryggebroen



Set fra Islands Brygge / Sturlasgade



Set mod Sturlasgade

Svar til: Høring 58488 af: Trine Sørensen

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

318

INDSENDT AF

Trine Sørensen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Trine Sørensen /Bigum&Co

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Axel Heides Gade 4, st th

HØRINGSSVAR

Mit høringsvar omhandler metrostoppet Bryggebroen på Axel Heides Gade på Islands Brygge. Jeg er beboer i området og bruger ofte Bryggebroen, både i myldretiden og på andre tidspunkter af døgnet. Jeg bruger det som gående og på cykel.

Derfor har jeg god indsigt i området og trafikale udfordringer. Det er et trafikalt knudepunkt i myldretiden. Der sker ofte fald på cykel grundet for lidt plads, når man drejer af Bryggebroen og skal videre ud på Axel Heides Gade.

Det skyldes både for meget trafik, på et relativt lille område, cyklister som har for meget fart på og at der ikke er afmærket hvor cyklister kan cykle og hvor gående skal gå. Det betyder også at man virkelig skal være vaks og hurtig når man er gående.

Axel Heides Gade fra Bryggebroen og imod enten Amager Fælled og Artillerivej er meget trafikeret af cyklister. Jeg ved at Københavns Kommune har været ude og bede folk om at henvende sig ift. uheld og fald ved Bryggebroen.

Der skal ikke mange minutters observation til i myldretiden før end at man kan se hvordan området hurtigt kan rammes af trafikuheld.

Det bekymrer mig derfor, at der er tanker om at placere en metrolinie på pladsen ved Bryggebroen. Det vil alt andet lige øge trafikken markant på et meget lille område, som ikke engang nu, er gearret til den nuværende trafikale situation.

Området er lille, hvis det både skal kunne klare cyklende trafik, gående fra alle sider, og også fra den anden side af Bryggebroen ved Fisketorvet. Samt der skal gøres plads til ekstra cykelparkering. Jeg har svært ved at se hvordan det skal kunne løses på en god måde.

I stedet har jeg et forslag, som jeg håber I vil se nærmere på.

Ca. små 100 m. fra Bryggebroen, hvis man kører langs Islands Brygge er der et stort åbent område hvor Havnestadmonumentet står.

Her er der alle god plads, også til ekstra cykelparkering.

Hvis metrostationen ligger her, vil man få ledt trafikken væk fra det lille område fra Axel Heides Gade og trafikken vil ved metroen stort set kun bestå af folk der skal bruge metroen og ikke være blandet sammen med al andet trafik.

Metroen vil samtidig være ledt en smule væk fra byggerierne i nærheden og vil derved også give mindre gene til beboerne. De nærmeste bygninger er næsten kun erhverv.

Jeg har vedhæftet billeder af området jeg tænker på, på Islands Brygge lige over for Sturlasgade.

MATERIALE:

metrolinie5.jpg

1.jpg

2.jpg

3.jpg

metrolinie5.jpg



1.jpg



2.jpg



3.jpg



Svar til: Høring 58488 af: Beboer på Margretheholm

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

317

INDSENDT AF

Beboer på Margretheholm

BY

Kbh K

POSTNR.

1433

ADRESSE

Margretheholmsvej

HØRINGSSVAR

Kære Københavns kommune.

Jeg håber at det vil blive taget op om det ikke er bedre at grave metroen ned omkring Lynetteholmen / Margretheholmen.

En højbane vil ligge direkte ud til beboerne på Margretheholmen. Det vil føre til både indkignings- og støjgener for rigtig mange beboere.

Os der bor her sætter stor pris på den udsigt vi har til havnen så det vil være rigtig kedeligt at skulle se ud på en metro.

Håber at I vil genoverveje at grave metroen ned så vi kan bevare den skønne natur og udsigt

Svar til: Høring 58488 af: Miljøpunkt Amager

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

316

INDSENDT AF

Miljøpunkt Amager

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Miljøpunkt Amager

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Jemtelandsgade 3, 4. sal

HØRINGSSVAR

Se vedhæftede svar fra Miljøpunkt Amager.

MATERIALE:

miljoepunkt amager idefase m5 2022.pdf

Teknik- og Miljøforvaltningen
Københavns Kommune

Amager, 31. oktober 2022

Miljøpunkt Amagers svar til idefasehøring vedr. metrolinje M5

Et af indsatsområderne for Miljøpunkt Amagers arbejde er 'Ren luft', herunder luftkvalitet på Amager, mobilitet i hverdagen og klimaneutral transport. Miljøpunkt Amager glæder sig derfor over udsigten til at få mere metro til Amager og især få metrobetjening længere sydpå ad Amagerbrogade, end der er i dag. Derfor er den lille M5 metrolinje vores favorit linjeføring. Det vil komme mange borgere på Amager til gode.

Miljøpunktet vil gerne gøre opmærksom på at Sundbyøster Plads netop har gennemgået en omfattende fornyelse i regi af Områdefornyelsen Sundby, en fornyelse, som er baseret på en mangeårig borgerinddragelse. Formålet med pladsen i dens fornyede form, er at indbyde områdets foreninger, skoler og institutioner, samt borgerne i området til aktivitet og ophold på pladsen. Det er vigtigt, at en evt. placering af en metrostation på pladsen udføres så intentioner med den nuværende plads ikke forringes.

Siden foråret 2021 har Miljøpunkt Amager samarbejdet med Prøvestenens Natur- og Fritidsforening og Amager Øst Lokaludvalg om at formidle (natur)kvaliteterne ved Prøvestenen Syd og har stået for flere affaldsindsamlinger i området. Det bør undersøges hvordan placering af metroens vedligeholdelsescenter spiller sammen med opkørsel fra Østlig Ringvej og evt. kommende husbåde og lystbådehavn. Det er meget vigtigt for det rekreative naturområde på Prøvestenen Syd, at vedligeholdelsescenteret placeres nord for volden og dermed uden for det grønne rekreative område.

Miljøpunkt Amager ønsker en analyse af sammenhængen mellem metrobyggeri og muligheden for at leve op til Københavns Kommunes klimamålsætninger. Desuden ønsker miljøpunktet en analyse af, i hvor høj grad en kommende metro vil begrænse privatbilismen og dermed udledningen af partikler og trængsel i byens gader.

Venlig hilsen

Dorte Grastrup-Hansen
Centerleder
Miljøpunkt Amager

Kvarterhuset
Jemtelandsgade 3, 4. sal
2300 København S
miljopunkt-amager.dk
post@miljopunkt-amager.dk

Svar til: Høring 58488 af: Josef Chaib

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

315

INDSENDT AF

Josef Chaib

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Malmö universitet

BY

Malmö

POSTNR.

20506

ADRESSE

Neptuniplan 7

HØRINGSSVAR

Malmö universitet bedömer att M5 Lila/Øst är det alternativ som bäst stödjer en framtida ny Öresundsförbindelse, vilket bör tas i beaktande vid planeringen. Köpenhamns kollektivtrafik och metrolinjer bör ses som en del av Öresundsintegrationen i stort och inte minst en framtida Öresundsmetro. Malmö universitet uppmanar därför Köpenhamns kommun att ta denna aspekt i beaktande vid planeringen av den nya metrolinjen M5. Möjligheten att ansluta befintlig och framtida Öresundsförbindelse till Köpenhamns kollektivtrafik är av stor vikt för hela regionens tillväxt, arbetsmarknad och kompetensförsörjning.

MATERIALE:

ytrande fraan malmo universitet over forslag till ny metrolinje m5 i kopenhavn led 2022.1006.pdf

Yttrande över förslag till ny metrolinje (M5) i Köpenhamn

Malmö universitets placering centralt i Malmö och i Öresundsregionen är en viktig del i lärosätets, stadens och regionens utveckling. Universitetets läge är relevant för såväl studenter och medarbetare som samarbetspartners på båda sidor Öresund. Malmö universitet är därför angelägna om att ta del av, och bidra till, den utveckling och ökade integration som pågår i hela Öresundsregionen.

Bakgrund

Köpenhamns kommun har beslutat att utreda en ny metrolinje (M5) som del i utvecklingen av en effektiv, bärkraftig och sammanhängande infrastruktur i Köpenhamn. Under perioden 5 september – 31 oktober pågår en s.k. idéfasremiss då medborgare, verksamheter och andra intressenter inbjuds att kommentera och ge förslag på två alternativa sträckningar av den planerade linjen. Föreliggande yttrande över den planerade nya metrolinjen utgår från planeringen av en ny Öresundsförbindelse och i synnerhet en framtida Öresundsmetro mellan centrala Malmö och Köpenhamn.

Förslagen i korthet

Två alternativa sträckningar finns presenterade avseende den nya metrolinjen M5. Den ena (M5 Orange/vest) har en mer västlig sträckning och är tänkt att förbinda Lynetteholm med Østerport. Den andra (M5 Lila/Øst) har en mer östlig sträckning och är tänkt att förbinda Lynetteholm med København H via Amager. Till skillnad från M5 Orange så kommer M5 Lila att avlasta de befintliga metrolinjerna M1/M2.

Malmö universitets yttrande

Malmö universitet bedömer att M5 Lila/Øst är det alternativ som bäst stödjer en framtida ny Öresundsförbindelse, vilket bör tas i beaktande vid planeringen. Köpenhamns kollektivtrafik och metrolinjer bör ses som en del av Öresundsintegrationen i stort och inte minst en framtida Öresundsmetro. Malmö universitet uppmanar därför Köpenhamns kommun att ta denna aspekt i beaktande vid planeringen av den nya metrolinjen M5. Möjligheten att ansluta befintlig och framtida Öresundsförbindelse till Köpenhamns kollektivtrafik är av stor vikt för hela regionens tillväxt, arbetsmarknad och kompetensförsörjning.

Prorektor beslutar att översända Malmö universitets yttrande till Köpenhamns kommun med kopia till Malmö stads projektledare för Öresundsmetron. Beslut i

detta ärende har fattats av prorektor Mats Edenius efter föredragning av utredare Josef Chaib. Närvarande vid beslutet finns i särskild förteckning.

Expedieras

Köpenhamns kommun (blivhoert.kk.dk)

Leif Gjesing, projektledare för Öresundsmetron i Malmö stad

Svar til: Høring 58488 af: Dan Fredskov

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

314

INDSENDT AF

Dan Fredskov

VIRKSOMHED / ORGANISATION

BIOFOS A/S

BY

København

POSTNR.

1432

ADRESSE

Refshalevej 250

HØRINGSSVAR

BIOFOS Lynettfællesskabet A/S har med interesse læst idéoplægget til ny mulig metrolinje M5 offentliggjort den 5. september 2022. Parallelt med idéoplægget til ny mulig metrolinje M5, er der udsendt høringsmateriale til ideoplæg vedr. Østlig Ringvej. BIOFOS har grænseflader til begge projekter, ligesom til det igangsatte projekt Lynetteholm, og dette høringssvar kan derfor ikke ses isoleret. BIOFOS skal derfor opfordre til, at BIOFOS høringssvar vedr. Østlig Ringvej og ny mulig metrolinje M5 ses som en helhed (BIOFOS høringssvar vedr. Østlig Ringvej er vedhæftet).

Grænseflader til renseanlæg Lynetten

I idéoplægget er skitseret to linjeføringer for en kommende metrolinje M5. M5 Lilla og M5 Orange linjeføres begge som borede tunneller frem til Refshaleøen, hvor linjeføringen føres som en højbane med stationerne over jorden.

Med baggrund i tegningerne i høringsmaterialet, er det BIOFOS opfattelse, at linjeføringen for M5 Orange krydser ind over BIOFOS' matrikel i den sydøstlige del af matriklen.

BIOFOS skal gøre opmærksom på, at der pågår en proces om den fremtidige placering af renseanlæg i Hovedstadsområdet. Et af scenarierne er, at Renseanlæg Lynetten forbliver på sin nuværende lokation. Såfremt der planlægges med landanlæg, der placeres på BIOFOS' matrikel, kan BIOFOS' muligheder for at udbygge renseanlægget for at leve op til fremtidige kapacitetsudvidelser og krav om rensning for nye stoffer som PFAS o.l. blive vanskeliggjort og fordyret.

Det fremgår ikke af idéoplægget, hvordan krydsningen i givet fald skal gennemføres. Om overhovedet muligt bør det tilstræbes, at linjeføringen fortsættes som en boret tunnel helt frem til Lynetteholm, så en sikker drift af renseanlægget prioriteres.

Fastholdes linjeføringen, skal BIOFOS gøre opmærksom på, at omkostninger til nødvendige ombygninger på Renseanlæg Lynetten kan være både tidskrævende som følge af myndighedsbehandling og miljøgodkendelse, ligesom det kan være overordentligt omkostningstungt. Det er ikke rimeligt at pålægge spildevandskunderne i hovedstadsområdet en omkostning som konsekvens af etablering af ny metrolinje, og omkostningerne må derfor være BIOFOS uvedkommende. BIOFOS opfordrer til at omkostningen indeholdes i budgettet for ny metro. BIOFOS stiller sig gerne til rådighed med at kvalitetssikre eventuelle tekniske løsningsforslag.

Hvis linjeføringen for M5 Orange fastholdes, og M5 Orange bliver en realitet, kan BIOFOS foreslå et såkaldt "mageskifte", hvor BIOFOS som erstatning for det areal en ny metro vil optage, får stillet et tilsvarende areal til rådighed ved nordøstlige del af BIOFOS' matrikel. Dette mageskifte kunne i givet fald ske med By & Havn, der er ejer af naboarealet til renseanlægget. Dette vil sikre BIOFOS mulighed for at udvide renskapaciteten i fremtiden, samtidig med at BIOFOS skal sikre cirkulær økonomi, ressourceudnyttelse og grøn energi til hovedstadsområdet.

Renseanlæg Lynetten modtager spildevand fra et opland med ca. 1 mio. indbyggere og et stort antal virksomheder i hovedstadsområdet, og anlægget varetager dermed en overordentlig vigtig samfundsmæssig funktion. Ændringer på renseanlægget må nødvendigvis udføres med anlægget i fuld drift og kan ikke udføres uden nøje planlægning og koordinering. BIOFOS opfordrer til, at eventuelle omlægninger af BIOFOS' anlæg og afledte myndighedsgodkendelser tænkes ind i projektet så tidligt som muligt.

Høringssvaret er desuden sendt til efterretning til By & Havn.

Med venlig hilsen

Dan Fredskov

Plan- og projektchef

dfr@biofos.dk

Mob: 51369011

MATERIALE:

hoeringsvar til idefasen for metrolinje m5 1.0.pdf

hoeringsvar til idefasen for oestlig ringvej 1.0.pdf



Københavns Kommune
blivhoert.kk.dk

31. oktober 2022
D22-748754

Idéfase - forslag til den kommende miljøkonsekvensvurdering

BIOFOS Lynettfællesskabet A/S har med interesse læst idéoplægget til ny mulig metrolinje M5 offentliggjort den 5. september 2022. Parallelt med idéoplægget til ny mulig metrolinje M5, er der udsendt høringsmateriale til ideoplæg vedr. Østlig Ringvej. BIOFOS har grænseflader til begge projekter, ligesom til det igangsatte projekt Lynetteholm, og dette høringssvar kan derfor ikke ses isoleret. BIOFOS skal derfor opfordre til, at BIOFOS høringssvar vedr. Østlig Ringvej og ny mulig metrolinje M5 ses som en helhed (BIOFOS høringssvar vedr. Østlig Ringvej er vedhæftet).

Grænseflader til renseanlæg Lynetten

I idéoplægget er skitseret to linjeføringer for en kommende metrolinje M5. M5 Lilla og M5 Orange linjeføres begge som borede tunneller frem til Refshaleøen, hvor linjeføringen føres som en højbane med stationerne over jorden.

Med baggrund i tegningerne i høringsmaterialet, er det BIOFOS opfattelse, at linjeføringen for M5 Orange krydser ind over BIOFOS' matrikel i den sydøstlige del af matriklen.

BIOFOS skal gøre opmærksom på, at der pågår en proces om den fremtidige placering af renseanlæg i Hovedstadsområdet. Et af scenarierne er, at Renseanlæg Lynetten forbliver på sin nuværende lokation. Såfremt der planlægges med landanlæg, der placeres på BIOFOS' matrikel, kan BIOFOS' muligheder for at udbygge renseanlægget for at leve op til fremtidige kapacitetsudvidelser og krav om rensning for nye stoffer som PFAS o.l. blive vanskeliggjort og fordyret.

Det fremgår ikke af idéoplægget, hvordan krydsningen i givet fald skal gennemføres. Om overhovedet muligt bør det tilstræbes, at linjeføringen fortsættes som en boret tunnel helt frem til Lynetteholm, så en sikker drift af renseanlægget prioriteres.

Fastholdes linjeføringen, skal BIOFOS gøre opmærksom på, at omkostninger til nødvendige ombygninger på Renseanlæg Lynetten kan være både tidskrævende som følge af myndighedsbehandling og miljøgodkendelse, ligesom det kan være overordentligt omkostningstungt. Det er ikke rimeligt at pålægge spildevandskunderne i hovedstadsområdet en omkostning som konsekvens af etablering af ny metrolinje, og omkostningerne må derfor være BIOFOS uvedkommende. BIOFOS opfordrer til at omkostningen indeholdes i budgettet for ny metro. BIOFOS stiller sig gerne til rådighed med at kvalitetssikre eventuelle tekniske løsningsforslag.

Hvis linjeføringen for M5 Orange fastholdes, og M5 Orange bliver en realitet, kan BIOFOS foreslå et såkaldt "mageskifte", hvor BIOFOS som erstatning for det areal en ny metro vil optage, får stillet et tilsvarende areal til rådighed ved nordøstlige del af BIOFOS' matrikel. Dette mageskifte kunne i givet fald ske med By & Havn, der er ejer af naboarealet til renseanlægget. Dette vil sikre BIOFOS mulighed for at udvide renskapaciteten i fremtiden, samtidig med at BIOFOS skal sikre cirkulær økonomi, ressourceudnyttelse og grøn energi til hovedstadsområdet.

Renseanlæg Lynetten modtager spildevand fra et opland med ca. 1 mio. indbyggere og et stort antal virksomheder i hovedstadsområdet, og anlægget varetager dermed en overordentlig vigtig samfundsmæssig funktion. Ændringer på renseanlægget må nødvendigvis udføres med anlægget i fuld drift og kan ikke udføres uden nøje planlægning og koordinering. BIOFOS opfordrer til, at eventuelle omlægninger af BIOFOS' anlæg og afledte myndighedsgodkendelser tænkes ind i projektet så tidligt som muligt.

Høringssvaret er desuden sendt til efterretning til By & Havn.

Med venlig hilsen

Dan Fredskov
Plan- og projektchef
dfr@biofos.dk
Mob: 51369011



Sund & Bælt

idefase@oestligringvej.dk

31. oktober 2022

D22-738071

Idéfase - forslag til den kommende miljøkonsekvensvurdering

BIOFOS Lynettefællesskabet A/S har med interesse læst idéoplægget til den planlagte Østlig Ringvej offentliggjort den 5. september 2022. Parallelt med idéoplægget til Østlig Ringvej er der fra Københavns Kommune udsendt høringsmateriale til idéoplæg vedr. ny mulig metrolinje M5. BIOFOS har grænseflader til begge projekter, ligesom til det igangsatte projekt Lynetteholm, og dette høringssvar kan derfor ikke ses isoleret. BIOFOS skal derfor opfordre til, at BIOFOS hørings-svar vedrørende ny mulig metrolinje M5 og Østlig Ringvej ses som en helhed (BIOFOS hørings-svar vedrørende ny mulig metrolinje M5 er vedhæftet).

Udløb fra renseanlæggene Lynetten og Damhusåen

I idéoplægget er skitseret en linjeføring for Østlig Ringvej på den østlige side af Amager. Det fremgår desuden, at anlægget udføres som en sænketunnel. Som følge heraf må BIOFOS konstatere, at Østlig Ringvej kommer til at krydse udløbsledningerne fra to af BIOFOS' anlæg; Renseanlæg Lynetten og Renseanlæg Damhusåen.

Renseanlæggene håndterer spildevand fra et opland med ca. 1 mio. indbyggere og et stort antal virksomheder i hovedstadsområdet, og anlæggene varetager dermed en overordentlig vigtig samfundsmæssig funktion. Det rensede spildevand føres til Øresund via udløbsledningerne. Udløbsledningen fra Renseanlæg Damhusåen ejes af HOFOR, men benyttes af BIOFOS.

Det fremgår ikke af idéoplægget, hvordan krydsningen i givet fald skal gennemføres. Om overhovedet muligt bør det tilstræbes at anlægge Østlig Ringvej uden at påvirke udløbsledningerne.

En eventuel omlægning af udløbsledningerne, såfremt den er uundgåelig, må nødvendigvis gennemføres med renseanlæggene i fuld funktion.

Omlægning af ledningerne fra Renseanlæg Lynetten med tværsnit på 2 stk. x 1,8 meter og ledningen fra Renseanlæg Damhusåen med et tværsnit på 1,4 meter, vil medføre betydelige omkostninger, og myndighedsbehandlingen forbundet med en eventuel fornyet udledningstilladelse er både omfattende, tidskrævende og forbundet med risici. Hvis ledningerne tages ud af drift, forventer BIOFOS, at det vil være nødvendigt at udlede rensed og delvist rensed spildevand lokalt og kystnært i den periode, hvor etableringen af Østlig Ringvej pågår, og indtil nye udløbsledninger er etableret. For Renseanlæg Lynetten vil det kunne påvirke bl.a. påvirke badevandskvaliteten i ho-

vedstadsområdet, og for Renseanlæg Damhusåen vil udledningen ske til vandområdet Kalveboerne, som er et Natura 2000-område. Dette vil bl.a. kræve en miljøgodkendelse. Hvis kystlinjen eller havbundens terræn omkring udløbspunktet ændres, forventes det at ændre på opblandingsforholdene for udledningen, hvilket kan få miljøkonsekvenser.

Udløbsledningerne kan ikke omlægges uden nøje planlægning og koordinering. BIOFOS opfordrer til, at eventuelle omlægninger af BIOFOS' anlæg og afledte myndighedsgodkendelser tænkes ind i projektet så tidligt som muligt. Da udløbsledningerne fra Renseanlæg Lynetten endvidere er påvirket af etableringen af Lynetteholm, skal BIOFOS opfordre til, at der sker en koordinering mellem projekterne, så eventuelle omlægninger og forlængelser af udløbsledningerne foretaget af hensyn til Lynetteholm ikke skal ændres igen af hensyn til Østlig Ringvej.

Hvis myndighederne vurderer, at der er tale om, at anlæg/omlægning af en eller flere udløbsledninger er en kumulativ aktivitet, bør miljøkonsekvenser særligt i anlægsfasen indgå i den samlede miljøkonsekvensvurdering.

BIOFOS vurderer, at en eventuel omlægning af udløbsledningerne kan medføre betydelige omkostninger afhængig af den valgte løsning. Det er ikke rimeligt at pålægge spildevandskunderne i hovedstadsområdet denne omkostning, og omkostningerne til omlægningen må derfor være BIOFOS uvedkommende. BIOFOS skal kraftigt opfordre til, at omkostninger til omlægninger på renseanlægget indeholdes i budgettet for Østlig Ringvej.

Hvis der stadig planlægges for linjeføringer med rampeanlæg til eller på Refshaleøen, skal vi gøre opmærksom på, at der pågår en proces om den fremtidige placering af renseanlæg i Hovedstadsområdet. Et af scenarierne er, at Renseanlæg Lynetten forbliver på sin nuværende lokation. Såfremt der planlægges med landanlæg, der placeres på BIOFOS' matrikel, kan BIOFOS' muligheder for at udbygge renseanlægget for at leve op til fremtidige kapacitetsudvidelser og krav om rensning for nye stoffer som PFAS o.l. blive vanskeliggjort og fordyret.

BIOFOS opfordrer til, at Sund & Bælt iværksætter et afklaringsprojekt med henblik på at finde den rigtige tekniske løsning for begge udløbsledninger. Dette med involvering af BIOFOS og HOFOR. BIOFOS stiller sig gerne til rådighed med at kvalitetssikre eventuelle tekniske løsningsforslag.

Høringssvaret er desuden sendt til efterretning til HOFOR.

Med venlig hilsen

Dan Fredskov
Plan- og projektchef
dfr@biofos.dk
Mob: 51369011

Svar til: Høring 58488 af: Camilla Rosenhagen

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

313

INDSENDT AF

Camilla Rosenhagen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Danske Havne

BY

Kbh. K

POSTNR.

1260

ADRESSE

Bredgade 23, 2.tv.

HØRINGSSVAR

Danske Havnes høringssvar er vedlagt som fil.

Venlig hilsen Camilla Rosenhagen

MATERIALE:

danske havnes hoeringssvar vedr. idehoering af ny metrolinje m5.pdf

Danske Havnes hørings svar vedrørende idehøringen af metro M5

31. oktober 2022

Danske Havne kvitterer hermed for muligheden for at afgive hørings svar til idéhøringen af ny metrolinje M5. Hørings svaret fokuserer på de forhold i projektet, som har/kan have betydning for de omkringliggende erhvervshavne.

Danske Havne vurderer samlet, at det giver god mening at udvikle metrosystemet i København med en ringlinje som M5, under forudsætning af, at der både i plan-, anlægs- og driftsfasen tages hensyn til byens øvrige kritiske infrastruktur, fremkommelighed, sikkerhedszoner og forsyningssikkerhed. For sikring af aktiviteterne i erhvervshavnen i København, kræver det et ekstra eftersyn af og fokus i den igangværende planlægning.

- **Skibstransport er ofte at foretrække** fremfor transport på vejene, og erhvervshavnene bliver i stadig højere grad moderne industriklynger, der samler de forretningsområder, som Danmark er førende på, og som betyder allermest i den grønne omstilling. Derfor er det afgørende, at infrastrukturprojekter understøtter udviklingen af Danmarks erhvervshavne og ikke begrænser havnedriften.
- **Kritisk infrastruktur.** Erhvervshavnen i København er kritisk infrastruktur af national interesse, og derfor er kommunen som planmyndighed, bl.a. jf. planloven og tydeliggjort i den politiske aftale af 15. juni 2022, forpligtet til at beskytte både havnens nuværende og fremtidige væsentlige aktiviteter, også i forbindelse med udbygning af metrosystemet. Derfor bør der undersøges alternative placeringer af metroens tunnelbyggeplads, og metroens nye kontrol- og vedligeholdelsescenter.
- **Pladsudfordringer på Prøvestenen.** Prøvestenen er allerede i dag et travlt sted med 35 virksomheder, som er helt afhængige af den unikke placering med adgang for skibe med dybgang på knap 12 meter. Begge idéhøringer om M5 og Østlig Ringvej har kik på Prøvestenen, som areal til omfattende aktiviteter i anlægs-/driftsfasen. Variant M5 lilla og orange har i idefasen et servicecenter med placering på Prøvestenen.
- Danske Havne er bekymret for, at der ikke vil være plads nok, hvilket kan have konsekvenser for miljøvenlig forsyning til København af søvejen. Prøvestenen har en unik placering i forhold til de typer af gods, som skal ind- og udskibes, og hvor der kan være særlige krav og sikkerhedsafstande tilknyttet. Herfra sker bl.a. den primære brændstofforsyning af lufthavnen og råstofforsyning til meget af Københavns byggeri. Der skal selvfølgelig

findes plads til service/vedligeholdelsescenteret for den nye metrolinje, men alternative landplaceringer bør undersøges og foretrækkes.

- **Kompenserende arealer.** Danske Havne peger på baggrund af ovenstående også på muligheden for at udvide Prøvestenens areal med opfyld, som erstatning for de arealer, som evt. inddrages, som del af byudviklingsplanerne, permanent eller midlertidigt.
- **Tæt inddragelse** af vigtige aktører i den fortsatte planlægning, i forhold til de rent konkrete forhold, som der skal tages hensyn til, fx i områdets erhvervshavne, er afgørende i den videre planproces. Så borgernes, erhvervslivets, og havnenes fremtidige behov sikres i videst mulige omfang.

Der henvises i øvrigt til høringssvar fra Copenhagen Malmö Port (CMP), der driver erhvervshavnen i København, bl.a. vedrørende faktisk uddybende forklaring af de konkrete forhold og praktiske udfordringer på Prøvestenen.

Venlig hilsen

Camilla Rosenhagen

Danske Havne

Svar til: Høring 58488 af: Mark

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

312

INDSENDT AF

Mark

BY

Kastrup

POSTNR.

2770

ADRESSE

Lyrens Alle 34

HØRINGSSVAR

Kære Københavns Kommune.

Som borger i Tårnby Kommune, med en arbejdsplads i Københavns Kommune, ser jer meget positivt på en udvidelse af metronettet i København.

Metroen har i sin mobilitetsfunktion sikret at København og særligt Amager, er blevet en integreret del af den højklassede offentlige transportnet, og har været en væsentlig årsag til at Amager er blevet så populær. Amager har siden metroen åbnede set en tiltagende byudvikling og transformation. Metroen har skabt en anden mental geografi, hvor de dele af Amager tæt på en metrostation er blevet "centrale bydele" og attraktioner i København, på linje med de andre brokvarterer.

Summa summarum, jeg ser meget frem til en udbygning af metronettet, som vil styrke udviklingen af København som nordens førende metropol, binde byen bedre sammen, og sikre at højklasset kollektiv transport til flere, understøtte en mere bæredygtig udvikling, og herunder at den nye bydel Lynetteholm kan planlægges på en sådan måde at det vil begrænse behovet for og andelen af biler byen.

Konkrete bemærkninger:

Den Lilla linje er den metrolinje der har mest potentiale:

Den lilla linje, og bør prioriteres. Dette skyldes bl.a. at kapacitetsudfordringerne på linje M1 og M2 skal aflastes nu, og at mere af det allerede bebyggede København vil få adgang til metro, og vil herved understøtte den grønne omstilling af transporten i den eksisterende bykerne.

Linjeføring ved Amagerbrogade S - ved Sundbyøster Plads foretrækkes:

- mere Stationsnærhedsdækning på Amager,
- Stationsnærheden vil forventeligt give flere passagerer til metroen fra stationsoplandet
- Mere stationsnærhed vil forventeligt give mere effekt ift. potentiel byudvikling og fortætning.

- Sundbyøster Plads vil forventeligt kunne indrettes bedre ift. at skabe gode overdækkede parkeringsmuligheder for cykler på overfladen, plads til busholdepladser m.m., som vil sikre at flere vil benytte metroen.

Linjeføring over Dokøen:

Det bør overvejes om linjeføringen imellem Prags Boulevard Øst (placeret i Kløverparken), bør føres videre i tunnel til Dokøen, og herfra til Refshaleøen hvorfra Metroen kan føres i terræn i højbane som beskrevet.

Dokøen fortjener et metrostop! Dette er bl.a. grundet at eksisterende beboere og kommende beboere og besøgende til Papirøen, gæster til Operaen, besøgende til Nyholm, samt Københavnerne og turister der ønsker at promenerer ved Voldene eller langs havnen, bør tilgodeses med bedre adgang til Metronettet (evt. stop ved Masteskursvej).

Linjeføring imellem Lynetteholm og Nordhavn (Orientkaj):

Der foregår en parallel høring ved Sund og Bælt, om en idefasen til mulig sænketunnel fra Nordhavn til Lufthavnen (Østlig ringvej), anlagt ved brug af "sænketunnelementer" produceret fra elementfabrikken til Femernbælt. Dette projekt giver umiddelbart god mening, da investeringen i Femernbælt kan "genbruges" ved andre infrastrukturprojekter. En Østlig Ringvej skal dog sammentænkes med trafikafviklingen i København, og særligt M5, såfremt at det besluttes at anlægge motorvejen, således at der ikke kommer mere trængsel og forurening for byens borgere.

Det foreslås at såfremt at der anlægges en Østlig Ringvej i tunnel, at en forudsætning skal være at en tunnel imellem Lynetteholm og Lavantkaj i Nordhavn anlægges med separat trace til metroen, således at den Lilla linje (M5) bindes sammen med blå linje (M4). Denne sammenbinding vil styrke metronettet og vil forventeligt kunne anlægges omkostningseffektivt.

Park and Ride ved Metrostationer ved evt. Østlig Ringvej:

For at sikre at flere benytter metroen, og sikre en bedre businesscase for investeringen i M5 og resten af metronettet, bør "Park and Ride" anlæg sammentænkes med byudvikling af Lynetteholm og en mulig Østlig Ringvej.

Der bør således planlægges statsstøttede Park and Ride anlæg, som en integreret del af infrastrukturinvesteringen (anlægsloven) i forbindelse med både byudviklingen af Nordhavn og Lynetteholm og motorvejsnettet i og omkring København. Der bør være "gratis" eller "næsten gratis" at parkerer bilen i op til 12 timer (til forskel fra i Ørestad) for at opfordre bilister til at tage miljørigtig transport til destinationer i centrum af København. Dette vil (sammen med en mulig trængselsafgift i centrum af København) forventeligt sænke trængslen på centrale veje igennem centrum, sikre bedre fremkommeligheden mere generelt, mindske miljø- og luftforureningen i byen, og skabe mindre pres på byens parkeringsarealer.

Destinationer for Park and Ride bør være ved Nordhavn (kan integreres i byudvikling og stationsanlæg mellem M4 og M5), ved Lynetteholm (kan integreres i byudvikling og stationsanlæg) og ved en mulig afkørsel fra Prøvestenen ved metrostationen på Prags Boulevard øst, hvor stationen bør etableres med et stort p-anlæg (kan integreres ift. byudvikling og stationsanlæg).

Udbygning af M5 – Bind Hovedstadens Hospitaler sammen og tilgodese Brønshøj og Husum

Jeg vil foreslå at M5 planlægges forlænget fra København H, så hurtigt som muligt.

Den videre linjeføring af Metronettet i København bør overveje at tilgodese at Rigshospitalet, Hvidovre Hospital og Bispebjerg Hospital for bedre adgang med højklasset offentlig transport.

Som bosiddende på Amager, finder jeg forbindelsen til Hvidovre Hospital utrolig og urimelig ringe! Vi benytter derfor oftest en bil, da vi finder alternativet meget attraktivt! En metroforbindelse til Hvidovre hospital, vil med en bedre dækning på amager med M5, sikre at Amager kobles godt sammen med det hospital som betjener mange af borgerne.

Særligt Brønshøj og Husum mangler en bedre dækning af højklasset offentlig transport som kan være metro eller letbane (og denne investering bør snart besluttes), da byudviklingen tager til, og flere og flere vælger desværre bilen, da den offentlige transport ikke er attraktiv.

Som tidl. beboer i Københavns Nordvest kvarter, er forbindelsen til Herlev Hospital (hvor vi fødte vores første barn), ikke særlig attraktiv (5C er oftest meget fyldt og det tager lang tid at komme frem, og ende stoppet er ikke ved hovedindgang). Københavns Kommune og Region Hovedstaden bør derfor overveje at koble Herlev Hospital på metronettet eller føre Letbanen til Nørrebro station og evt. Nørreport Station.

Det bør derfor overvejes om M5 kan videreføres via. Rigshospitalets og Bispebjerg Hospital til Brønshøj og Husum.

En alternativ linjeføring der kan tilgodese Brønshøj og Husum kunne være at M4 videreføres fra Ny Ellebjerg, via. København ZOO til hhv. Bispebjerg Hospital samt Brønshøj og Husum.

M4 bør også videreføres fra Ny Ellebjerg til Hvidovre Hospital, med målet at alle Region Hovedstadens Hospitaler er forbundet til højklasset offentlig transport.

Jeg takker for muligheden for at give min støtte til mere metro i København, som har forandret en lille storby til en metropol for altid, og har været en fantastisk investering i fremtiden for Greater Copenhagen og Danmark.

Alle de bedste hilsner,

Mark

Svar til: Høring 58488 af: Kommunstyrelsen, Malmö stad

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

311

INDSENDT AF

Kommunstyrelsen, Malmö stad

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Malmö stad

BY

Malmö (Sweden)

POSTNR.

21154

ADRESSE

August Palms plats 1

HØRINGSSVAR

Malmö stad yttrande finns bifogat.

MATERIALE:

beslut ks 221025 ss13 med reservation fraan v och muntlig reservation fraan m c och sd.pdf

kommunstyrelsens yttrande - dansk version.pdf

kommunstyrelsens yttrande - svensk version.pdf



Malmö stad
Kommunstyrelsen

Protokollsutdrag

Sammanträdestid 2022-10-25 kl 13:00-13:20
Plats Sessionssalen, stadshuset
Utses att justera Helena Nanne
Protokollet omfattar §13

Underskrifter

Sekreterare Pernilla Mesch	
Ordförande Katrín Stjernfeldt Jammeh Roko Kursar §10
Justerande Helena Nanne

Beslutande ledamöter

Katrin Stjernfeldt Jammeh (S) (Ordförande)
Roko Kursar (L) (Vice ordförande)
Helena Nanne (M) (Andre vice ordförande)
Andréas Schönström (S)
Mubarik Mohamed Abdirahman (S)
Håkan Fäldt (M)
Anton Sauer (C)
Magnus Olsson (SD)
Anders Olin (SD)
Emma-Lina Johansson (V)
Anders Skans (V)
Amani Loubani (S) ersätter Sofia Hedén (S)

Ej tjänstgörande ersättare

Anders Rubin (S)
Sanna Axelsson (S)
Nils Anders Nilsson (S)
Farishta Sulaiman (M)
Tony Rahm (M)
Rickard Åhman Persson (SD)
Anders Pripp (SD)
Tobias Petersson (V)
Sadiye Altundal (V)
Janne Grönholm (MP)
Sara Wettergren (L)

Övriga närvarande

Sedat Arif (Kommunalråd)
Andreas Norbrant (Stadsdirektör)
Pernilla Mesch (Sekreterare)
Tomas Barring (Chefsjurist)
Jonas Rosenkvist (Avdelningschef)
Magdalena Bondeson (Sektionschef)
Niklas Sjöqvist (Presschef)
Ann Andersson (Budgetchef)
Anna Westerling (Ekonomidirektör)
Johanna Juhlin (HR-direktör)
Micael Nord (Näringslivsdirektör)
Ann-Louise Eringsmark (Arkivarie)

§ 13 **Yttrande från Malmö stad till Köpenhamns kommun över idéfas för miljökonsekvensbeskrivning Metrolinje M5 i Köpenhamn**
STK-2022-1157

Sammanfattning

Malmö stad välkomnar möjligheten från Köpenhamns kommun att inkomma med synpunkter i samband med idéremissfasen angående miljökonsekvensbeskrivningen av en ny metrolinje M5 i Köpenhamn. Stadskontoret har tagit fram förslag till yttrande baserat på de studier som har genomförts inom ramen för Öresundsmetro-projektet sedan 2012. Kommunstyrelsen föreslås besluta att avge yttrande till Köpenhamns kommun i enlighet med stadskontorets förslag.

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

1. Kommunstyrelsen godkänner reviderade förslaget till yttrande och skickar yttrandet till Köpenhamns kommun.
2. Kommunstyrelsen uppdrar åt stadskontoret att fortlöpande informera i ärendet.

Beslutsgång

Katrin Stjernfeldt Jammeh (S) yrkar följande ändringar i yttrandet:

På sidan 1 ska den andra förslagspunkten ersättas med följande text:

- *"att inkludera en utredning av möjligheterna för att etablera en anslutning av en Öresundsmetro. Förutom miljö- och klimatpåverkan bör en sådan utredning ge svar på aktuell bedömning av placering och ekonomi för anslutningen samt de bredare systemeffekterna för Köpenhamns Metrosystem. Utredningen kan bygga vidare på de beräkningar av en Öresundsmetro som genomförts i samarbete mellan Malmö stad och Köpenhamns kommun."*

Samt att på sidan 4 under rubriken "Bakgrund till Malmö stads remissvar", ska första punkten ersättas med följande text:

- *"En Öresundsmetro kan ge en större redundans och minskad driftsårbarhet i kollektivtrafiken mellan Sydsverige och Köpenhamn, för pendlare, besökare och till Köpenhamns flygplats. Köpenhamns flygplats är en viktig internationell trafikknutpunkt för både Danmark och Sydsverige."*

Anders Skans (V) yrkar att de positiva skrivningarna om att bygga Lynetteholmen stryks. Det gäller meningen: *"I Köpenhamn kommer stadsutvecklingsprojekt på Refshaleøen, i Nordhavn och inte minst på Lynetteholmen att ge ett tillskott av nya invånare och arbetsplatser i centrala Köpenhamn."*

Helena Nanne (M) yrkar avslag på Katrin Stjernfeldt Jammehs (S) ändringsyrkande och yrkar bifall till kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag till yttrande.

Magnus Olsson (SD) och Anton Sauer (C) instämmer i Helena Nannes (M) yrkande.

Ordförande ställer förslagen mot varandra och finner att kommunstyrelsen beslutar i enlighet med Katrin Stjernfeldt Jammehs (S) ändringsyrkande.

Reservationer och särskilda yttranden

Emma-Lina Johansson (V) och Anders Skans (V) reserverar sig mot beslutet och avser lämna in en skriftlig reservation, bilaga 5.

Helena Nanne (M) och Håkan Fäldt (M) reserverar sig muntligen mot beslutet.

Anton Sauer (C) reserverar sig muntligen mot beslutet.

Magnus Olsson (SD) och Anders Olin (SD) reserverar sig muntligen mot beslutet.

Beslutet skickas till

Köpenhamns kommun

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut KSAU 221010 § 544
- G-Tjänsteskrivelse KSAU 221010 Yttrande från Malmö stad till Köpenhamns kommun över idéfas för miljökonsekvensbeskrivning Metrolinje M5 i Köpenhamn
- Förslag till yttrande KSAU 221010 - svensk version
- Förslag till yttrande KSAU 221010 - dansk version
- Metrohoeringsfolder idéfasehøring for metrolinje M5

Datum
2022-10-27

Adress
August Palms Plats 1

Diarienummer
STK-2022-1157

Yttrande

Till
Københavns Kommune

Yttrande från Malmö stad till Köpenhamns kommun över idéfas för miljökonsekvensbeskrivning Metrolinje M5 i Köpenhamn Metrolinje M5 - idéfasehøring for miljøvurdering.

Resumé

Malmö stad tager i mod muligheden givet af Københavns Kommune til at indgive høringssvar i forbindelse med idéhøringssfasen omkring miljøkonsekvensvurdering af ny metrolinje M5. Malmö stad peger på, at valget af linjeføringsalternativ M5 Øst via Amagerbrogade vil være den mest ideelle løsning i en metrobetjening af Lynetteholm, fordi linjeføringen giver mulighed for en senere etablering af en metrolinje til Malmö C – såkaldt Øresundsmetro.

- Med igangsætning af en VVM-undersøgelse af linjeføringsalternativ M5 Øst via Amagerbrogade opfordrer Malmö Stad til, at der også gennemføres en deludredning i sammenhæng med den samlede VVM-udredning, som belyser mulighederne for at etablere en tilslutning på M5 Øst Amagerbrogade af en fremtidig Øresundsmetro, f.eks. på strækningen mellem Prags Boulevard og CMC-anlæg på Prøvestenen – se figur 1.
- At inkludere en udredning af mulighederne for at etablere en tilslutning til en Øresundsmetro. Foruden miljø- og klimapåvirkning bør en sådan udredning give svar på en aktuel vurdering af lokalisering og økonomi for tilslutningen samt de bredere systemeffekter for det københavnske metrosystem. Udredningen kan tage udgangspunkt i de analyser af en Øresundsmetro, som er gennemført i samarbejde mellem Malmö stad og Københavns Kommune.

Malmö Stads høringssvar

Københavns Kommunes Borgerrepræsentation har den 25. august 2022 besluttet at igangsætte miljøvurderingsproces for ny metrolinje M5 på baggrund af ansøgning fra Metroselskabet. Fra den 5. september til den 31. oktober afholder Københavns Kommune derfor idéfasehøring for den potentielle nye metrolinje. I høringen kan borgere, virksomheder og interesseorganisationer mv. komme med idéer og kommentarer til forslagene til de mulige stationsplaceringer og de byggepladser, der vil være i anlægsfasen, ligesom de kan komme med ønsker om forhold, der ønskes yderligere undersøgt.

På baggrund af tidligere forundersøgelse gjort af Metroselskabet har Københavns Kommune og Transportministeriet udpeget to mulige alternativer for linjeføringer til metrobetjening af Lynetteholm: M5 Vest (Østerport St. - Lynetteholm) og M5 Øst via Amagerbrogade (Hovedbanegården-Refshaleøen-Lynetteholm) som kan gennemgå en

efterfølgende Miljøvurderingsproces. Disse to linjeføringsalternativer indgår i den aktuelle idéfase-høringsproces.

Malmö Stad støtter op om udbygningen af metrosystemet i København og peger i dette høringssvar på linjeføringsalternativet M5 Øst via Amagerbrogade som den bedste løsning. Med denne linjeføring vil man kunne sikre:

- En ny metroforbindelse mellem Indre By og Amager henover havnesnittet, som vil kunne sikre tilstrækkelig kapacitet i metroen på denne strækning i fremtiden.
- Linjeføringsalternativet M5 Øst via Amagerbrogade giver de bedste muligheder for på kort sigt i en første fase både at sikre mere kapacitet i eksisterende metrosystem og sikre effektiv kollektiv trafikbetjening i eksisterende tætbeholdt område. På længere sigt, i en senere fase, vil denne linjeføring også sikre metrobetjening af Lynetteholm, når denne bliver gradvist udbygget efter 2035 samt mulighed for tilslutning af en Øresundsmetro.

I den svenske statslige infrastrukturplan 2022-2033 har den svenske regering givet den statslige infrastrukturmyndighed Trafikverket til opgave, at udrede spørgsmålet om fremtidig kapacitet og redundans for trafikken over Øresund med henblik på mulige fremtidige Øresundsforbindelser¹. I sammenhæng med dette har Malmö Stad politisk besluttet igangsætning af en Fördjupad Översiktsplan (kommuneplantillæg) for linjeføring af en Øresundsmetro ind til Malmö Centralstation².

På den baggrund peger Malmö Stad på, at valget af linjeføringsalternativ M5 Øst via Amagerbrogade vil være den mest ideelle løsning i en metrobetjening af Lynetteholm, fordi linjeføringen giver mulighed for en senere etablering af en metrolinje til Malmö C – såkaldt Øresundsmetro. En Øresundsmetro er siden 2012 blevet udredt i et samarbejde mellem Malmö Stad og Københavns Kommune³. Derfor ønsker Malmö Stad, at der i tillæg til kommende VVM-udredning også igangsættes en deludredning om tilslutning af Øresundsmetro til ny M5 Øst:

- Med igangsætning af en VVM-undersøgelse af linjeføringsalternativ M5 Øst via Amagerbrogade opfordrer Malmö Stad til, at der også gennemføres en deludredning i sammenhæng med den samlede VVM-udredning, som belyser mulighederne for at etablere en tilslutning på M5 Øst Amagerbrogade af en fremtidig Øresundsmetro, f.eks. på strækningen mellem Prags Boulevard og CMC-anlæg på Prøvestenen – se figur 1.
- At inkludere en udredning af mulighederne for en tilslutning til en Øresundsmetro vil give en aktuel vurdering af placering og økonomi ved etablering af tilslutning samt bredere systemeffekter for det københavnske metrosystem, der bygger videre på

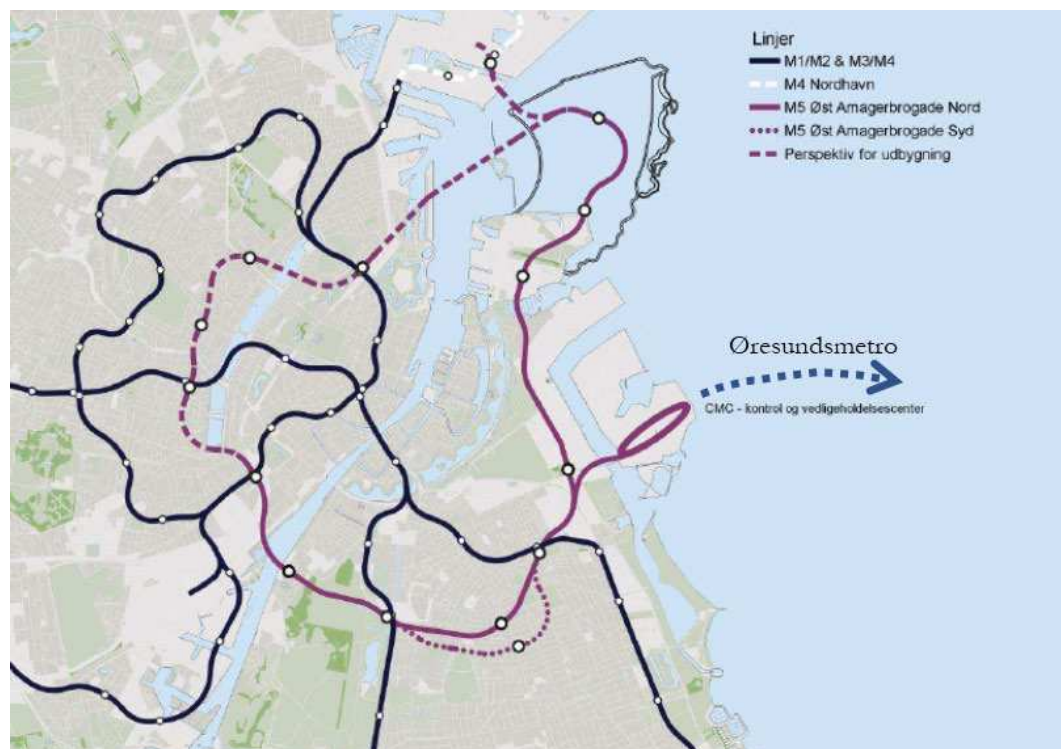
¹ <https://www.regeringen.se/49d845/contentassets/8f25bdb90a764c4490f27fe9a13d3ccb/nationell-planering-for-transportinfrastrukturen-20222033-skr-202122261>

² [Øresundsmetrons sträckning i Malmö ska utredas | Malmö stad \(mynewsdesk.com\)](#)

³ www.oresundsmetro.com

eksisterende beregningsgrundlag for en Øresundsmetro gennemført i samarbejde mellem Malmö Stad og Københavns Kommune⁴.

Malmö Stad medvirker gerne med ressourcer og kompetencer i gennemførelsen af en deludredning af tilslutningsmuligheder for en Øresundsmetro i samarbejde med Københavns Kommune og Metroselskabet.



Figur 1: Linjeforslaget M5 Øst (lilla linje) med angivelse af mulig tilslutning af Øresundsmetro (stiplet blå linje) ved den sydlige del af Prøvestenen.

Baggrund for Malmö Stads høringssvar

Malmö Stad har i samarbejde med Københavns Kommune i en årrække udredt grundlaget for og mulige effekter af en Øresundsmetro mellem København og Malmö⁵.

- Københavns Lufthavn er et vigtigt internationalt trafikknudepunkt for både Danmark og det sydlige Sverige. En Øresundsmetro vil kunne give større redundans og mindre sårbarhed over for driftsforstyrrelser i den kollektive trafikbetjening mellem det sydlige Sverige og Københavns Lufthavn⁶.

⁴ Øresundsmetro Fase 3. Uddybende studie af en boret tunneløsning. Rambøll, 2016.

⁵ www.oresundsmetro.com.

⁶ Øresundsmetroens rolle i Greater Copenhagens fremtidige infrastrukturensystem og dens betydning for Københavns Lufthavn. Rambøll, 2019.

- Integration på tværs af Øresund har en række positive effekter for borgere og virksomheder i kommuner på begge sider af Sundet, idet det skaber mulighederne for bedre udnyttelse af ledig arbejdskraft, bedre jobmatch og forbedret konkurrence. Det er væsentlige forudsætninger for at skabe såkaldte storbyeffekter, der kan højne produktiviteten og væksten for hele regionen omkring Øresund⁷. En fremtidig Øresundsmetro vil betyde kortere rejsetider mellem de to store trafikale knudepunkter København H og Malmø C således at op imod 2,3 mio. indbyggere på begge sider af Øresund ville kunne nå 0,5 mio. flere arbejdspladser indenfor 60 minutters rejsetid end tilfældet er idag⁸.
- Kapaciteten på jernbanen omkring Øresund er udfordret og det kan forventes at efterspørgslen på yderligere kapacitet til godstog og fjerntog vil vokse efter åbningen af Fehmern-forbindelsen i 2029. På den danske side af Øresund vil særligt Københavns Hovedbanegård blive presset på kapaciteten af ledige spor til at afvikle lokal, regional og international togtrafik⁹. Etablering af en Øresundsmetro mellem Københavns Hovedbanegård og Malmö Centralstation vil kunne overflytte lokal og regional trafik fra det nuværende Øresundsregionale togsystem og dermed give plads til øvrige regional- og fjerntogsforbindelser til og fra Københavns Hovedbanegård¹⁰.
- Åbningen af Femern Bælt forbindelsen i 2029 vil forbedre mulighederne for trafikering med gods- og fjerntog mellem Skandinavien og Kontinentet. For at realisere europæiske og nationale målsætninger om at reducere miljø- og klimabelastningen fra transportsektoren er der behov for tilstrækkelig kapacitet på spornettet over Øresund til at kunne øge antallet af gods- og fjerntog. En Øresundsmetro vil kunne frigøre sporkapacitet på Øresundsbroen ved at overflytte lokaltrafik og dermed frigøre kapacitet til gods- og fjerntog¹¹.
- Både København og Malmø er storbyer som forventer en markant befolkningsvækst frem mod 2035 og allerede i dag har de samlet mere end 1 mio. indbyggere. I København vil byudviklingsprojekter på Refshaleøen, i Nordhavn og ikke mindst på Lynetteholm give et betydeligt tilskud af nye indbyggere og arbejdspladser omkring det centrale København. På samme vis byudvikles der i tidligere industrielle områder omkring havnen i Malmö, som forventes at rumme ca. 35.000 nye boliger og ca. 42.000 nye arbejdspladser i områderne Västra Hamnen, Nyhamnen og Värvstaden. De mange nye byudviklingsområder på begge sider af Øresund vil kunne blive forbundet gennem en fremtidig Øresundsmetro.

⁷ *Arbejdsmarked, demografi og infrastruktur i Greater Copenhagen*. Københavns Kommune, 2019.

⁸ *Øresundsmetro – framtidens gemensamma förbindelse. Lokala och regionala effekter*. ÅF, 2019.

⁹ *Knudepunktskapacitet i Greater Copenhagen 2050 – Köpenhamn och Malmö*. WSP, 2021.

¹⁰ *Øresundsmetron – samlade resultat av utredningsarbete i fyra förstudiefaser*. Københavns Kommune, Malmö Stad, Greater Copenhagen og Interreg Øks, 2021.

¹¹ *Unlocking the transnational potential in the Fehmern Belt Region*, Rambøll, 2019.

Formand

.....
Karin Stjernfeldt Jammeh
.....

Sekretær

.....
Pernilla Mesch
.....

Vänsterpartiet har bemærkninger til høringssvaret og vil gerne indsende en skriftlig bemærkning til protokollen.

Moderaterne har gjort mundtlige bemærkninger til høringssvaret.

Centerpartiet har gjort mundtlige bemærkninger til høringssvaret.



Datum

Yttrande

Adress

August Palms Plats 1

Diarienummer

STK-2022-1157

Till

Köpenhamns kommun

Yttrande från Malmö stad till Köpenhamns kommun över idéfas för miljökonsekvensbeskrivning Metrolinje M5 i Köpenhamn

Sammanfattning

Malmö stad välkomnar möjligheten från Köpenhamns kommun att inkomma med ett remissvar i förbindelse med ideremissfasen omkring miljökonsekvensbeskrivningen av en ny metrolinje M5. Malmö stad anser att linjealternativet M5 Øst via Amagerbrogade är den bästa lösningen för en metroförsörjning till Lynetteholmen, eftersom sträckningen medför en möjlighet för att senare etablera en metrolinje till Malmö C – den så kallade Öresundsmetron. Malmö stad framför förslag att:

- i samband med igångsättandet av en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för linjealternativ M5 Øst via Amagerbrogade efterlyser Malmö stad att det också, inom den samlade MKB-analysen, genomförs en delutredning som belyser möjligheterna för att etablera en anslutning av en framtida Öresundsmetro, exempelvis på sträckan mellan Prags Boulevard och CMC-anläggningen på Prøvestenen – se figur 1.
- att inkludera en utredning av möjligheterna för att etablera en anslutning av en Öresundsmetro. Förutom miljö- och klimatpåverkan bör en sådan utredning ge svar på aktuell bedömning av placering och ekonomi för anslutningen samt de bredare systemeffekterna för Köpenhamns Metrosystem. Utredningen kan bygga vidare på de beräkningar av en Öresundsmetro som genomförts i samarbete mellan Malmö stad och Köpenhamns kommun.

Malmö Stads remissvar

Köpenhamns kommuns borgarrepresentation har den 25 augusti 2022, på bakgrund av en ansökan från Metroselskabet, beslutat att sätta igång processen för en miljökonsekvensbeskrivning för en ny metrolinje M5. Från den 5 september till den 31 oktober genomför Köpenhamns kommun därför en idéremissfas för den potentiella nya metrolinjen. Inom remissfasen kan medborgare, verksamheter och intresseorganisationer med flera inkomma med idéer och kommentarer till förslagen på möjliga stationslägen och byggplatser

som blir en del av byggfasen, liksom komma med önskemål om frågor som bör undersökas ytterligare.

Mot bakgrund av tidigare förundersökningar genomförda av Metroselskabet har Köpenhamns kommun och Transportministeriet pekat ut två möjliga alternativa linjedragningar för metroförsörjning av Lynetteholmen som kan bli aktuella för en vidare Miljökonsekvensbeskrivning: M5 Vest (Østerport St. - Lynetteholm) och M5 Øst via Amagerbrogade (Hovedbanegården-Refshaleøen-Lynetteholm). Dessa två linjealternativ ingår i den aktuella remissprocessen.

Malmö Stad stöttar utbyggnaden av metrosystemet i Köpenhamn och lyfter i detta remissvar fram linjealternativ M5 Øst via Amagerbrogade som den bästa lösningen. Med denna linjedragning kan man säkra:

- En ny metroförbindelse mellan den Indre By og Amager över havnesnittet, som kommer kunna säkra tillräcklig kapacitet i metrosystemet på denna sträckning i framtiden.
- Linjealternativet M5 Øst via Amagerbrogade ger de bästa möjligheterna på kort sikt i en första fas både för att säkra mer kapacitet i existerande metrosystem och för att säkra en effektiv kollektivtrafikförsörjning i existerande tätbefolkade område. På längre sikt, i en senare fas, kommer detta linjealternativ säkra metroförsörjningen till Lynetteholmen, i samband när denna gradvis blir utbyggd efter 2035 samt möjligheten för anslutning av en Öresundsmetro.

I den svenska nationella infrastrukturplanen 2022-2033 har den svenska regeringen givit Trafikverket i uppdrag att utreda frågan om framtida kapacitet och redundans för trafiken över Öresund där det exempelvis ingår att studera möjliga framtida Öresundsförbindelser¹. I detta sammanhang har Malmö stad beslutat att sätta igång en fördjupad översiktsplan över Öresundsmetrons sträckning in till Malmö centralstation².

Mot bakgrund av detta anser Malmö Stad att linjealternativet M5 Øst via Amagerbrogade är den bästa lösningen för en metroförsörjning till Lynetteholmen, eftersom sträckningen medför en möjlighet för att senare etablera en metrolinje till Malmö C – den så kallade Öresundsmetron. Öresundsmetron har sedan 2012 utretts i samarbete mellan Malmö stad og Köpenhamns kommun³. Därför önskar Malmö stad att det som ett tillägg till kommande MKB-utredning också initieras en delutredning om anslutning av en Öresundsmetro till den nya linjen M5 Øst:

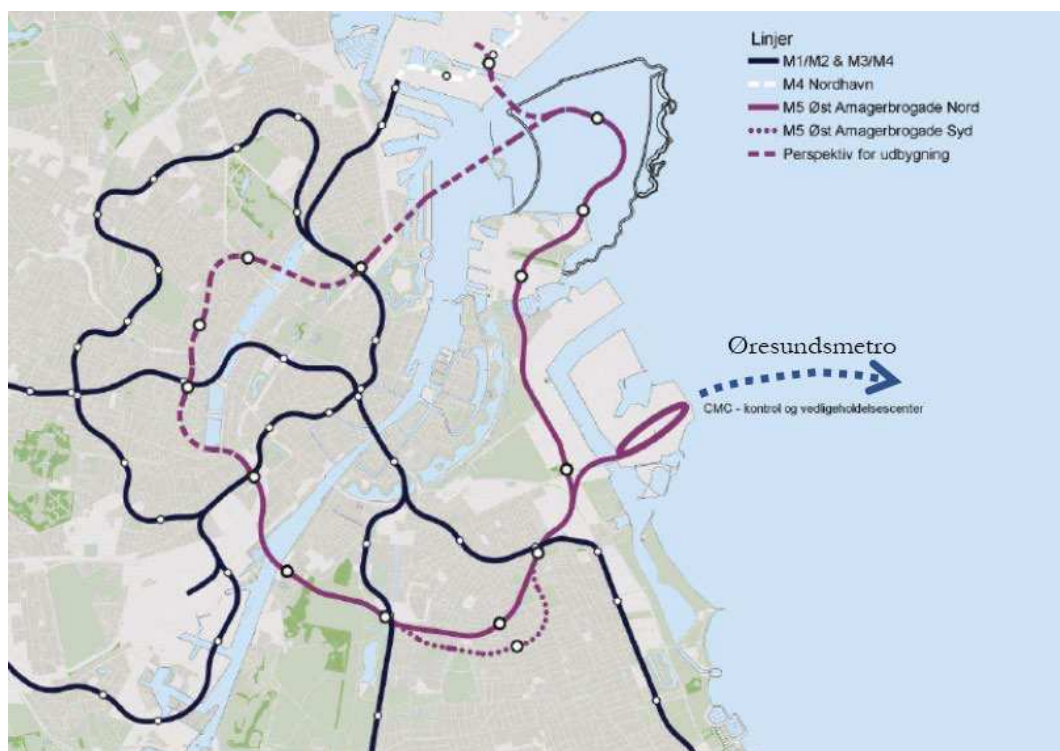
¹ <https://www.regeringen.se/49d845/contentassets/8f25bdb90a764c4490f27fe9a13d3ccb/nationell-planering-for-transportinfrastrukturen-20222033-skr.-202122261>

² Öresundsmetrons sträckning i Malmö ska utredas | Malmö stad (mynewsdesk.com)

³ www.oresundsmetro.com

- i samband med igångsättandet av en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för linjealternativ M5 Øst via Amagerbrogade efterlyser Malmö stad att det också, inom den samlade MKB-analysen, genomförs en delutredning som belyser möjligheterna för att etablera en anslutning av en framtida Öresundsmetro, exempelvis på sträckan mellan Prags Boulevard och CMC-anläggningen på Prøvestenen – se figur 1.
- att inkludera en utredning av möjligheterna för att etablera en anslutning av en Öresundsmetro. Utredningen bör ge svar på en aktuell bedömning av placering och ekonomi för anslutningen samt de bredare systemeffekterna för Köpenhamns metrosystem. Utredningen kan bygga vidare på de beräkningar av en Öresundsmetro som genomförts i samarbete mellan Malmö stad och Köpenhamns kommun.

Malmö stad medverkar gärna med resurser och kompetens i genomförandet av en delutredning om möjligheterna för att etablera en anslutning av en Öresundsmetro, i samverkan med Köpenhamns kommun och Metroselskabet.



Figur 1: Linjealternativet M5 Øst (lila linjen) med markering av en möjlig anslutning av Öresundsmetron (den sträckade blå linjen) vid den sydligaste delen av Prøvestenen.

Bakgrund till Malmö stads remissvar

Malmö stad har i samarbete med Köpenhamns kommun under flera år utrett förutsättningarna och de möjliga effekterna av en Öresundsmetro mellan Köpenhamn och Malmö⁴.

- Köpenhamns flygplats är en viktig internationell trafikknutpunkt för både Danmark och Sydsverige. En Öresundsmetro kan ge en större redundans och minskad driftsäkerhet i kollektivtrafiken mellan Sydsverige och Köpenhamns flygplats⁵.
- Integrationen på tvärs över Öresunds påverkas positivt för medborgare och verksamheter i kommunerna på båda sidor av sundet, genom att det skapas möjligheter för bättre utnyttjande av tillgänglig arbetskraft, bättre kompetensmatchning och förbättrad konkurrens. Det är viktiga förutsättningar för att skapa så kallade storstadseffekter, som kan öka produktiviteten och tillväxten omkring hela Öresund⁶. En framtida Öresundsmetro kommer att innebära kortare restider mellan de två stora trafikala knutpunkterna Köpenhamn H og Malmö C så att uppemot 2,3 miljoner invånare på bägge sidor av Öresund kan nå 500 000 fler arbetsplatser inom 60 minuters restid jämfört med idag⁷.
- Kapaciteten på järnvägen omkring Öresund är ansträngd och det förväntas att efterfrågan på ytterligare kapacitet för godståg och fjärrtåg kommer att öka efter öppnandet av Fehmarn Bält-förbindelsen år 2029. På den danska sidan av Öresund kommer i synnerhet Köpenhamns huvudbangård att få kapacitetsutmaningar när lediga spår ska säkras för att hantera lokal, regional och internationell tågtrafik⁸. Etableringen av en Öresundsmetro mellan Köpenhamns huvudbangård och Malmö centralstation kommer att kunna flytta över lokal och regional trafik från det nuvarande Öresundsregionala tågsystemet och därmed skapa plats till övriga regionaltåg och fjärrtåg till och från Köpenhamns huvudbangård⁹.
- Öppningen av Fehmarn Bält-förbindelsen år 2029 kommer att förbättra möjligheterna för godstågs- och fjärrtågstrafiken mellan Skandinavien och

⁴ www.oresundsmetro.com.

⁵ *Öresundsmetroens rolle i Greater Copenhagen's fremtidige infrastrukturensystem og dens betydning for Københavns Lufthavn*. Rambøll, 2019.

⁶ *Arbejdsmarked, demografi og infrastruktur i Greater Copenhagen*. Københavns Kommune, 2019.

⁷ *Öresundsmetro – framtidens gemensamma förbindelse. Lokala och regionala effekter*. ÅF, 2019.

⁸ *Knudepunktskapacitet i Greater Copenhagen 2050 – Köpenhamn och Malmö*. WSP, 2021.

⁹ *Öresundsmetron – samlade resultat av utredningsarbete i fyra förstudiefaser*. Københavns Kommune, Malmö Stad, Greater Copenhagen og Interreg Øks, 2021.

kontinenten. För att realisera europeiska och nationella målsättningar om att minska miljö och klimatbelastningen från transportsektorn behövs tillräcklig spårkapacitet i trafiksystemet över Öresund för att kunna öka antalet gods- och fjärrtåg. En Öresundsmetro kommer kunna frigöra spårkapacitet på Öresundsbron genom att flytta över lokaltrafik och därmed frigöra kapacitet till gods- och fjärrtåg¹⁰.

- Både Köpenhamn och Malmö är storstäder som förväntar en markant befolkningstillväxt fram till 2035 och redan idag samlar städerna tillsammans fler än en miljon invånare. I Köpenhamn kommer stadsutvecklingsprojekt på Refshaleøen, i Nordhavn och inte minst på Lynetteholmen att ge ett tillskott av nya invånare och arbetsplatser i centrala Köpenhamn. På samma sätt sker stadsutvecklingen i tidigare industriområden omkring hamnen i Malmö, som förväntas ge plats åt cirka 35.000 nye bostäder och cirka 42.000 nya arbetsplatser i Västra Hamnen, Nyhamnen och Värvstaden. De många nya stadsdelarna på båda sidor av Öresund kommer att kunna bindas samman av en framtida Öresundsmetro.

Ordförande

.....
Katrin Stjernfeldt Jammeh
.....

Sekreterare

.....
Pernilla Mesch
.....

Vänsterpartiet reserverar sig mot beslutet och avser lämna in en skriftlig reservation till protokollet.

Moderaterna reserverar sig muntligen mot beslutet.

Centerpartiet reserverar sig muntligen mot beslutet.

Sverigedemokraterna reserverar sig muntligen mot beslutet.

¹⁰ *Unlocking the transnational potential in the Fehmern Belt Region*, Rambøll, 2019.

Svar til: Høring 58488 af: C4 v/Mikkel Krogsgaard Niss

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

310

INDSENDT AF

C4 v/Mikkel Krogsgaard Niss

VIRKSOMHED / ORGANISATION

C4 - Carbon Capture Cluster Copenhagen

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Ørestads Boulevard 35

HØRINGSSVAR

Vedlagt fremsendes høringssvar fra C4 - Carbon Capture Cluster Copenhagen

MATERIALE:

hoeringssvar m5.pdf

14. oktober 2022

Mikkel Krogsgaard Niss
mkn@c4cph.dk
+45 51 37 27 64

Høringssvar, idéfase VVM for østlige metrolinje (M5)

Carbon Capture Cluster Copenhagen (C4) har med interesse læst idéfaseoplægget til VVM for ny metrolinje (M5).

Kredsen bag C4 favner mange interesser og selskabsformer, og flere af medlemmerne sender derfor et selvstændigt høringssvar, som varetager deres respektive interesser. C4's høringssvar fokuserer derfor alene på de fælles interesser.

Danmarks klimaambitioner indeholder ambitioner om at reducere CO₂-udledningen gradvist frem mod 2050, hvor Danmark skal være klimaneutral. C4 noterer sig, at det er væsentligt, at de anlægsinitiativer der udføres frem mod 2050 ikke skal modvirke, at Danmark kan opnå klimaambitionerne.

Det er en væsentlig del af Danmarks klimaambitioner, at der skal indfanges betydelige mængder CO₂ fra store punktkilder, og at denne CO₂ skal lagres eller anvendes til grønne brændstoffer. Der er allerede afsat over 36 mia. kr. i statslig finansiering, så der kan indfanges 3,2 mio. ton CO₂ om året i 2030 og herefter. Frem mod 2050 forventes yderligere CO₂-fangst på markedsvilkår i forbindelse med at efterspørgsel efter CO₂ til grønne brændstoffer stiger og der på EU-niveau indføres en negativ kvotepris for CO₂, der lagres i undergrunden.

Medlemmerne af C4 har en samlet ambition om at reducere CO₂-udledningen i hovedstaden med op til 3 mio. ton om året ved hjælp af CO₂-fangst og støtter hermed op om statens klimamålsætninger. Hvis det skal være muligt at nå både statens og C4's klimamålsætninger, er det væsentligt, at de fysiske rammebetingelser ikke modvirker målsætningerne. København er det bedste sted at fange CO₂ i Danmark, da punktkilderne er store og ligger meget tæt. Hermed vil det blive mere omkostningseffektivt at fange CO₂, men det kræver at denne CO₂ kan udskibes fra havneanlæg.

På verdensplan forventes betydelig CO₂-fangst og lagring. FN's klimapanel, IPCC, har således vurderet, at der bliver behov for at lagre op til 20 milliarder ton CO₂ om året i 2060 fra biologiske kilder (typisk fra træ, halm, affald, biogasproduktion m.v.). Herudover vil der også blive behov for at lagre fossil CO₂. CO₂ bliver altså et produkt, som skal flyttes rundt i verden fra punktkilder til brændstofproducenter og lagringssteder. Sker dette ikke, bliver det ikke muligt at nå målsætningen om at temperaturen maksimalt må stige 1,5 grader ved udgangen af dette århundrede.

København ligger helt centralt i en kommende CO₂-transportkæde. CO₂ fra landene omkring Østersøen kan ikke i særlig høj grad lagres lokalt og tilgangen til vindmøllestrøm vil være begrænset. Derfor er der behov for, at CO₂ kan transporteres væk fra Østersølandene og hen til områder, hvor CO₂ kan lagres eller anvendes. CO₂-mængderne kan blive meget store, og den

industri der opbygges rundt om, kan meget vel blive placeret i København, hvis rammerne er til det. Derfor er det væsentligt for C4, at Østlig Metrolinje (M5) ikke kommer til at modvirke denne udvikling, uanset endelig linjeføring og placering af kontrol- og vedligeholdelsescenter, tekniske anlæg samt byggepladser.

Indspil til høringen af den østlige metrolinje (M5).

Med kontrol- og vedligeholdelsescenter på Prøvestenen skal der i Orange linje føres spor ad det tracé, hvor der pt er en midlertidig vej til jordopfyldslastbiler under opførelse. En permanentiggørelse af dette tracé som metro vil lægge beslag på areal på kraftværkshalvøen og Prøvestenen, som hermed ikke kan anvendes til CO₂-fangst og CO₂-transport. Det bør i VVM-redegørelsen undersøges, om denne linjeføring er forenelig med CO₂-fangst fra energianlæggene på kraftværkshalvøen. Herudover bør det undersøges, om en metrolinjeføring over Kraftværkshalvøen kan undgå at komme indenfor eventuelle sikkerhedsafstande til CO₂-infrastruktur.

Et kontrol- og vedligeholdelsescenter på Prøvestenen vil lægge beslag på areal på Prøvestenen, som hermed ikke kan anvendes til CO₂-fangst og CO₂-transport. Det bør uanset linjeføring undersøges i VVM-redegørelsen hvordan brug af areal til kontrol- og vedligeholdelsescenter påvirker mulighederne for CO₂-fangst, -transport samt -opbevaring i hovedstadsområdet. Herudover bør det undersøges, om placeringen af kontrol- og vedligeholdelsescenter kan undgå at komme indenfor eventuelle sikkerhedsafstande til CO₂-infrastruktur.

I begge linjeforslag angives mulighed for tunnelarbejdsplads på Prøvestenen. Det bør i VVM-redegørelsen undersøges, om dette påvirker etableringen af CO₂-infrastruktur.



Svar til: Høring 58488 af: Marc Søndergaard

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

309

INDSENDT AF

Marc Søndergaard

BY

Dragør

POSTNR.

2300

ADRESSE

Hvidtjørnen 13

HØRINGSSVAR

Næste etape af metrobyggeriet bør videreføre de nuværende linjer M1 og M2, så de forlænges og inddrager flere boligområder uden for byzonen.

Løsningsforslag 1: M1 videreføres fra Vestamager som højbane med stationer ved Nøragersmindevej (ved busstationen), Søvang, og Dragør (A.P. Møllers Alle)
I alt 3 stationer.

Løsningsforslag 2: M2 videreføres fra Lufthavnen som højbane med stationer ved Kystvejen og Dragør (A.P. Møllers Allé).
I alt 2 stationer.

Løsningsforslag 3: Kombination af de to ovenstående, så M1+M2 bliver til en ringbane, dog med en station yderligere i Dragør.

Stationer som følger. Vestamager - Nøragersmindevej - Søvang - Dragør Sydstrand

(Møllevej/Krudttårnsvej) - Dragør Nordstrand (A.P. Møllers Alle) - Kystvejen - Lufthavnen.

Forslaget skal selvfølgelig inddrage CPH Lufthavnen da ovenstående ville også give mindre behov for shuttlebusser på Kystvejen for CPH Lufthavn da metrostrækning ville kunne benyttes til at transportere rejsende fra P-pladserne på Kystvejen, til Lufthavnen St, samt give medarbejdere i virksomhederne på Kystvejen (DHL, PostNord, Wallenborn, WFS, osv.) mulighed for at anvende metroen til at komme på arbejde.

I alt 5 stationer.

En løsning som ovenstående ville give gavne følgende:

- Lette trafikken fra Amager mod København, da behovet for to biler for flere familier forsvinder.
- Give studerende bedre muligheder for transport til studier og derved mulighed for at gymnasieelever fra f.eks. Dragør bliver bundet til Tårnby Gymnasium pga. transporttid.
- Give bedre muligheder for Københavnerne og turisterne til at komme ud af byen og nyde de grønne frirum på Amager Fælled, Kongelundsskoven, og Amagers sydvestpynt, Amarminoen, samt strandene på Dragør Sydstrand.
- Give turisterne bedre muligheder for at besøge Dragør Gammelby.

Svar til: Høring 58488 af: Thomas Pedersen

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

308

INDSENDT AF

Thomas Pedersen

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Ulrik Birchs Alle 44

HØRINGSSVAR

Som beboer i området synes jeg at **Amagerbrogade Nord** er en dårlig placering. Det vil være en metrostation i en "baggård", som kan være svær at finde og komme til med bil for evt. at hente eller afsætte passagerer. Vejene omkring Amagerbrogade Nord er små, fyldt med biler og trafik allerede nu. Beregningsmodellerne konkluderer "lidt" flere metrobrugere ved valg af Amagerbrogade Nord fremfor Syd, men man kan så undgå en skakt ved Filips parken. Det vil give et mindre kaos, når folk kommer ud fra en fyldt metrotog med Syd løsningen, og passagerne vil hurtigere kunne sprede sig med de allerede etablerede bus forbindelser.

Jeg håber derfor I vil overveje den oplagte placering Amagerbrogade Syd, også selvom der er en merudgift ved denne løsning fremfor Amagerbrogade Nord.

Svar til: Høring 58488 af: Den Overordnede Grundejerforening på Margretheholm

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

307

INDSENDT AF

Den Overordnede Grundejerforening på Margretheholm

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Den Overordnede Grundejerforening på Margretheholm

BY

København K

POSTNR.

1432

ADRESSE

Margretheholm

HØRINGSSVAR

Vedlagt er høringssvar fra Den overordnede Grundejerforening på Margretheholm, som repræsenterer godt 3.000 beboere

MATERIALE:

hoeringssvar kk metro 311022.pdf

København, Margretheholmen 30. okt. 2022

Kære Københavns Kommune

Mange tak for muligheden for at komme med input til den kommende metrolinje M5, der skal koble Refshaleøen og Lynetteholm til resten af byen.

Den overordnede ejerforening på Margretheholmen (DOGM) er en grundejerforening for grundejerforeninger og ejerforeninger på Margretheholmen. DOGM varetager opgaver af fælles interesse, rettigheder og forpligtelser for ejere af ejendommene på Margretheholm.

Vi vil gerne takke for muligheden for at komme med idéer og kommentarer til forslaget til den nye metrolinje, samt hvad en fremtidig miljøkonsekvensrapport skal indeholde.

Generelt

Opførsel, drift og vedligehold af metro bør betragtes som et samlet hele, således at økonomiske, sociale, og miljømæssige fordele og ulemper ved de enkelte løsninger strækker sig over både opførsel og den efterfølgende drift og vedligehold i et life-cycle approach. Herunder bør økonomiske usikkerheder ved de enkelte løsninger inddrages, så forudseelige risici for overskridelser af budget indregnes i de enkelte modeller.

I den økonomiske betragtning bør der ligeledes inddrages betragtninger omkring betydning for samfundet generelt, således at en mere driftssikker løsning godtgøres ift. mindre tabt samfundsmæssige værdi gennem mindre tabt arbejdsfortjeneste eller andre økonomiske betydninger for samfundet, hvis den ene løsning er mere driftssikker end den anden.

M5 Lilla

Nedgravet metro mellem Prags Boulevard og Refshaleøen er klar at foretrække

KK har oplyst, at metrolinjen er tænkt som en tunnellinje bortset fra strækningen mellem v/Prags Boulevard Øst og v/Lynetteholm Nord, hvor stationerne er tænkt som højbanestationer.

Det vil betyde, at metroen føres langs boligbyggeriet "Udsigten" som en højbane i 1.-2. sals højde. Denne plan giver anledning til en række bekymringspunkter for os beboere på Margretheholmen:

1. Indkigsgener for de lejligheder der er placeret ud for højbanen
2. Bekymring for rystelser og lydgener i lejlighedsbebyggelsen
3. Rekreativt fællesareal i tæt beboelsesområde forringes og opholds- og sportsfaciliteter ødelægges
4. Bekymring for støjgener på Margretheholms opholdsarealer

Ad 1. Indkigsgener for de lejligheder, der er placeret ud for højbanen

Den foreslåede linjeføring vil have store konsekvenser for de mange lejligheder, der vil få direkte indkig fra de forbipasserende metrotog til deres soveværelser og øvrige opholdsrum. Vi kan derfor ikke understrege nok, at en nedgravet tunnelbane langt ville være at foretrække frem for en højbane på Margretheholmens arealer.

Ad 2. Bekymring for rystelser og lydgener i lejlighedsbebyggelsen

København Kommune bedes i deres miljøkonsekvensrapport gennemføre grundige undersøgelser af hvilke konsekvenser den planlagte linjeføring kan få ift. rystelser og lydgener inde i beboelsesejendommen "Udsigten". Både i det tilfælde at den etableres som en højbane, men også meget gerne af hvilken forskel det vil gøre, hvis den etableres som en tunnelbane på dette stykke.

Ad 3. Rekreativt fællesareal i tæt beboelsesområde forringes og opholds- og sportsfaciliteter ødelægges

De skønne rekreative områder som i dag findes på Margretheholmen langs beboelsesejendommen "Udsigten" bliver med den foreslåede linjeføring skåret midt over af en industrielt udseende højbane. Det vil ødelægge det blomstrende udeliv der i dag udspiller sig på opholdsarealerne hvor der spilles fodbold, hoppes på trampoliner, luftes hunde, bygges huler, dyrkes køkkenhaver og holdes bistader for blot at nævne nogle eksempler. De grønne rekreative områder er meget eftertragtet i det bynære område som Margretheholmen er placeret i. Derfor benyttes det i dag af besøgende fra hele indre by, som nyder naturen. Disse rekreative kvaliteter vil kunne bevares, såfremt metroen graves ned under jorden. Såfremt der etableres en højbane, frygter vi at der bliver skabt et uskønt område under højbanen i stil med det, der er opstået under metroen i Ørestaden.

Ad 4. Bekymring for støjgener fra metroen på Margretheholms opholdsarealer

Margretheholm er et tæt beboelsesområde med skønne grønne opholdsarealer, som hver dag benyttes af de flere tusinde beboere og gæster i området. Med lilla metrolinje er vi bekymret for, om det vil medføre øgede støjgener fra metroen over de tilladte værdier på vores grønne opholdsarealer på Margretheholmen. Vi vil derfor opfordre Københavns Kommune til i miljøkonsekvensrapporten at gennemføre undersøgelser af hvilke støjmæssige konsekvenser de planlagte trafikaleændringer vil kunne få for Margretheholmens opholdsarealer samt vurdere om det er inden for de tilladte grænseværdier.

M5 Orange

KK har oplyst, at metrolinjen er tænkt som en tunnellinje bortset fra strækningen på Refshaleøen og v/ Lynetteholm Nord, hvor stationerne er tænkt som højbanestationer. Derudover er der tænkt en strækning som højbane til et vedligeholdelsesområde på Prøvestenen.

Det vil betyde, at metroen føres langs boligbyggeriet "Udsigten" som en højbane i 1.-2. sals højde. Denne plan giver på samme måde som M5 Lilla anledning til en række bekymringspunkter for os beboere på Margretheholmen:

1. Bekymring for rystelser og lydgener i lejlighedsbebyggelsen
2. Rekreativt fællesareal i tæt beboelsesområde forringes og opholds- og sportsfaciliteter ødelægges
3. Bekymring for støjgener på Margretheholms opholdsarealer

Generelle overvejelser

Området på Margretheholmen vil i forvejen være belastet af trafik- og støj-gener som følge af opførelsen af Lynetteholmen. Disse gener er endnu ikke belyst og vi kender ikke omfanget af disse på nuværende tidspunkt.

Margretheholmen er således stærkt bekymret for de akkumulerede påvirkninger som disse to projekter vil give tilsammen.

Hertil skal tilføjes, at de generelle trafikale udfordringer for hele området endnu ikke er afklaret.

Margretheholmen mener, at følgende projekter alle er strategisk sammenhængende og bør inddrages i den strategiske miljøvurdering (SMV), da de akkumulerede effekter bør belyses.

1. Jordopfyldning/etablering af Lynetteholmen
2. Metrobyggeri
3. Østre Ringvej
4. Klima- og stormflodssikring af hele Hovedstaden

Der findes endnu ikke samlet plan for hele kyststrækning, og hvorledes del-løsninger (herunder Lynetteholmen) påvirker hinanden og de tilhørende projekter (Metro og Ringvej).

Vi vil gerne opfordre Københavns Kommune til at fremlægge en mere sammenhængende vision for området end den der pt. findes i kommuneplanen.

Vi ser frem til en fortsat god dialog.

Mvh.

Den overordnede ejerforening på Margretheholmen

Svar til: Høring 58488 af: Karin Andresen

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

306

INDSENDT AF

Karin Andresen

BY

København

POSTNR.

1432

ADRESSE

Margretheholmsvej 72, 5.th.

HØRINGSSVAR

Jeg mener, at Metro generelt skal være under jorden og aldrig som højbane. Hvis der vælges metro bag Margretheholm vil en højbane være ødelæggende for de mange beboere men også for de mange besøgende i området. Tænk at stå på toppen af Skibakken og skue ned på en højbane. Nej, vel - det dur bare ikke. Selvfølgelig skal en evt. Metro ned i jorden.

Mvh

Karin Andresen

Svar til: Høring 58488 af: Skanska Danmark A/S

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

305

INDSENDT AF

Skanska Danmark A/S

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Skanska Danmark A/S

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Havneholmen 6

HØRINGSSVAR

Vedhæftet er Skanskas høringssvar til Metrolinje M5 - idéfasehøring for miljøvurdering.

MATERIALE:

hoeringssvar - idefasehoering metro m5 - skanska.pdf

Københavns Kommune
Rådhuspladsen 1
1550 København V

26.10.2022

Høringssvar til 'Idefasehøring for miljøvurdering af metrolinje M5'

Skanska har med interesse læst det udsendte materiale til idefasehøring for metrolinje M5.

Skanska er fortalere for projektet og ser frem til, at en endnu større del af hovedstadsområdet herved får adgang til metro.

Skanska Danmark A/S ejer ca. 287.000 m² grundareal i Kløverparken, Skanska er som sådan den næststørste private grundejer indenfor området Københavns Østhavn, for hvilken der i Principaftale om Lynetteholmen¹ er beskrevet, at de private grundejere skal være med til at finansiere metrobetjeningen af Østhavnen.

I nedenstående høringssvar er Skanskas pointer opdelt i tre afsnit, vedrørende henholdsvis Skanskas generelle betragtninger ift. metroen, og konkrete betragtninger på de to præsenterede varianter M5 Lilla og M5 Orange.

Opsummering: Skanska ønsker M5 Lilla

Skanska ønsker, at der arbejdes videre med M5 Lilla som hovedløsning, da denne i væsentligt højere grad binder København sammen, end den foreslåede M5 Orange.

Skanska finder endvidere, at M5 Lilla i højere grad end M5 Orange påvirker grundværdierne i Østhavnen positivt og dermed i højere grad vil kunne bidrage til finansiering af metroudbygningen.

Vælges det at undersøge M5 Orange som alternativ til M5 Lilla, er det Skanskas anbefaling, at M5 Orange tilpasses, så linjeføringen til klargøringsanlægget lægges via Kløverparken, hvorved Kløverparken opnår metrobetjening i første fase.

Skanska vil gerne indgå i tæt og konstruktiv dialog omkring de konkrete strækninger, der undersøges igennem Kløverparken i forbindelse med miljøvurderingen.

Skanska uddyber gerne høringssvaret, hvis der er ønske om det.

Baggrund for Skanskas høringssvar og generelle betragtninger

Skanska ser trængselsproblematikken i den eksisterende metro som en væsentlig udfordring, hvilket en ny metroføring kan være med til at adressere.

Allerede i dag er der problemer med passagerer, som efterlades på metroens perroner i myldretiden. En udfordring, som kun vil øges i fremtiden, når de resterende erhvervsbyggefelter i Ørestad og Øresundsparken i Tårnby Kommune udvikles.

Skanska ser mange fordele i M5 Lilla, der adresserer trængselsproblematikken på tværs af

¹ <https://www.trm.dk/media/qabcpcgw/principaftalepdf.pdf>

Havneshavnet. Til sammenligning bevirker M5 Orange, at rejsende fra Østhavnen til det øvrige Amager vil skulle via Indre By, så trykket på havneshavnet øges.

Det er vigtigt, at den nye metro forbindes til de eksisterende trafikstrukturer på en attraktiv måde, hvis grundværdistigningerne, som metrofinansieringen er afhængig af, skal realiseres i videst muligt omfang.

M5 Lilla forbinder Østhavnen direkte med Københavns Hovedbanegård. Det sikrer en direkte forbindelse til det centrale forretningsområde "CBD", der er beliggende i området mellem København H og Nørreport. M5 Lilla forbinder samtidig på attraktiv vis Østhavnen til Københavns Lufthavn via omstigningsmuligheden på Lergravsparken Station til metro M2, så passagerne undgår at krydse havneshavnet.

M5 Orange forbinder til sammenligning Østhavnen med den mere sekundære station Østerport, og bevirker, at trafik fra Østhavnen til Lufthavnen skal via Indre By. Det betyder, at passagerer, der skal til Lufthavnen med M5 Orange skal skifte to gange – først på Østerport, derefter enten på Nørreport eller Kgs. Nytorv. M5 Orange vil betyde, at trafik fra Østhavnen til det øvrige Amager vil belaste nogle af de i forvejen hårdt pressede strækninger (Havneshavnet, Rørret og Cityringens indre del). De to skift vil for nogle passagerer betyde, at køreturen i bil langs Amager Strandvej bliver valgt i stedet, hvilket vil øge trafikken på den i forvejen belastede vejstrækning.

Det er Skanskas vurdering, at værditilvæksten på grundarealerne, der metrobetjenes, er væsentlig forskellig i de to scenarier, og at M5 Lilla i væsentlig højere grad tilfører værdi til grundarealerne, der metrobetjenes.

Generelt er der derfor i forhold til sammenligningen af de to løsninger en række forhold, som bør medtages, herunder:

- At M5 Lilla skaber større værdistigning end M5 Orange, og at M5 Lilla derfor giver større indtægter fra grundsalg eller ved ændret plangrundlag for eksisterende grundarealer der kan bidrage til finansiering af metroen
- At M5 Lilla dækker allerede udbyggede områder, der i dag ikke er betjent af metroen, og at ejendomsværdistigninger i disse områder vil bevirke forøget provenu fra grundskyld.

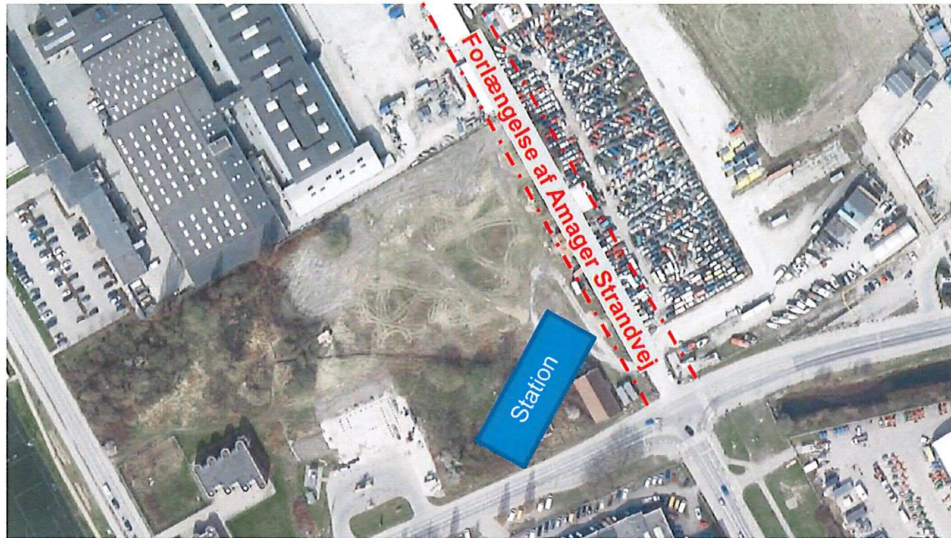
M5 Lilla

Skanska ser M5 Lilla som en attraktiv løsning, der kommer hele København til gode, og ikke kun de nye byudviklingsområder.

En metrostation ved Prags Boulevard Øst vil, under forudsætning af, at Østlig Ringvej opføres med opkørselsanlæg på Prøvestenen, skabe et nyt knudepunkt med god adgang fra både metro og motorvej. Området nærmest stationen vil hermed være relevant for større kontorerhverv, og dermed bidrage til en blandet by med både boliger og erhverv.

Skanska ønsker, at metrostationen placeres nær krydset Amager Strandvej/Prags Boulevard, da Amager Strandvej som en del af udviklingen forventeligt forlænges til Forlandet – og dermed overtager Raffinaderivejs rolle som den vigtigste fordelingsvej i

området. Den fredede bygning Krudthuset vil kunne anvendes til erhverv som café eller restaurant eller lignende "udadvendte" erhverv. Samtidig vil det være muligt at etablere metrostationens hovedtrappe og sekundærtrappe så opgang til både Amager Strandvej og Prags Boulevard vil være mulig.



Mulig placering v. Krudthuset for stationskasse til metrostation

Skanska anser løsningen med nedgravet metro fra Prags Boulevard Øst til Refshaleøen som den bedste løsning.

Af redegørelsen for den påtænkte miljøvurdering fremgår det, at der vil blive undersøgt både løsninger med højbane og en boret tunnel. Da området mellem Kløverparken og Refshaleøen er sparsomt bebygget, kan cut-and-cover eventuelt også anvendes, hvorfor Skanska ønsker, at en løsning med nedgravet metro som cut-and-cover mellem Kløverparken og Refshaleøen undersøges i tillæg til henholdsvis en boret tunnel og højbane.

I forhold til metroens placering igennem Kløverparken, er det Skanskas ønske, at man ikke gentager løsningen fra Ørestad, hvor metroen og Ørestad Boulevard tilsammen udgør et stort og udflydende byrum. Skanska ønsker, at man i stedet - såfremt der arbejdes med en højbaneløsning - lader metroen og den fremtidige forlængelse af Amager Strandvej have separate traceer.

Skanska påtænker at udvikle de vestlige dele af Kløverparken fra 2026, når der er taget beslutning om placeringen af den kommende metro. I forhold til udlæg af metroens tracé kunne der overvejes en løsning, hvor metroen placeres på højbane med støjværn mellem etape 1 og 2. Skanska ønsker at inddrages i konkrete drøftelser ift. placeringen af metrolinjen igennem området, da det i væsentlig grad vil påvirke oplevelsen af byområdet.



Kløverkvarteret, forventet etapeopdeling: Etape 1 (Orange) og Etape 2 (Grøn)

Nord for Kløverparken er der forholdsvist langt mellem de kommende stationer på Refshaleøen og ved Prags Boulevard. På Kraftværksvej kan det overvejes at tilføje en ekstra station, eller forberede til en eventuelt fremtidig station. Denne placering vil kunne forbedre dækningen af det nordlige Kløverparken samt give beboerne i Margretheholm og besøgende på Amager Bakke mulighed for at anvende metroen. Ved at forberede til en eventuelt ekstra station på placeringen vil det samtidig i fremtiden være muligt at gøre store dele af den nordlige del af Prøvestenen stationsnær, således at disse områder kan byudvikles, hvis den nuværende anvendelse af området til brændstofoplag bliver overflødig som konsekvens af den grønne omstilling, se nedenstående figur.

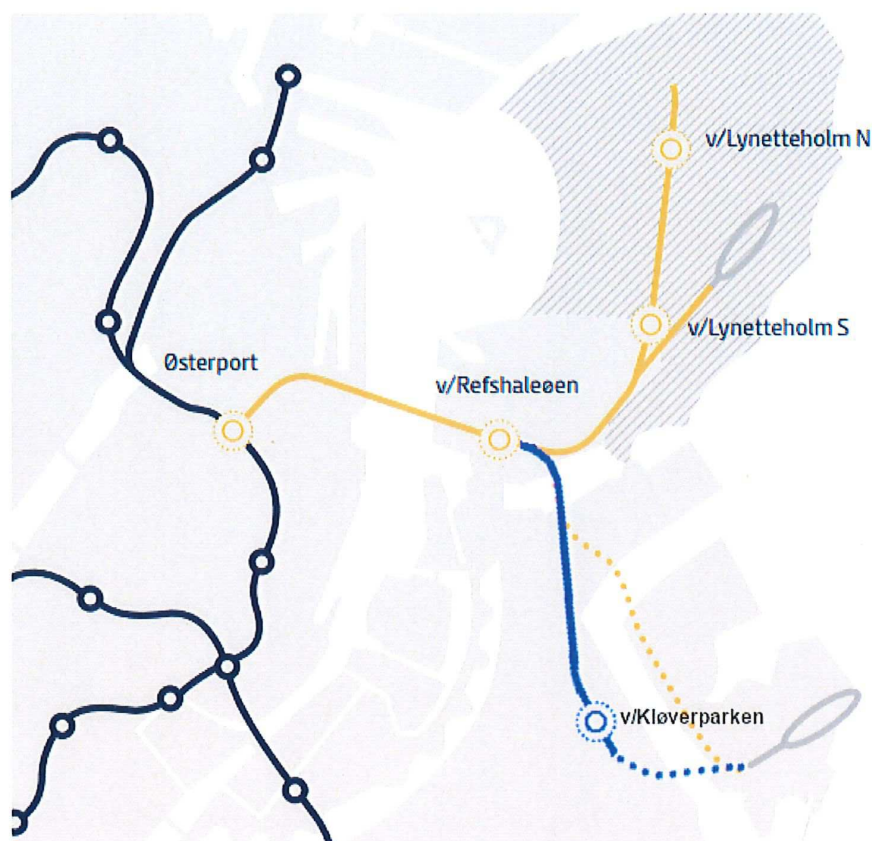


1.000 m cirkelslag fra eventuel supplerende metroplacering v. Kraftværksvej

M5 Orange

Den foreslåede løsning M5 Orange fremstår i forslaget som en lettere amputeret discountløsning, hvor et ensidigt fokus på at minimere byggeomkostninger har resulteret i en ikke særlig robust løsning, der skaber langt mindre værdi end den konkurrerende M5 Lilla.

Konkret for Kløverparken er Skanska forundret over den præsenterede løsning med et enkeltsporet teknikspor til Prøvestenen, der ikke virker gennemtænkt. Da det må forventes, at metroen i fremtiden forlænges til Kløverparken, virker det økonomisk og miljømæssigt u hensigtsmæssigt at anlægge et teknikspor blot for inden for en årrække at erstatte det med en parallel dobbeltrettet metrostrækning. Skanska anbefaler derfor, at der i miljøundersøgelserne i stedet tages udgangspunkt i en tilpasset version af M5 Orange, hvor der tages udgangspunkt i, at metroen føres til Kløverparken og herfra videre til klagøringsanlægget på Prøvestenen. Skanskas foreslåede tilpasning er vist i nedenstående principskitse for M5 Orange – Ønskeben.




Principskitse alternativ: M5 Orange – Ønskeben, foreslået tilpasning i blå

Såfremt de sydlige dele af Østhavnen ikke metrobetjenes, vil det på disse arealer ikke være muligt at bidrage til metrofinansieringen, da der ingen værdistigning vil være til at finansiere metro for. Endvidere vil det i forbindelse med anlæg, og eventuelle ekspropriationer, ikke være muligt at gøre brug af fradrag for fordele, da grundejerne ikke opnår fordele, hvorfor arealer, der ikke er stationsnære, må forventes at skulle erstattes til markedspris.

Med venlig hilsen
Skanska Danmark A/S


Peter Nymann-Jørgensen
Administrerende Direktør


Daniel Bro Kristensen
Forretningsudvikler

Svar til: Høring 58488 af: Stema Shipping / Rolf Bonnichsen

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

304

INDSENDT AF

Stema Shipping / Rolf Bonnichsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Stema Shipping A/S

BY

Aabenraa

POSTNR.

6200

ADRESSE

Sydhavn 4

HØRINGSSVAR

Stema Shipping er ikke imod den grønne omstilling og infrastrukturprojekter, men i det omfang det sker på bekostning af bestående samfundsvigtige erhverv er det et problem ikke kun for de ramte erhverv, men for hele samfundet og hovedstadens vækst vil være i fare. der bør derfor ved nedlukning eller reduktion af bestående erhvervshavne for hovedstadsområdet som minimum findes tilsvarende erstatning i selve hovedstadsområdet.

MATERIALE:

hoeringssvar stema shipping.pdf

Stema Shipping A/S – lejer på Prøvestenen

Leverer råstoffer/stenmaterialer fra lejemål på Prøvestenen

Metro M5 planlægger etablering af "Kontrol- og Vedligeholdelsescenter" på Prøvestenen – hertil planlægges inddraget ca. 100.000 m2 havnerelateret areal på bestående lejemål

Et fuldt udbygget kontrol- og vedligeholdelsescenter til metrolinjen placeres i begge alternativer på Prøvestenen Syd på areal udlagt til havneformål nord for støjvolden.

En nedlukning/flytning/begrænsning af bulk aktiviteter i Hovedstadsområdet vil have katastrofale konsekvenser for hele Hovedstadsområdets vækst og vil påvirke klimaet negativt.

Stema Shipping...

- **Forsyner råstoffer til byudvikling**
- **Forsyner af råstoffer til infrastruktur**
- **Forsyner af råstoffer til den grønne omstilling**
- **Forsyner af råstoffer til klimasikring**

- Der vil på kortsigt være behov for yderligere havnekapacitet, hvis Hovedstadsområdet (herunder By & Havn) har behov for at opretholde forsyningsikkerheden af råstoffer til bygge og anlæg og således undgå anlægsprojekters forsinkelser / udsættelse / aflysninger.
- Nedlukning og/eller manglende havnekapacitet til bulk vil kun medføre voldsomme prisøgninger og vil true væksten for Hovedstadsområdet. Dette opleves allerede hos infrastrukturelle projekter.
- Ikke kun et spørgsmål om pris, men endnu mere kritisk er selve forsyningsikkerheden samtidig med at råstofleverandørerne vælger København (Danmark) fra, da råstofmangel ikke kun vil være en "Dansk" samfundskritisk udfordring
- **Det er et kendt faktum, at råstofforsyning fra Sjællandske grusgrave er under afvikling og der på kort sigt (5-10 år) allerede forventes forsyningsproblemer til at dække vækstbehovet for Hovedstadsområdet og der herefter kun findes alternativ forsyningsmulighed via en havn i selve Hovedstadsområdet.** På sigt kommer der til at mangle omkring 8-10 mio ton råstoffer for at holde væksten opretholdt i Hovedstadsområdet.

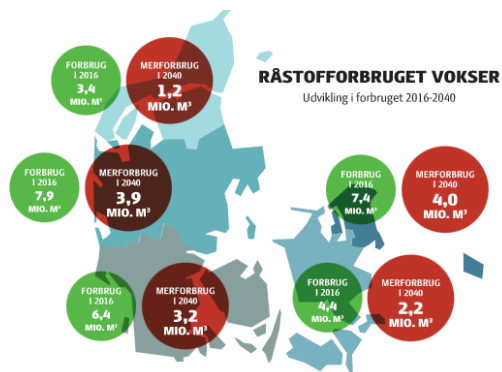
- Der findes aktuelt ikke alternative løsninger efter den tidligere bulkhavn Nordhavnen er nedlagt som erhvervshavn, samtidig med ny havneudvikling udelukkende er gået til krydstogtaktiviteter og bestående fremtidige udvidelse Nordhavn er dedikeret 100% containerindustrien
- Nærmeste mulighed Køge Havn er ”udsolgt” og er herudover begrænset med en dybgang på max 9,5 meter hvorfor store skibe, som det er muligt på Prøvestenen med 12,5 meter, i Køge ikke er muligt.
- Vordingborgs havneudvidelse er dedikeret den grønne omstilling
- Kalundborgs havneudvidelse er reserveret containerindustrien
- Korsør forventes forventes overgået til boligudvikling
- Stigsnæs er udnævnt til ”energiforsyningshavn” og ligger logistisk for langt fra Hovedstadsområdet

DER FINDES INGEN ALTERNATIVE BÆREDYGTIGE LØSNINGER, der på kortsigt kan åbne muligheden for tilførsel af råstoffer med skib via havn, der over de næste 5-10 år forventes øget fra i dag 1 mio ton til 5-7 mio ton (2040 = 10-15 mio ton !!! – se Niras fremtidsrapport der ligger på Regionernes hjemmeside www.regioner.dk/regional-udvikling/miljoe-og-ressourcer/raastoffer

Transport er dyrt



Som tommelfingerregel fordobles råstofprisen, når råstofferne har kørt 80 km



- en nedlukning/flytning/begrænsning af vore bulkaktiviteter vil have alvorlige miljømæssige konsekvenser og have negativ indflydelse på vores klima
- herudover vil det i forvejen pressede vejnet blive belastet yderligere i det omfang der skulle findes alternative muligheder udenfor Hovedstadsområdet

Svar til: Høring 58488 af: carsten grøndahl

APPLICATION DATE

31. oktober 2022

SVARNUMMER

303

INDSENDT AF

carsten grøndahl

BY

dragør

POSTNR.

2791

ADRESSE

d b dirchsens alle 71

HØRINGSSVAR

Jeg synes der skal være en metrostation i dragør

Svar til: Høring 58488 af: Jens Waldorff

APPLICATION DATE

30. oktober 2022

SVARNUMMER

302

INDSENDT AF

Jens Waldorff

BY

København K

POSTNR.

1432

ADRESSE

Luftmarinegade 58

HØRINGSSVAR

Kære Københavns Kommune

Mange tak for muligheden for at komme med input til den kommende metrolinje M5, der skal koble Refshaleøen og Lynetteholm til resten af byen.

Generelt

Opførsel, drift og vedligehold af metro bør betragtes som et samlet hele, således at økonomiske, sociale, og miljømæssige fordele og ulemper ved de enkelte løsninger strækker sig over både opførsel og den efterfølgende drift og vedligehold i et life-cycle approach. Herunder bør økonomiske usikkerheder ved de enkelte løsninger inddrages, så forudseelige risici for overskridelser af budget indregnes i de enkelte modeller.

I den økonomiske betragtning bør der ligeledes inddrages betragtninger omkring betydning for samfundet generelt, således at en mere driftsikker løsning godtgøres ift. mindre tabt samfundsmæssige værdi gennem mindre tabt arbejdsfortjeneste eller andre økonomiske betydninger for samfundet, hvis den ene løsning er mere driftsikker end den anden.

M5 Lilla

Nedgravet metro mellem Prags Boulevard og Refshaleøen er klar at foretrække

KK har oplyst, at metrolinjen er tænkt som en tunnellinje bortset fra strækningen mellem v/Prags Boulevard Øst og v/Lynetteholm Nord, hvor stationerne er tænkt som højbanestationer.

Det vil betyde, at metroen føres langs boligbyggeriet "Udsigten" som en højbane i 1.-2. sals højde. Denne plan giver anledning til en række bekymringspunkter for os beboere på Margretheholmen:

Indkigsgener for de lejligheder der er placeret ud for højbanen

Bekymring for rystelser og lydgener i lejlighedsbebyggelsen

Rekreativt fællesareal i tæt beboelsesområde forringes og opholds- og sportsfaciliteter ødelægges

Bekymring for støjgener på Margretheholms opholdsarealer

Ad 1. Indkigsgener for de lejligheder, der er placeret ud for højbanen

Den foreslåede linjeføring vil have store konsekvenser for de mange lejligheder, der vil få direkte indkig fra de forbipasserende metrotog til deres soveværelser og øvrige opholdsrum. Vi kan derfor ikke understrege nok, at en nedgravet tunnelbane langt ville være at foretrække frem for en højbane på Margretheholmens arealer.

Ad 2. Bekymring for rystelser og lydgener i lejlighedsbebyggelsen

København Kommune bedes i deres miljøkonsekvensrapport gennemføre grundige undersøgelser af hvilke konsekvenser den planlagte linjeføring kan få ift. rystelser og lydgener inde i beboelsesejendommen "Udsigten". Både i det tilfælde at den etableres som en højbane, men også meget gerne af hvilken forskel det vil gøre, hvis den etableres som en tunnelbane på dette stykke.

Ad 3. Rekreativt fællesareal i tæt beboelsesområde forringes og opholds- og sportsfaciliteter ødelægges
De skønne rekreative områder som i dag findes på Margretheholmen langs beboelsesejendommen "Udsigten" bliver med den foreslåede linjeføring skåret midt over af en industrielt udseende højbane. Det vil ødelægge det blomstrende udliv der i dag udspiller sig på opholdsarealerne hvor der spilles fodbold, hoppes på trampoliner, luftes hunde, bygges huler, dyrkes køkkenhaver og holdes bistader for blot at nævne nogle eksempler. De grønne rekreative områder er meget eftertragtet i det bynære område som Margretheholmen er placeret i. Derfor benyttes det i dag af besøgende fra hele indre by, som nyder naturen. Disse rekreative kvaliteter vil kunne bevares, såfremt metroen graves ned under jorden. Såfremt der etableres en højbane, frygter vi at der bliver skabt et uskønt område under højbanen i stil med det, der er opstået under metroen i Ørestaden.

Ad 4. Bekymring for støjgener fra metroen på Margretheholms opholdsarealer

Margretheholm er et tæt beboelsesområde med skønne grønne opholdsarealer, som hver dag benyttes af de flere tusinde beboere og gæster i området. Med lilla metrolinje er vi bekymret for, om det vil medføre øgede støjgener fra metroen over de tilladte værdier på vores grønne opholdsarealer på Margretheholmen. Vi vil derfor opfordre Københavns Kommune til i miljøkonsekvensrapporten at gennemføre undersøgelser af hvilke støjmæssige konsekvenser de planlagte trafikale ændringer vil kunne få for Margretheholms opholdsarealer samt vurdere om det er inden for de tilladte grænseværdier.

M5 Orange

KK har oplyst, at metrolinjen er tænkt som en tunnellinje bortset fra strækningen på Refshaleøen og v/ Lynetteholm Nord, hvor stationerne er tænkt som højbanestationer.

Derudover er der tænkt en strækning som højbane til et vedligeholdelsesområde på Prøvestenen.

Det vil betyde, at metroen føres langs boligbyggeriet "Udsigten" som en højbane i 1.-2. sals højde. Denne plan giver på samme måde som M5 Lilla anledning til en række bekymringspunkter for os beboere på Margretheholmen:

Bekymring for rystelser og lydgener i lejlighedsbebyggelsen

Rekreativt fællesareal i tæt beboelsesområde forringes og opholds- og sportsfaciliteter ødelægges

Bekymring for støjgener på Margretheholms opholdsarealer

Generelle overvejelser

Området på Margretheholmen vil i forvejen være belastet af trafik- og støj-gener som følge af opførelsen af Lynetteholmen. Disse gener er endnu ikke belyst og vi kender ikke omfanget af disse på nuværende tidspunkt.

Margretheholmen er således stærkt bekymret for de akkumulerede påvirkninger som disse to projekter vil give tilsammen.

Hertil skal tilføjes, at de generelle trafikale udfordringer for hele området endnu ikke er afklaret.

Margretheholmen mener, at følgende projekter alle er strategisk sammenhængende og bør inddrages i den strategiske miljøvurdering (SMV), da de akkumulerede effekter bør belyses.

Jordopfyldning/etablering af Lynetteholmen

Metrobyggeri

Østre Ringvej

Klima- og stormflodssikring af hele Hovedstaden

Der findes endnu ikke samlet plan for hele kyststrækning, og hvorledes del-løsninger (herunder Lynetteholmen) påvirker hinanden og de tilhørende projekter (Metro og Ringvej).

Vi vil gerne opfordre Københavns Kommune til at fremlægge en mere sammenhængende vision for området end den der pt. findes i kommuneplanen.

Svar til: Høring 58488 af: Tania Nicolaisen

APPLICATION DATE

30. oktober 2022

SVARNUMMER

301

INDSENDT AF

Tania Nicolaisen

BY

København K

POSTNR.

1432

ADRESSE

Margretheholmsvej 74, 1.tv.

HØRINGSSVAR

Kære Københavns Kommune

Mange tak for muligheden for at komme med input til den kommende metrolinje M5, der skal koble Refshaleøen og Lynetteholm til resten af byen.

Helt overordnet vil jeg gerne have belyst konsekvenserne af en metro over jorden. Her tænker jeg både de nuværende og fremtidige konsekvenser, herunder:

- Opdeling af byrum/udearealer
- Økonomiske konsekvenser ved at bruge arealer til metro fremfor boliger eller rekreativt område, medtag den akkumulerede effekt gennem metroens levetid.
- Øget vedligehold af både metro tog og bane for strækningen over jorden (vejr og vind)
- Øget støj under opførsel samt ved metrodrift og heraf følgegener som bl.a. øget blodtryk, stress, forstyrrelse af nattero og risiko for demens for de omkring 500 lejligheders beboere i Udsigten samt fremtidige boliger langs metrolinjen. Se de 2 vedhæftede filer og undersøg konsekvenserne i relation til disse. Det skal tages med i beregningen, at der pt er ingen transportstøj er og at de ændrede støjforhold vil opleves større. Tag samtidig med i betragtningen, at beboere har tilvalgt dette område, grundet det lave støjniveau.

Derudover har jeg følgende kommentarer:

Den overordnede ejerforening på Margretheholmen (DOGM) er en grundejerforening for grundejerforeninger og ejerforeninger på Margretheholmen. DOGM varetager opgaver af fælles interesse, rettigheder og forpligtelser for ejere af ejendommene på Margretheholm.

Vi vil gerne takke for muligheden for at komme med idéer og kommentarer til forslaget til den nye metrolinje, samt hvad en fremtidig miljøkonsekvensrapport skal indeholde.

Generelt

Opførsel, drift og vedligehold af metro bør betragtes som et samlet hele, således at økonomiske, sociale, og miljømæssige fordele og ulemper ved de enkelte løsninger strækker sig over både opførsel og den efterfølgende drift og vedligehold i et life-cycle approach. Herunder bør økonomiske usikkerheder ved de enkelte løsninger inddrages, så forudseelige risici for overskridelser af budget indregnes i de enkelte modeller.

I den økonomiske betragtning bør der ligeledes inddrages betragtninger omkring betydning for samfundet generelt, således at en mere driftsikker løsning godtgøres ift. mindre tabt samfundsmæssige værdi gennem mindre tabt arbejdsfortjeneste eller andre økonomiske betydninger for samfundet, hvis den ene løsning er mere driftsikker end den anden.

M5 Lilla

Nedgravet metro mellem Prags Boulevard og Refshaleøen er klar at foretrække
KK har oplyst, at metrolinjen er tænkt som en tunnellinje bortset fra strækningen mellem v/Prags Boulevard Øst og v/ Lynetteholm Nord, hvor stationerne er tænkt som højbanestationer.

Det vil betyde, at metroen føres langs boligbyggeriet "Udsigten" som en højbane i 1.-2. sals højde. Denne plan giver anledning til en række bekymringspunkter for os beboere på Margretheholmen:

- 1 Indkigsgener for de lejligheder der er placeret ud for højbanen
- 2
- 3 Bekymring for rystelser og lydgener i lejlighedsbebyggelsen
- 4
- 5 Rekreativt fællesareal i tæt beboelsesområde forringes og opholds- og sportsfaciliteter ødelægges
- 6
- 7 Bekymring for støjgener på Margretheholms opholdsarealer
- 8

Ad 1. Indkigsgener for de lejligheder, der er placeret ud for højbanen

Den foreslåede linjeføring vil have store konsekvenser for de mange lejligheder, der vil få direkte indkig fra de forbi passerende metrotog til deres soveværelser og øvrige opholdsrum. Vi kan derfor ikke understrege nok, at en nedgravet tunnelbane langt ville være at foretrække frem for en højbane på Margretheholmens arealer.

Ad 2. Bekymring for rystelser og lydgener i lejlighedsbebyggelsen

København Kommune bedes i deres miljøkonsekvensrapport gennemføre grundige undersøgelser af hvilke konsekvenser den planlagte linjeføring kan få ift. rystelser og lydgener inde i beboelsesejendommen "Udsigten". Både i det tilfælde at den etableres som en højbane, men også meget gerne af hvilken forskel det vil gøre, hvis den etableres som en tunnelbane på dette stykke.

Ad 3. Rekreativt fællesareal i tæt beboelsesområde forringes og opholds- og sportsfaciliteter ødelægges

De skønne rekreative områder som i dag findes på Margretheholmen langs beboelsesejendommen "Udsigten" bliver med den foreslåede linjeføring skåret midt over af en industrielt udseende højbane. Det vil ødelægge det blomstrende udeliv der i dag udspiller sig på opholdsarealerne hvor der spilles fodbold, hoppes på trampoliner, luftes hunde, bygges huler, dyrkes køkkenhaver og holdes bistader for blot at nævne nogle eksempler. De grønne rekreative områder er meget eftertragtet i det bynære område som Margretheholmen er placeret i. Derfor benyttes det i dag af besøgende fra hele indre by, som nyder naturen. Disse rekreative kvaliteter vil kunne bevares, såfremt metroen graves ned under jorden. Såfremt der etableres en højbane, frygter vi at der bliver skabt et uskønt område under højbanen i stil med det, der er opstået under metroen i Ørestaden.

Ad 4. Bekymring for støjgener fra metroen på Margretheholms opholdsarealer

Margretheholm er et tæt beboelsesområde med skønne grønne opholdsarealer, som hver dag benyttes af de flere tusinde beboere og gæster i området. Med lilla metrolinje er vi bekymret for, om det vil medføre øgede støjgener fra metroen over de tilladte værdier på vores grønne opholdsarealer

på Margretheholmen. Vi vil derfor opfordre Københavns Kommune til i miljøkonsekvensrapporten at gennemføre undersøgelser af hvilke støjmæssige konsekvenser de planlagte trafikale ændringer vil kunne få for Margretheholmens opholdsarealer samt vurdere om det er inden for de tilladte grænseværdier.

M5 Orange

KK har oplyst, at metrolinjen er tænkt som en tunnellinje bortset fra strækningen på Refshaleøen og v/ Lynetteholm Nord, hvor stationerne er tænkt som højbanestationer.

Derudover er der tænkt en strækning som højbane til et vedligeholdelsesområde på Prøvestenen.

Det vil betyde, at metroen føres langs boligbyggeriet "Udsigten" som en højbane i 1.-2. sals højde. Denne plan giver på samme måde som M5 Lilla anledning til en række bekymringspunkter for os beboere på Margretheholmen:

- 1 Bekymring for rystelser og lydgener i lejlighedsbebyggelsen
- 2
- 3 Rekreativt fællesareal i tæt beboelsesområde forringes og opholds- og sportsfaciliteter ødelægges
- 4
- 5 Bekymring for støjgener på Margretheholms opholdsarealer
- 6

Generelle overvejelser

Området på Margretheholmen vil i forvejen være belastet af trafik- og støj-gener som følge af opførelsen af Lynetteholmen. Disse gener er endnu ikke belyst og vi kender ikke omfanget af disse på nuværende tidspunkt.

Margretheholmen er således stærkt bekymret for de akkumulerede påvirkninger som disse to projekter vil give tilsammen.

Hertil skal tilføjes, at de generelle trafikale udfordringer for hele området endnu ikke er afklaret.

Margretheholmen mener, at følgende projekter alle er strategisk sammenhængende og bør inddrages i den strategiske miljøvurdering (SMV), da de akkumulerede effekter bør belyses.

- 1 Jordopfyldning/etablering af Lynetteholmen
- 2
- 3 Metrobyggeri
- 4
- 5 Østre Ringvej
- 6
- 7 Klima- og stormflodssikring af hele Hovedstaden
- 8

Der findes endnu ikke samlet plan for hele kyststrækning, og hvorledes del-løsninger (herunder Lynetteholmen) påvirker hinanden og de tilhørende projekter (Metro og Ringvej).

Vi vil gerne opfordre Københavns Kommune til at fremlægge en mere sammenhængende vision for området end den der pt. findes i kommuneplanen.

Vi ser frem til en fortsat god dialog.

Mvh
Tania Elisa Nicolaisen

Svar til: Høring 58488 af: Ebbe Holm

APPLICATION DATE

30. oktober 2022

SVARNUMMER

300

INDSENDT AF

Ebbe Holm

VIRKSOMHED / ORGANISATION

A/B Stampesgade 5

BY

København V

POSTNR.

1702

ADRESSE

Stampesgade 5, 1.th

HØRINGSSVAR

FORSLAG TIL ÆNDRET PLAN FOR M5 - anden placering af station end i Reventlowsgade

Vi er som andelsboligforening overrasket over at erfare, at der er en idefase i gang vedrørende anlæg af Metroring M5 med byggeplads umiddelbart rundt om hjørnet fra vores hoveddør, uden at vi er blevet direkte informeret herom som forening.

Som beboere i området er vi yderligere overrasket over, at Københavns Kommune og Metroselskabet planlægger et nyt anlægsarbejde med placering af byggeplads i Reventlowsgades sydlige ende, så kort tid efter færdiggørelsen af Metro Cityringen i 2019.

Denne byggeplads havde meget store konsekvenser for os som beboere og medførte en meget lang række gener som blandt andet var:

- ulidelige støjgener fra byggepladsen
- støv fra byggepladsen
- utrygge og uhumske gaderum langs den smalle byggeplads, med mørke kroge, der medførte "lyssky affærer" i området
- tung lastbiltrafik til og fra byggepladsen, til fare for især vores mange børn i trafikken
- besværlige adgangsveje i perioden 2011-2020.
- sætnings- og vandskader på vores ejendomme
- udskydelse af foreningens ydre anlægs- og vedligeholdelsesarbejde (vi havde ikke adgang til facader)

Etableringen af metrostation i Stampesgade medførte et meget omfattende ekstra planlægnings- og koordineringsarbejde for vores forenings bestyrelse, som på ingen måde afspejles i den kompensation, vi netop har fået, da kompensationen udelukkende relaterer til skader på bygningen.

Det er kun to år siden hele området blev nyanlagt, og vi igen kunne få adgang gennem vores egen

hoveddør til vores boliger. Det vil være en umenneskelig byrde at pålægge beboerne at skulle igennem et lignende anlægsarbejde igen.

På denne baggrund vil vi på det kraftigste gøre indsigelse mod det foreliggende forslag, og vil samtidigt foreslå, at I udelukker muligheden for anlæg af en byggeplads for M5 i Reventlowsgade.

Vi er naturligvis glade for, at Metroen bliver opgraderet, men må gøre opmærksom på, at vi har lidt stor overlast i form af såvel skader på bygninger, gårdanlæg og ikke mindst den store sociale og psykologiske belastning, det har været at leve med et så voldsomt et anlægsprojekt lige uden for vores hoveddør og vinduer i perioden 2009-2019.

Vi frygter, at vores bevaringsværdige beboelsesejendom vil blive påført yderligere skader, og at vi som beboere igen i en meget lang periode skal stavnsbindes til et område med byggepladsaktiviteter og deraf afledte gener.

Det er vores forventning, at I finder en løsning på stationens placering, som ikke vil komme til at genere os. Den foreslåede placering i Bernstorffsgade vil ikke medføre beboergener i samme grad. Vi imødeser en dialog herom.

Mvh

Ebbe Holm, Stampesgade 5, 1.th // formand, på vegne af Andelsboligforeningen Stampesgade 5

30. oktober 2022

Svar til: Høring 58488 af: Airo Bjarking, Formand S/K Lynetten & Rahlf Nielsen, Næstformand S/K Lynetten

APPLICATION DATE

30. oktober 2022

SVARNUMMER

299

INDSENDT AF

Airo Bjarking, Formand S/K Lynetten & Rahlf Nielsen, Næstformand S/K Lynetten

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Sejlkлубben Lynetten - Margrethelholms Havn

BY

København

POSTNR.

1432

ADRESSE

Refshalevej 200

HØRINGSSVAR

30. oktober 2022

Høringssvar til brug for idefasen MetroLinje M5 Orange og M5 Lilla fra Sejlkлубben Lynetten - Margrethelholms Havn.

Svar findes på vedlagte fil i PDF.

Med venlig hilsen

Airo Bjarking, Formand & Rahlf Nielsen, Næstformand

MATERIALE:

hoeringsvar metro sejlkлубben lynetten.pdf

Margretheholms Havn S/K Lynetten



Høringssvar fra S/K Lynetten – Margretheholms Havn

Tak for informationen omkring idefasen til Metrolinjerne M5 Lilla og M5 Orange.

Her følger vores høringssvar

Sammenfatning

Sammenfattende peger vi på en tunnelloøsning som den korrekte løsning for såvel M5 Lilla som M5 Orange med teknikspor.
Kan denne løsning ikke lade sig gøre peger vi på en forskydning af Margretheholms Havn mod øst.

Baggrund

Margretheholms Havn er en selvbyggerhavn som er etableret af medlemmerne selv fra 1975 - 1978 og indviet 20. maj 1978 på lejet grund ejet af By & Havn.

Påvirkninger

I forhold til såvel M5 Lilla og M5 orange med anlæg på Prøvestenen bliver Margretheholms Havn og dermed Sejklubben Lynetten alvorligt ramt på drift af både Havn og Klub.

Dette skal sammenholdes med de gener som Klub og Havn allerede er udsat for i forbindelse med anlæg af jordtransportvej til Lynetteholmen. Dette i form af en dæmning og klapbro med begrænsede åbningstider, massiv lastbilskørsel med støv og støj til følge.

Broen og den tilhørende dæmning fremgår ikke af oversigterne i prospektet som danner baggrund for høringsfasen. Vi har sat begge ind i såvel bilag 1 som bilag 2 og derved fremkommer et mere realistisk billede af hvilke påvirkninger Havn og Klub bliver udsat for ved etablering af en højbane.

Det nye anlæg på kræftværkshalvøen som skal benyttes til arbejdsområde og renovationsbiler er ej heller aftegnet.

Det samme gælder for de udviklings tiltag som By og Havn samt Refshaleøens Ejendomsselskab har i pipelinen.

Det er vanskeligt at danne overblik over de samlede udviklingsprojekter

Dette betyder at det er vanskeligt for os at få et overblik over den kommende arealudvikling og hvordan metroens placering spiller sammen med andre tiltag.

Margretheholms Havn S/K Lynetten



Vi skal hermed udtrykke en dyb bekymring om hvorvidt projekterne reelt falder oven i hinanden. Ved at betragte den SMV som ligeledes er i høring ses denne sammenhæng ikke og vi efterlyser et samlet billede for udviklingen af området og placeringen af metroen ind i dette.

Opmærksomhedspunkter i forhold til gælden præmisser

Vi skal samtidig gøre opmærksom på at det areal, der er reserveret til Østlig Ringvej længe har været udformet som en tunnelloøsning og vi har således udviklet havnen med den forventning at der vil blive tale om en tunnelloøsning såfremt havnen skulle berøres.

Vores konklusion og sammenfatning ift. den kommende proces.

Vi peger på den skitserede tunnelloøsning som eneste mulighed i forhold til det aktive fritidsområde som såvel Havn og Klub udgør for mange mennesker fra ind- og udland.

Kan der ikke ske en etablering af en tunnel må der nødvendigvis ske en kompensation i form af en forskydning af havnen mod øst. Vi vedlægger skitse til en forskydning mod øst, bilag 3, som kan etableres i etaper. Skitsen er udarbejdet af Arkitekt Dan Hasløv som er velestimeret i forhold til udvikling og etablering af havne.

Sammenfattende peger vi på en tunnelloøsning som den korrekte løsning for såvel M5 Lilla som M5 Orange med teknikspor.

Kan denne løsning ikke lade sig gøre, peger vi på en forskydning af Margretheholms Havn mod øst.

Med venlig hilsen

30. oktober 2022

Airo Bjarking

Formand
Sejlkлубben Lynetten/
Margretheholms Havn

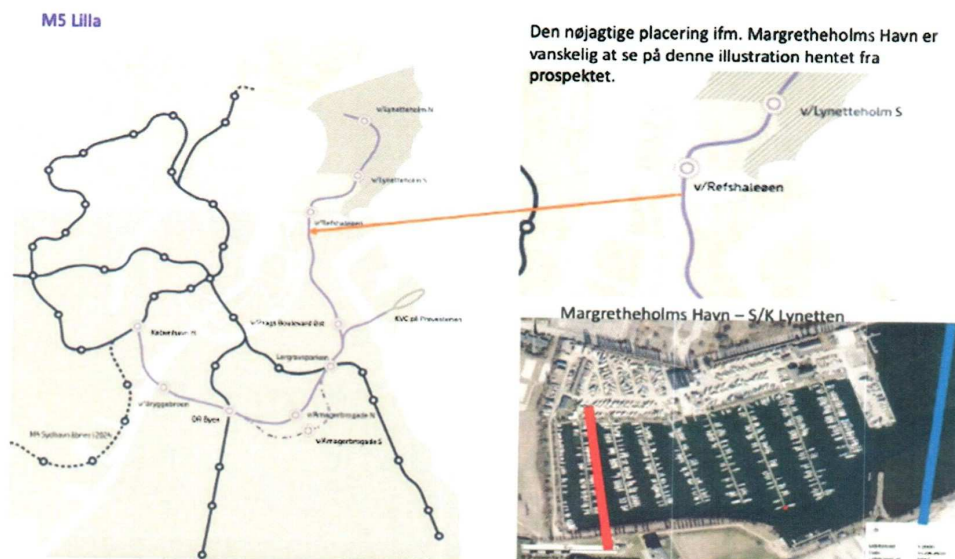
Rørlf Nielsen

Næstformand
Sejlkлубben Lynetten/
Margretheholms Havn

Margretheholms Havn S/K Lynetten



Bilag 1. M5 Lilla



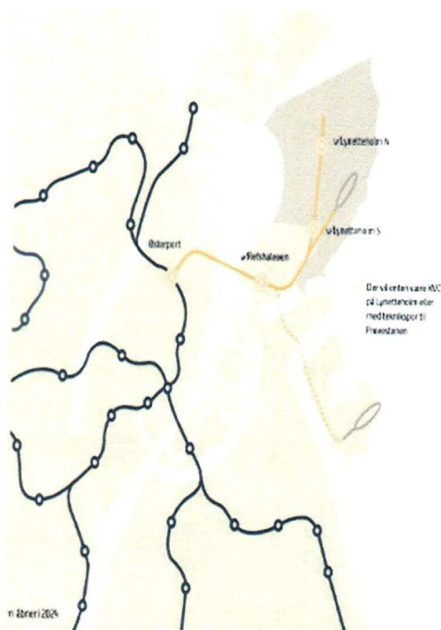
På billedet til højre vises **M5 lilla** over havnen samt den nyetablerede dæmning og bro over havnen.

Margretheholms Havn S/K Lynetten



BILAG 2. M5 Orange

M5 Orange



Her ses en placering af M5 orange teknikspor længer mod øst end M5 Lilla



Margretheholms Havn – S/K Lynetten



På billedet til højre vises M5 Orange med teknikspor over havnen samt den nyetablerede dæmning og bro over havnen.

Svar til: Høring 58488 af: Kim Skov Lehner

APPLICATION DATE

30. oktober 2022

SVARNUMMER

298

INDSENDT AF

Kim Skov Lehner

BY

København K

POSTNR.

1432

ADRESSE

Margretheholmsvej 74, 1. tv.

HØRINGSSVAR

København, Margretheholmen 30. okt. 2022

Kære Københavns Kommune

Mange tak for muligheden for at komme med input til den kommende metrolinje M5, der skal koble Refshaleøen og Lynetteholm til resten af byen.

Helt overordnet vil jeg gerne have belyst konsekvenserne af en metro over jorden. Her tænker jeg både de nuværende og fremtidige konsekvenser, herunder:

- Opdeling af byrum/udearealer
- Økonomiske konsekvenser ved at bruge arealer til metro fremfor boliger eller rekreativt område, medtag den akkumulerede effekt gennem metroens levetid.
- Øget vedligehold af både metro tog og bane for strækningen over jorden (vejr og vind)
- Øget støj under opførsel samt ved metrodrift og heraf følgegener som bl.a. øget blodtryk, stress, forstyrrelse af nattero og risiko for demens for de omkring 500 lejligheders beboere i Udsigten samt fremtidige boliger langs metrolinjen. Se de 2 vedhæftede filer og undersøg konsekvenserne i relation til disse. Det skal tages med i beregningen, at der pt er ingen transportstøj er og at de ændrede støjforhold vil opleves større. Tag samtidig med i betragtningen, at beboere har tilvalgt dette område, grundet det lave støjniveau.

Derudover har jeg følgende kommentarer:

Den overordnede ejerforening på Margretheholmen (DOGM) er en grundejerforening for grundejerforeninger og ejerforeninger på Margretheholmen. DOGM varetager opgaver af fælles interesse, rettigheder og forpligtelser for ejere af ejendommene på Margretheholm.

Vi vil gerne takke for muligheden for at komme med idéer og kommentarer til forslaget til den nye metrolinje, samt hvad en fremtidig miljøkonsekvensrapport skal indeholde.

Generelt

Opførsel, drift og vedligehold af metro bør betragtes som et samlet hele, således at økonomiske, sociale, og miljømæssige fordele og ulemper ved de enkelte løsninger strækker sig over både opførsel og den efterfølgende drift og vedligehold i et life-cycle approach. Herunder bør økonomiske usikkerheder ved de enkelte løsninger inddrages, så forudseelige risici for overskridelser af budget indregnes i de enkelte modeller.

I den økonomiske betragtning bør der ligeledes inddrages betragtninger omkring betydning for samfundet generelt, således at en mere driftsikker løsning godtgøres ift. mindre tabt samfundsmæssige værdi gennem mindre tabt arbejdsfortjeneste eller andre økonomiske betydningsfulde for samfundet, hvis den ene løsning er mere driftsikker end den anden.

M5 Lilla

Nedgravet metro mellem Prags Boulevard og Refshaleøen er klar at foretrække
KK har oplyst, at metrolinjen er tænkt som en tunnellinje bortset fra strækningen mellem v/Prags Boulevard Øst og v/ Lynetteholm Nord, hvor stationerne er tænkt som højbanestationer.

Det vil betyde, at metroen føres langs boligbyggeriet "Udsigten" som en højbane i 1.-2. sals højde. Denne plan giver anledning til en række bekymringspunkter for os beboere på Margretheholmen:

1. Indkigsgener for de lejligheder der er placeret ud for højbanen
2. Bekymring for rystelser og lydgener i lejlighedsbebyggelsen
3. Rekreativt fællesareal i tæt beboelsesområde forringes og opholds- og sportsfaciliteter ødelægges
4. Bekymring for støjgener på Margretheholms opholdsarealer

Ad 1. Indkigsgener for de lejligheder, der er placeret ud for højbanen

Den foreslåede linjeføring vil have store konsekvenser for de mange lejligheder, der vil få direkte indkig fra de forbigående metrotog til deres soveværelser og øvrige opholdsrum. Vi kan derfor ikke understrege nok, at en nedgravet tunnelbane langt ville være at foretrække frem for en højbane på Margretheholmens arealer.

Ad 2. Bekymring for rystelser og lydgener i lejlighedsbebyggelsen

København Kommune bedes i deres miljøkonsekvensrapport gennemføre grundige undersøgelser af hvilke konsekvenser den planlagte linjeføring kan få ift. rystelser og lydgener inde i beboelsesejendommen "Udsigten". Både i det tilfælde at den etableres som en højbane, men også meget gerne af hvilken forskel det vil gøre, hvis den etableres som en

tunnelbane på dette stykke.

Ad 3. Rekreativt fællesareal i tæt beboelsesområde forringes og opholds- og sportsfaciliteter ødelægges

De skønne rekreative områder som i dag findes på Margretheholmen langs beboelsesejendommen "Udsigten" bliver med den foreslåede linjeføring skåret midt over af en industrielt udseende højbane. Det vil ødelægge det blomstrende udeliv der i dag udspiller sig på opholdsarealerne hvor der spilles fodbold, hoppes på trampoliner, luftes hunde, bygges huler, dyrkes køkkenhaver og holdes bistader for blot at nævne nogle eksempler. De grønne rekreative områder er meget eftertragtet i det bynære område som Margretheholmen er placeret i. Derfor benyttes det i dag af besøgende fra hele indre by, som nyder naturen. Disse rekreative kvaliteter vil kunne bevares, såfremt metroen graves ned under jorden. Såfremt der etableres en højbane, frygter vi at der bliver skabt et uskønt område under højbanen i stil med det, der er opstået under metroen i Ørestaden.

Ad 4. Bekymring for støjgener fra metroen på Margretheholms opholdsarealer

Margretheholm er et tæt beboelsesområde med skønne grønne opholdsarealer, som hver dag benyttes af de flere tusinde beboere og gæster i området. Med lilla metrolinje er vi bekymret for, om det vil medføre øgede støjgener fra metroen over de tilladte værdier på vores grønne opholdsarealer på Margretheholmen. Vi vil derfor opfordre Københavns Kommune til i miljøkonsekvensrapporten at gennemføre undersøgelser af hvilke støjmæssige konsekvenser de planlagte trafikale ændringer vil kunne få for Margretheholms opholdsarealer samt vurdere om det er inden for de tilladte grænseværdier.

M5 Orange

KK har oplyst, at metrolinjen er tænkt som en tunnellinje bortset fra strækningen på Refshaleøen og v/ Lynetteholm Nord, hvor stationerne er tænkt som højbanestationer. Derudover er der tænkt en strækning som højbane til et vedligeholdelsesområde på Prøvestenen.

Det vil betyde, at metroen føres langs boligbyggeriet "Udsigten" som en højbane i 1.-2. sals højde. Denne plan giver på samme måde som M5 Lilla anledning til en række bekymringspunkter for os beboere på Margretheholmen:

1. Bekymring for rystelser og lydgener i lejlighedsbebyggelsen
2. Rekreativt fællesareal i tæt beboelsesområde forringes og opholds- og sportsfaciliteter ødelægges
3. Bekymring for støjgener på Margretheholms opholdsarealer

Generelle overvejelser

Området på Margretheholmen vil i forvejen være belastet af trafik- og støj-gener som følge af opførelsen af Lynetteholmen. Disse gener er endnu ikke belyst og vi kender ikke omfanget af disse på nuværende tidspunkt.

Margretheholmen er således stærkt bekymret for de akkumulerede påvirkninger som disse to projekter vil give tilsammen.

Hertil skal tilføjes, at de generelle trafikale udfordringer for hele området endnu ikke er afklaret.

Margretheholmen mener, at følgende projekter alle er strategisk sammenhængende og bør inddrages i den strategiske miljøvurdering (SMV), da de akkumulerede effekter bør belyses.

1. Jordopfyldning/etablering af Lynetteholmen
2. Metrobyggeri
3. Østre Ringvej
4. Klima- og stormflodssikring af hele Hovedstaden

Der findes endnu ikke samlet plan for hele kyststrækning, og hvorledes del-løsninger (herunder Lynetteholmen) påvirker hinanden og de tilhørende projekter (Metro og Ringvej).

Vi vil gerne opfordre Københavns Kommune til at fremlægge en mere sammenhængende vision for området end den der pt. findes i kommuneplanen.

Vi ser frem til en fortsat god dialog.

Mvh
Kim Skov Lehner

MATERIALE:

helbredskonsekvenser.jpg
stoej.jpg

helbredskonsekvenser.jpg



stoej.jpg



Svar til: Høring 58488 af: Frank Lambert

APPLICATION DATE

30. oktober 2022

SVARNUMMER

297

INDSENDT AF

Frank Lambert

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Marsalavej 209

HØRINGSSVAR

Tak for muligheden for at komme med høringssvar til idefasehøring for metrolinje M5.

Jeg synes der er nogle ordnede problemstillinger, der gør det vanskeligt at forholde sig til en kommende ny metrolinje:

1. Vi står i en galoperende klimakrise og udsigten til at igangsætte et stort CO2 udledende metrobyggeri går imod arbejdet med at leve op til Parisaftalen og Københavns kommunes egne målsætninger om at være CO2-neutral i 2025.

Hvordan kan vi give et høringssvar på M5 uden at blive præsenteret for en analyse af sammenhængen mellem metrobyggeri og muligheden for at leve op til klimamålsætningerne?

Hvis der findes en sådan analyse mener jeg den er helt essentiel at kende for at kunne give et høringssvar.

I bør trække høringen tilbage og først sende M5 i høring, når alle relevante analyser er lavet og vi kan se hvordan en ny Metrolinje indvirker på muligheden for at leve op til klimamålsætningerne.

1. Metrobyggeri er dyrt og har historisk været en udgift som delvist bliver sendt videre til kommende generationer. Når vi i høringsmaterialet bliver bedt om at forholde os til forskellige

linjeføringer og placeringer af metrostationer, men ikke bliver præsenteret for hvad de forskellige ting vil koste og ikke mindst hvordan man vil finansiere dem, så mener jeg ikke tingene er lavet i den rigtige rækkefølge.

Ved at finansiere metrobyggeri via grundsalg (fx på Lynetteholmen), bliver metroen definerende for byudviklingen, med et stigende fokus på at sælge byggegrunde så dyrt som muligt. Det har historisk ført til meget dyre boliger og en fortætning af byen i et meget højt tempo, som ikke giver byen mulighed for en organisk byudvikling over tid.

I bør trække høringen tilbage og først præsentere en finansieringsplan for M5 og et overblik over hvordan en nye metrolinje (M5) hænger sammen med økonomien i Lynetteholmen.

1. Metroen har historisk kun flyttet ganske få procent fra bilen og over i metroen. Der har således været en meget lille miljø- og trængselsgevinst ved metrobyggeriet tidligere. Jeg savner en analyse af, i hvor høj grad en kommende metro vil begrænse privatbilismen og dermed udledningen af partikler og trængsel i byens gader.

1. En præsentation af en ny metrolinje, som ikke medtager relevante data om finansiering og påvirkning på klimamålsætningerne, virker forhastet. Opførelsen af Lynetteholmen, trafikbetjeningen af den med metro og motorvej, er så store og langsigtede projekter, at der bør være en grundig og lang demokratisk proces, hvor alle fakta bliver undersøgt og alternativer præsenteret, inden der tages beslutninger. Jeg tror udmærket at i ved, at man ved at spørge om det gode (har I lyst til at få mere metro) først, afføder en positiv forventning hos borgerne, så det bliver nemmere at få os til at spise de dårlige fakta senere (det bliver dyrt, det bliver svært at finansiere, det gør vores klimamålsætninger umulige at overholde)...

NB: Vi er ikke tjent med en udemokratisk, forhastet, opdelt og manipulerende byplanlægning. Jeg drømmer om, at en embedsmand eller en politiker trækker i håndbremsen og sætter metroudvidelse, østlig ringvej og opførelsen af Lynetteholmen på pause. Jeg gir hjemmebagte kanelsnegle hvis det sker!

Svar til: Høring 58488 af: Martin Wallin

APPLICATION DATE

30. oktober 2022

SVARNUMMER

296

INDSENDT AF

Martin Wallin

BY

København K

POSTNR.

1432

ADRESSE

Margretheholmsvej 72, 1.tv

HØRINGSSVAR

Jeg deltog i Borgermødet omkring metrolinje M5 d. 6. okt. 2022 som var online. Jeg var positivt overrasket over mødeformen og følte mig godt informeret om de to linjeføringer som er i høring, nemlig Orange og Lilla. Det var fint præsenteret af bl.a. Metroselskabets direktør som forklarede hvilke hensyn og overvejelser der tages når man skal beslutte hvordan linjens skal føres og hvor stationerne skal ligge henne.

På forhånd havde jeg en tænkt at den Orange linje ville tjene København bedst men efter mødet lænder jeg mest til at den Lilla linje vil være bedst da den kommer flest Københavnerne til gode og samtidig løser nogle fremtidige problematikker.

Dog er der elementer vedr. M5 Lilla som bekymrer mig meget som jeg gerne vil give udtryk for her.

Her tænker jeg på ideen om at føre metroen over jorden henover Margretheholms havn. Af hensyn til beboerne i området, dens grønne områder samt bevarelsen af Margretheholms havn så bør M5 anlægges som tunnellsøsnig som i byen.

Jeg bemærkede at direktøren for metroselskabet fortalte om 7 hensyn som er i spil når man skal tegne metrolinjen. Det er især de 2 første hensyn som bør medføre at metroen anlægges under jorden.

Det første hensyn er anlæggelsen og adgangen til at grave for at anlægge metroen. Som direktøren nævnte så kigger man på om man overhovedet kan komme til at grave og anlægge metroen. Dette er givetvis ikke et problem omkring Margretheholm havn. Metrolinjen kommer som I ved nede sydfra fra Kløvermarken og er på det tidspunkt fortsat under jorden så hvorfor ikke fortsætte grave arbejdet når det nu er muligt?

Hensyn 2 vedrører om hvorvidt metroen passer ind i lokalområdet. Her blev Enghave Plads fremhævet som eksemplet på hvor meget værdi og liv metroen har skabt i området. Et kæmpe løft til

området som har øget både værdien for beboerne, virksomhederne og boligpriserne i og omkring området. Men dette er naturligvis kun fordi metroen er gemt af vejen under jorden.

At føre en metrolinje over jorden henover Margretheholm havn vil på ingen måde løfte området og skabe værdi. Tværtimod. Området lige syd for havnen er et stort beboelsesområde som er kendetegnet ved at have grønne og rolige rekreative områder med legepladser, køkkenhaver, fodboldbaner, gangstier hvor folk går ture med deres hunde, børn, venner og ægtefæller. At føre en metrolinje over jorden ville helt ødelægge hele området og ikke give det løft til området som netop er et hensyn der skal tages. Det giver simpelthen ikke mening IKKE at lægge den under jorden. At lægge den under jorden ville netop skabe den værdi, som der ønskes. De grønne områder reddes, området forbliver attraktivt for alle de mange Københavnske familier som bor på Margretheholmen og den store lystbådehavn smadres ikke i processen. Prisen for at gøre det rigtige, nemlig at lægge metroen under havnen kan jeg forstå på Metroselskabets egne tal ville koste omkring 2 mia. ekstra. I forhold til hvad man i øvrigt kommer til at bruge på udviklingen af området og anlæggelsen af Lynetteholmen så synes 2 mia. at være en meget billig pris at betale for at gøre det rigtige for København, dens beboerne og værdien for området.

Jeg håber inderligt at man ikke gentager Amagerfadæsen og laver mere metro over jorden som INGEN vil have. Det ville være en kæmpfejl.

Svar til: Høring 58488 af: Camilla Esbensen

APPLICATION DATE

30. oktober 2022

SVARNUMMER

295

INDSENDT AF

Camilla Esbensen

BY

København K

POSTNR.

1432

ADRESSE

Margretheholmsvej 70 5tv

HØRINGSSVAR

København, 30. okt. 2022

Kære Københavns Kommune

Mange tak for muligheden for at komme med input til den kommende metrolinje M5, der skal koble Refshaleøen og Lynetteholm til resten af byen.

Jeg vil gerne takke for muligheden for at komme med idéer og kommentarer til forslaget til den nye metrolinje, samt hvad en fremtidig miljøkonsekvensrapport skal indeholde.

Generelt

Opførsel, drift og vedligehold af metro bør betragtes som et samlet hele, således at økonomiske, sociale, og miljømæssige fordele og ulemper ved de enkelte løsninger strækker sig over både opførsel og den efterfølgende drift og vedligehold i et life-cycle approach. Herunder bør økonomiske usikkerheder ved de enkelte løsninger inddrages, så forudseelige risici for overskridelser af budget indregnes i de enkelte modeller.

I den økonomiske betragtning bør der ligeledes inddrages betragtninger omkring betydning for samfundet generelt, således at en mere driftsikker løsning godtgøres ift. mindre tabt samfundsmæssige værdi gennem mindre tabt arbejdsfortjeneste eller andre økonomiske betydninger for samfundet, hvis den ene løsning er mere driftsikker end den anden.

M5 Lilla

Nedgravet metro mellem Prags Boulevard og Refshaleøen er klar at foretrække

KK har oplyst, at metrolinjen er tænkt som en tunnellinje bortset fra strækningen mellem v/Prags Boulevard Øst og v/ Lynetteholm Nord, hvor stationerne er tænkt som højbanestationer.

Det vil betyde, at metroen føres langs boligbyggeriet "Udsigten" som en højbane i 1.-2. sals højde. Denne plan giver anledning til en række bekymringspunkter for beboerne på Margretheholmen:

1. Indkigsgener for de lejligheder der er placeret ud for højbanen
2. Bekymring for rystelser og lydgener i lejlighedsbebyggelsen
3. Rekreativt fællesareal i tæt beboelsesområde forringes og opholds- og sportsfaciliteter ødelægges
4. Bekymring for støjgener på Margretheholms opholdsarealer

Ad 1. Indkigsgener for de lejligheder, der er placeret ud for højbanen

Den foreslåede linjeføring vil have store konsekvenser for de mange lejligheder, der vil få direkte indkig fra de forbigående metrotog til deres soveværelser og øvrige opholdsrum. Vi kan derfor ikke understrege nok, at en nedgravet tunnelbane langt ville være at foretrække frem for en højbane på Margretheholmens arealer.

Ad 2. Bekymring for rystelser og lydgener i lejlighedsbebyggelsen

København Kommune bedes i deres miljøkonsekvensrapport gennemføre grundige undersøgelser af hvilke konsekvenser den planlagte linjeføring kan få ift. rystelser og lydgener inde i beboelsesejendommen "Udsigten". Både i det tilfælde at den etableres som en højbane, men også meget gerne af hvilken forskel det vil gøre, hvis den etableres som en tunnelbane på dette stykke.

Ad 3. Rekreativt fællesareal i tæt beboelsesområde forringes og opholds- og sportsfaciliteter ødelægges

De skønne rekreative områder som i dag findes på Margretheholmen langs beboelsesejendommen "Udsigten" bliver med den foreslåede linjeføring skåret midt over af en industrielt udseende højbane. Det vil ødelægge det blomstrende udeliv der i dag udspiller sig på opholdsarealerne hvor der spilles fodbold, hoppes på trampoliner, luftes hunde, bygges huler, dyrkes køkkenhaver og holdes bistader for blot at nævne nogle eksempler. De grønne rekreative områder er meget eftertragtet i det bynære område som Margretheholmen er placeret i. Derfor benyttes det i dag af besøgende fra hele indre by, som nyder naturen. Disse rekreative kvaliteter vil kunne bevares, såfremt metroen graves ned under jorden. Såfremt der etableres en højbane, frygter vi at der bliver skabt et uskønt område under højbanen i stil med det, der er opstået under metroen i Ørestaden.

Ad 4. Bekymring for støjgener fra metroen på Margretheholms opholdsarealer

Margretheholm er et tæt beboelsesområde med skønne grønne opholdsarealer, som hver dag benyttes af de flere tusinde beboere og gæster i området. Med lilla metrolinje er vi bekymret for, om det vil medføre øgede støjgener fra metroen over de tilladte værdier på vores grønne opholdsarealer på Margretheholmen. Vi vil derfor opfordre Københavns Kommune til i miljøkonsekvensrapporten at gennemføre undersøgelser af hvilke støjmæssige konsekvenser de planlagte trafikale ændringer vil kunne få for Margretheholmens opholdsarealer samt vurdere om det er inden for de tilladte grænseværdier.

M5 Orange

KK har oplyst, at metrolinjen er tænkt som en tunnellinje bortset fra strækningen på Refshaleøen og v/ Lynetteholm Nord, hvor stationerne er tænkt som højbanestationer.

Derudover er der tænkt en strækning som højbane til et vedligeholdelsesområde på Prøvestenen.

Det vil betyde, at metroen føres langs boligbyggeriet "Udsigten" som en højbane i 1.-2. sals højde. Denne plan giver på samme måde som M5 Lilla anledning til en række bekymringspunkter for beboerne på Margretheholmen:

1. Bekymring for rystelser og lydgener i lejlighedsbebyggelsen
2. Rekreativt fællesareal i tæt beboelsesområde forringes og opholds- og sportsfaciliteter ødelægges
3. Bekymring for støjgener på Margretheholms opholdsarealer

Generelle overvejelser

Området på Margretheholmen vil i forvejen være belastet af trafik- og støj-gener som følge af opførelsen af Lynetteholmen. Disse gener er endnu ikke belyst og vi kender ikke omfanget af disse på nuværende tidspunkt.

Margretheholmen er således stærkt bekymret for de akkumulerede påvirkninger som disse to projekter vil give tilsammen.

Hertil skal tilføjes, at de generelle trafikale udfordringer for hele området endnu ikke er afklaret.

Margretheholmen mener, at følgende projekter alle er strategisk sammenhængende og bør inddrages i den strategiske miljøvurdering (SMV), da de akkumulerede effekter bør belyses.

1. Jordopfyldning/etablering af Lynetteholmen
2. Metrobyggeri
3. Østre Ringvej
4. Klima- og stormflodssikring af hele Hovedstaden

Der findes endnu ikke samlet plan for hele kyststrækning, og hvorledes del-løsninger (herunder Lynetteholmen) påvirker hinanden og de tilhørende projekter (Metro og Ringvej).

Jeg vil gerne opfordre Københavns Kommune til at fremlægge en mere sammenhængende vision for området end den der pt. findes i kommuneplanen.

Mvh.

Camilla Esbensen

Svar til: Høring 58488 af: Nele Sattrup

APPLICATION DATE

30. oktober 2022

SVARNUMMER

294

INDSENDT AF

Nele Sattrup

BY

København K

POSTNR.

1432

ADRESSE

Margretheholmsvej 50

HØRINGSSVAR

Kære Københavns Kommune

Mange tak for muligheden for at komme med input til den kommende metrolinje M5, der skal koble Refshaleøen og Lynetteholm til resten af byen.

Generelt

Opførsel, drift og vedligehold af metro bør betragtes som et samlet hele, således at økonomiske, sociale, og miljømæssige fordele og ulemper ved de enkelte løsninger strækker sig over både opførsel og den efterfølgende drift og vedligehold i et life-cycle approach. Herunder bør økonomiske usikkerheder ved de enkelte løsninger inddrages, så forudseelige risici for overskridelser af budget indregnes i de enkelte modeller.

I den økonomiske betragtning bør der ligeledes inddrages betragtninger omkring betydning for samfundet generelt, således at en mere driftssikker løsning godtgøres ift. mindre tabt samfundsmæssige værdi gennem mindre tabt arbejdsfortjeneste eller andre økonomiske betydninger for samfundet, hvis den ene løsning er mere driftssikker end den anden.

M5 Lilla

Nedgravet metro mellem Prags Boulevard og Refshaleøen er klar at foretrække

KK har oplyst, at metrolinjen er tænkt som en tunnellinje bortset fra strækningen mellem v/Prags Boulevard Øst og v/Lynetteholm Nord, hvor stationerne er tænkt som højbanestationer.

Det vil betyde, at metroen føres langs boligbyggeriet "Udsigten" som en højbane i 1.-2. sals højde. Denne plan giver anledning til en række bekymringspunkter for os beboere på Margretheholmen:

1. Indkigsgener for de lejligheder der er placeret ud for højbanen
2. Bekymring for rystelser og lydgener i lejlighedsbebyggelsen
3. Rekreativt fællesareal i tæt beboelsesområde forringes og opholds- og sportsfaciliteter ødelægges
4. Bekymring for støjgener på Margretheholms opholdsarealer

Ad 1. Indkigsgener for de lejligheder, der er placeret ud for højbanen

Den foreslåede linjeføring vil have store konsekvenser for de mange lejligheder, der vil få direkte indkig fra de forbigående metrotog til deres soveværelser og øvrige opholdsrum. Vi kan derfor ikke understrege nok, at en nedgravet tunnelbane langt ville være at foretrække frem for en højbane på Margretheholmens arealer.

Ad 2. Bekymring for rystelser og lydgener i lejlighedsbebyggelsen

København Kommune bedes i deres miljøkonsekvensrapport gennemføre grundige undersøgelser af hvilke konsekvenser den planlagte linjeføring kan få ift. rystelser og lydgener inde i beboelsesejendommen "Udsigten". Både i det tilfælde at den etableres som en højbane, men også meget gerne af hvilken forskel det vil gøre, hvis den etableres som en tunnelbane på

dette stykke.

Ad 3. Rekreativt fællesareal i tæt beboelsesområde forringes og opholds- og sportsfaciliteter ødelægges

De skønne rekreative områder som i dag findes på Margretheholmen langs beboelsesejendommen "Udsigten" bliver med den foreslåede linjeføring skåret midt over af en industrielt udseende højbane. Det vil ødelægge det blomstrende udeliv der i dag udspiller sig på opholdsarealerne hvor der spilles fodbold, hoppes på trampoliner, luftes hunde, bygges huler, dyrkes køkkenhaver og holdes bistader for blot at nævne nogle eksempler. De grønne rekreative områder er meget eftertragtet i det bynære område som Margretheholmen er placeret i. Derfor benyttes det i dag af besøgende fra hele indre by, som nyder naturen. Disse rekreative kvaliteter vil kunne bevares, såfremt metroen graves ned under jorden. Såfremt der etableres en højbane, frygter vi at der bliver skabt et uskønt område under højbanen i stil med det, der er opstået under metroen i Ørestaden.

Ad 4. Bekymring for støjgener fra metroen på Margretheholms opholdsarealer

Margretheholm er et tæt beboelsesområde med skønne grønne opholdsarealer, som hver dag benyttes af de flere tusinde beboere og gæster i området. Med lilla metrolinje er vi bekymret for, om det vil medføre øgede støjgener fra metroen over de tilladte værdier på vores grønne opholdsarealer på Margretheholmen. Vi vil derfor opfordre Københavns Kommune til i miljøkonsekvensrapporten at gennemføre undersøgelser af hvilke støjmæssige konsekvenser de planlagte trafikale ændringer vil kunne få for Margretheholms opholdsarealer samt vurdere om det er inden for de tilladte grænseværdier.

M5 Orange

KK har oplyst, at metrolinjen er tænkt som en tunnellinje bortset fra strækningen på Refshaleøen og v/ Lynetteholm Nord, hvor stationerne er tænkt som højbanestationer.

Derudover er der tænkt en strækning som højbane til et vedligeholdelsesområde på Prøvestenen.

Det vil betyde, at metroen føres langs boligbyggeriet "Udsigten" som en højbane i 1.-2. sals højde. Denne plan giver på samme måde som M5 Lilla anledning til en række bekymringspunkter for os beboere på Margretheholmen:

1. Bekymring for rystelser og lydgener i lejlighedsbebyggelsen
2. Rekreativt fællesareal i tæt beboelsesområde forringes og opholds- og sportsfaciliteter ødelægges
3. Bekymring for støjgener på Margretheholms opholdsarealer

Generelle overvejelser

Området på Margretheholmen vil i forvejen være belastet af trafik- og støj-gener som følge af opførelsen af Lynetteholmen. Disse gener er endnu ikke belyst og vi kender ikke omfanget af disse på nuværende tidspunkt.

Margretheholmen er således stærkt bekymret for de akkumulerede påvirkninger som disse to projekter vil give tilsammen.

Hertil skal tilføjes, at de generelle trafikale udfordringer for hele området endnu ikke er afklaret.

Margretheholmen mener, at følgende projekter alle er strategisk sammenhængende og bør inddrages i den strategiske miljøvurdering (SMV), da de akkumulerede effekter bør belyses.

1. Jordopfyldning/etablering af Lynetteholmen
2. Metrobyggeri
3. Østre Ringvej
4. Klima- og stormflodssikring af hele Hovedstaden

Der findes endnu ikke samlet plan for hele kyststrækning, og hvorledes del-løsninger (herunder Lynetteholmen) påvirker hinanden og de tilhørende projekter (Metro og Ringvej).

Vi vil gerne opfordre Københavns Kommune til at fremlægge en mere sammenhængende vision for området end den der pt. findes i kommuneplanen.

Svar til: Høring 58488 af: Søren Dixen

APPLICATION DATE

30. oktober 2022

SVARNUMMER

293

INDSENDT AF

Søren Dixen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Maskine Maskine Amager

BY

København S.

POSTNR.

2300

ADRESSE

Hans Bogbinders Allé 3, opgang 8, 2. sal

HØRINGSSVAR

Maskine Maskine Amager er vores, de såkaldt svært psykisk syge og udsatte menneskers, eget brugerstyrede værk- og værested i regi af civilsamfundet. Vi er Skandinaviens eneste sted af vores slags og kapacitet.

Maskinisterne her har som regel svære såkaldt psykiske sygdomme samt andre udfordringer så som misbrug, retslige foranstaltninger, somatisk sygdom og/eller hjemløshed. Mange har også været underlagt tvang i psykiatrien og tager ikke frivilligt imod offentlige tilbud. Her kommer op til 35 mennesker om dagen for at skabe et bedre liv for dem selv og hinanden. Vi tager os af alting selv fra toiletrengøring og fællesskabsdannelse til administration og forskning på vores indsats, og vi samarbejder tværsektorielt, tværregionalt og transnationalt. Vi betragtes som et nationalt forgangsprojekt, hvad angår de såkaldt sværest udsatte menneskers kreative aktivering, recovery, gensidigheds- og fællesskabsdannelse, peer-arbejde, empowerment, afstigmatisering, ejerskab for civilsamfundsprojekter, samarbejde med det psykiatriske system og brugerdeltagelse i en fælles kultur af psykisk sundhed.

I må ikke rive Skt. Elisabeth eller nogle af dens fløje og tilbygninger ned. Vi bor i én af dem. Der er næppe nogen, som vil eller kan genhuse os, og det vil betyde afskaffelsen af patienternes eget sted. Skt. Elisabeth er ydermere af historisk vigtighed, og nonnernes og Sundbys gamle hospital er særligt afholdt af lokalsamfundet.

I må ikke rive det ned.

Selvom Sundbyøster Plads er ved at blive bygget om, vil en forstyrrelse af den ikke gå ud over noget så vigtigt som psykiatrien på Skt. Elisabeth. Og ellers ville Sundbyvester Plads yderligere 300 meter væk jo måske være endnu bedre, for der er alle busserne jo også i forvejen.

Bare I ikke river os ned. Amager har det hårdt nok i forvejen.

På vegne af Maskine Maskine Amager

Søren Dixen, formand for bestyrelsen

Svar til: Høring 58488 af: Liselotte

APPLICATION DATE

30. oktober 2022

SVARNUMMER

292

INDSENDT AF

Liselotte

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Ulrik Birchs Alle 44

HØRINGSSVAR

Metro på Amagerbrogade Syd

Det logiske og oplagte valg er station ved **Amagerbrogade Syd (Sundbyøster Plads)** fordi:

1. Det er allerede et knudepunkt for beboer i området med to idrætshaller, legeplads og gode dagligvare indkøbsmuligheder. Jeg kommer der dagligt.
2. Der vil være super god plads til alle de cykler, som metro brugere vil parkere ved stationen, mens de kører metro.
3. Det vil give mere liv til pladsen, der mest ligger øde hen
4. Der er plads til omstigning på busser. Flere buslinjer kan ramme Sundbyøster Plads samtidig uden pladsproblem.
5. Der er ikke nogen tvivl om hvor metrostationen ligger, da den er lige ud til Amagerbrogade med gode oversigtsforhold.
6. Børn og unge som benytter de to idrætshaller ved Sundbyøster Plads kan gå direkte fra Metro til idræt i hallerne også om aften - trygt, hurtigt og sikkert.

Svar til: Høring 58488 af: Lasse Hvidman

APPLICATION DATE

30. oktober 2022

SVARNUMMER

291

INDSENDT AF

Lasse Hvidman

BY

Dtagør

POSTNR.

2791

ADRESSE

Kastanievej 19

HØRINGSSVAR

Støtter en nedgravet metro forbindelse fra Vestamager til lufthavnen via Søvang og Dragør

Svar til: Høring 58488 af: Grith Passer Hvidman

APPLICATION DATE

30. oktober 2022

SVARNUMMER

290

INDSENDT AF

Grith Passer Hvidman

BY

Dragør

POSTNR.

2791

ADRESSE

Kastanievej 19

HØRINGSSVAR

Dette ville være fantastisk hvis der kommer metro fra Vestamager via Søvang og Dragør til lufthavnen.

Svar til: Høring 58488 af: Tine MP

APPLICATION DATE

30. oktober 2022

SVARNUMMER

289

INDSENDT AF

Tine MP

BY

KBH K

POSTNR.

1432

ADRESSE

Margretheholmsvej 68, 1 th

HØRINGSSVAR

Til KBH Kommune

Tak for muligheden for at afgive høringssvar.

Ifølge jeres udkast skal metroen fra Prags Boulevard til Refshaleøen etableres som højbane. Som ejer af en lejlighed i byggeriet Udsigten, der således ville få en højbane direkte foran mine soveværelsesvinduer, er jeg naturligvis meget bekymret over dette.

Derudover er jeg stor modtander af at ødelægge det fine, grønne område, der ligger her, hvor børn spiller fodbold, leger med hunde, løber rundt, bygger huler, lærer om naturen og bygger huler. Og hvor voksne leger med deres børn, dyrker fitness, holder komsammen på græsset og løber. Alt sammen kæmpe store værdier, som er med til at styrke det fysiske og mentale helbred for beboere og besøgende her i vores åbne, grønne område (se billede taget på en tilfældig søndag eftermiddag)

Jeg vil derfor opfordre jer til at undersøge:

1. Støjgener ved opførelse og drift af højbane i byggeriet Udsigten. Vil vi kunne bevare vores nattesøvn?
2. Vibrationsgener i byggeriet Udsigten og resten af Margretheholmen. Vil vi kunne trives med det og bevare nattesøvnen?
3. Konsekvenser i dyk i livskvalitet og fysisk og mental sundhed for beboere og besøgende på Margretheholm, hvis vores grønne område ødelægges med en højbane.
4. En mulig placering af en metro eller højbane, som ikke gennemløber det område, som Margretheholmens overordnede grundejerforening ejer. Den "bro" eller dæmning, der er i gang med at blive bygget til brug for Lynetteholmen kunne vel bruges som en mulighed, der er klap så indgribende for Margretheholmen og lystbådehavnen på Lynetten.
5. Kompensation til ejerne af lejligheder i Udsigten, hvis der bliver bygget en togbane i luften direkte foran vores soveværelser.

Derudover undrer det mig, hvordan en metro/højbane til Lynetteholm kan miljøvurderes som et

enkeltstående projekt og ikke som del af Lynetteholm-projektet?

Jeg vil meget stærkt opfordre kommunen og politikerne til ikke at overhøre borgenes reelle bekymringer i denne høring. Efter at være blevet kørt over i forbindelse med Lynetteholmen har vi brug for at blive taget alvorligt for ikke at miste tilliden til "systemet".

Venlig hilsen

MATERIALE:

margretheholmen.pdf



Svar til: Høring 58488 af: Mikkel Jochimsen

APPLICATION DATE

30. oktober 2022

SVARNUMMER

288

INDSENDT AF

Mikkel Jochimsen

BY

København K

POSTNR.

1432

ADRESSE

Margretheholmsvej 72, 5tv

HØRINGSSVAR

Jeg er overordnet stor tilhænger af mere Metro i byen. Men det skal være Metro og ikke højbane. At man overvejer mere højbane gennem beboede områder er mig end gåde. Spar byrummet mest muligt for trafik, om det er vej eller tog.

Det endda samtidig at kommunen arbejder på at få overdækket flere veje for mia. af kroner.

Sørg derfor for at Metroen bliver metro og ikke højbane. Sørg for den forbliver under jorden uanset linje valg.

mvh.

Mikkel Jochimsen

Svar til: Høring 58488 af: Fredheim Sørensen

APPLICATION DATE

30. oktober 2022

SVARNUMMER

287

INDBREV AF

Fredheim Sørensen

BY

København

POSTNR.

1432

ADRESSE

Margretholmsvej 74

HØRINGSSVAR

Til Rette Vedkommende,

Lilla metro linje M5 som højbane vil udskæmme det fine rekreative område omkring Lynetten/Margretholmen. I dag bruger lokale beboere området som et dejligt grønt åndehul i hverdagen omgivet af vand og natur. Lystbådehavnen vil ligeledes blive kompromitteret i sin nuværende form. Lydgener fra banen vil være uundgåeligt.

Hvis man skal være visionære omkring M5/Lynetteholmen, skal banen bygges under jorden og tilgodeses størst mulig kapacitet på strækningen (og heraf større indtjening). Det vil være klogt at være lydhøre overfor borgere der bliver direkte berørt af udbygningen, så projektet får en positiv lokal opbakning. En højbane metro med kort afstand ca. 20 m til 456 lejligheder på Margretholmen, vil naturligvis møde voldsom kritik. Dette pga støjgener og æstetisk ødelæggelse af den smukke natur i sin nuværende form. Der er derudover fredede områder meget tæt på den påtænkte metrobane strækning.

Grundige overvejelser baseret på visionære løsninger, og hensynstagen til det lokale miljø, skal være beslutningsgrundlaget for en udbygning. Lynetteholm projektet og udbygning af metroen har indtil nu været baseret på hurtige politiske strategier som på ingen måde har tilgodeset borgerne i nærområdet. Det vil klæde politikerne/beslutningstagere at være lidt ydmyge, og lydhøre i denne sag. Det vil vi som borgere sætte stor pris på.

Svar til: Høring 58488 af: Sørensen

APPLICATION DATE

30. oktober 2022

SVARNUMMER

286

INDSENDT AF

Sørensen

BY

København

POSTNR.

1432

ADRESSE

Margretheholmsvej 74

HØRINGSSVAR

Til Rette Vedkommende,

Lilla metro linje M5 som højbane vil udskæmme det fine rekreative område omkring Lynetten/Margretheholmen. I dag bruger lokale beboere området som et dejligt åndehul i hverdagen omgivet af vand og natur. Lystbådehavnen vil ligeledes blive kompromitteret i sin nuværende form. Lydgener fra banen vil være uundgåeligt.

Hvis man skal være visionære omkring M5/Lynetteholmen, skal banen bygges under jorden og tilgodese størst mulig kapacitet på strækningen (og heraf større indtjening). Det vil være klogt at være lydhøre overfor borgere der bliver direkte berørt af udbygningen, så projektet får en positiv lokal opbakning. En højbane metro med kort afstand ca. 20 m til 456 lejligheder på Margretheholmen, vil naturligvis møde voldsom kritik. Dette pga støjgener og æstetisk ødelæggelse af den smukke natur i sin nuværende form. Der er derudover fredede områder meget tæt på den påtænkte metrobane strækning.

Grundige overvejelser baseret på visionære løsninger, og hensynstagen til det lokale miljø, skal være beslutningsgrundlaget for en udbygning. Lynetteholm projektet og udbygning af metroen har indtil nu været baseret på hurtige politiske strategier som på ingen måde har tilgodeset borgerne i nærområdet. Det vil klæde politikerne/beslutningstagere at være lidt ydmyge, og lydhøre i denne sag. Det vil vi som borgere sætte stor pris på.

Svar til: Høring 58488 af: Dorthe Pedersen

APPLICATION DATE

29. oktober 2022

SVARNUMMER

285

INDSENDT AF

Dorthe Pedersen

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Dublinvej 10

HØRINGSSVAR

Jeg kan ikke forstå den rute som er valgt til M5 på Amager, da den ikke tilgodeser nogen på Amager, men det er måske heller ikke meningen. Med stoppet på Sundby Øster plads og ruten videre tværs over Amager tilgodeser den lige præcis de borgere som i forvejen har busser og Metro. Jeg er bekymret for hvilke busser man så har tænkt at fjerne denne gang.

På Amager har det tidligere været Sundby Vester Plads som var det naturlige knudepunkt for Amager busserne som kom fra Tårnby og Dragør. Efter opførelsen af den første Metro i Ørestaden, nedlagde og omlagde man alle busser på Amager med det resultat at der i dag er en voldsom trængsel af privat biler på Amager. Ved fjernelse af busforbindelser og insisteren på at de tilbageblevne absolut skal køre mellem Metrostationerne er det nu urimelig bøvl for os der bor midt på Amager at komme f.eks. til Hovedbanen eller Rådhuspladsen hvis man vil med det kollektive. En strækning på ca. 4-5 km. Det vil for os der bor på Irlandsvej, efter Vejlands allé, være 2 skift. Først bus til nærmeste Metro (Bellacentret) og så skift fra Metro M1 til M3 på Kgs. Nytorv. Dertil skal også tillægges den tid det tager at rende fra det ene til det andet.

Med nedlæggelsen af busruten der gik fra Dragør station ad Englandsvej, Tårnbyvej, Irlandsvej, Sundholmsvej og videre til Hovedbanegården og Rådhuspladsen, har man fjernet en vigtig rute. Det var vores forbindelse til Amagerbro (Amagerbrogade) Hovedbanegården og Rådhuspladsen. Og den anden vej til Tårnby og Dragør.

Det har medført at vi ikke bruger København længere, men kører i bil til omegnskommunerne når vi vil ud hjemmefra, det er ikke specielt hyggeligt at trække rundt med en cykel inde i byen.

På det møde jeg deltog i fortalte repræsentanten fra Metroselskabet at det på Amager ikke var nødvendigt at gå så dybt under jorden med metro M5. Det synes jeg er foruroligende, da jeg har kendskab til en lejlighed i Belgiens gade hvor man kan høre en svag rumlen fra Metro2 som kører nedenunder. Det er muligt at det er i orden i forhold hvad der er godkendt. Men det kan ikke undgås at det påvirker helbredet i det lange løb med en rumlen hvert 4. minut i døgnets 24 timer. Så Metroen bør nok ikke køre døgnets 24 timer og der bør nok gøres mere for at undgå lyden. Selv flytrafikken holder pause.

Endelig synes jeg det er på tide at man tænker kollektiv trafik for hele Amager samlet, de 3 kommuner er afhængige af hinanden trafikalt. Metro 5 burde køre til Dragør. Man får let den tanke at Metro 5 kun handler om Lynetteholm.

Svar til: Høring 58488 af: Nick Lagrilliere

APPLICATION DATE

29. oktober 2022

SVARNUMMER

284

INDSENDT AF

Nick Lagrilliere

BY

København

POSTNR.

2300

ADRESSE

Weidekampsgade 39

HØRINGSSVAR

Som i selv skriver, er der allerede i dag trængselsproblemer på M1/M2 mellem Islands Brygge/Amagerbro og Christianshavn, specielt i myldretiden. Dette problem vil kun M5 Lilla løse. Dette forskel i konsekvenser for trafik fra Amager (hvis der kommer ikke mere metro bliver det mere bil/bus trafik) til resten af København over Langebro og Knippelsbro, især fra støj og luftforurening, mellem de to linjerne vil jeg gerne se vurderet.

Da linjen M5 Lilla anlægges i etaper, hvor stationerne åbner i takt med byudvikling, vil M5 Lilla ikke afhænger udviklingen af Lynetteholm. Derimod er M5 Orange fuldstændig afhængig af byudvikling. Jeg vil derfor også gerne se vurderet miljøkonsekvenserne af metrolinjen M5 Orange og Lynetteholm som en integreret projekt, fordi uden Lynetteholm vil M5 Orange aldrig blive realiseret. Derfor skal konsekvenserne af det integrerede projekt blive vurderet (ikke med salamimetoden) Det betyder evaluering af konsekvenserne af M6 Orange og Lynetteholm på trafik, plante- og dyreliv (også i havet), støj, luft, klima (inkl. drivhusgasser), ressourcer m.fl

Svar til: Høring 58488 af: Karin Gerdorf

APPLICATION DATE

29. oktober 2022

SVARNUMMER

283

INDSENDT AF

Karin Gerdorf

BY

København K

POSTNR.

1432

ADRESSE

Margretheholmsvej 66

HØRINGSSVAR

Det er dybt problematisk at metrolinje 5 tiltænker at have højbane fra Prags Boulevard til Lynetteholm. Det vil betyde den kommer til at ligge op af byggeri med mange mennesker og tage en del af de grønne områder vi har på Margretheholmen. Her spiller børn fodbold, der bliver gået ture og dyrket andet sport og sociale aktiviteter. En højbane kommer til at ødelægge alt dette.

I projekt lynetteholm bliver mange løsninger de billigste som til gengæld generer brugere og borgere i området meget. Se blot på broen eller er det en dæmning over Lynetteholm havn.

Derfor brug de penge der skal til og grav metroen ned så vi beholder vores grønne områder.

Svar til: Høring 58488 af: Kvistgaard/Torpegaard

APPLICATION DATE

29. oktober 2022

SVARNUMMER

282

INDSENDT AF

Kvistgaard/Torpegaard

BY

København K

POSTNR.

1432

ADRESSE

Luftmarinegade 160

HØRINGSSVAR

HØRINGSSVAR

M5 Lilla-forslaget er på mange måder et godt forslag. Vi forstår dog slet ikke, hvis man vælger den linieføring, at man så vælger at lave del af "metro"-linjen som højbane, som blandt andet skal forløbe kun cirka 20 meter fra en beboelsejendom med 456 lejligheder på Margretheholm. Dels vil det betyde en uforholdsmæssig larm, når togene skal køre forbi utallige gange i løbet af et døgn. Noget andet er, at højbanen kommer til at ødelægge et stort grønt område med træer og vild bevoksning. Det vil forvandle kvarteret fra et grønt åndehul, som både beboere og besøgende bruger og nyder hver dag, til et område, folk flytter væk fra så hurtigt som muligt. Der er jo en voldsom kritik af projektet Lynetteholmen, som vi finder visionært, men vi kan ikke begribe, at man ikke imødekommer noget af kritikken ved at lave en attraktiv nedgravet metrolinie. Vi er klar over, at det på kort sigt er væsentligt dyrere at lave en nedgravet metro frem for en højbane, men ift hele projektets økonomi og tidshorisont, så er investeringen minimal, og vil skabe langt mindre kritik på kort sigt og tilfredshed for alle på lang sigt. Vi håber beslutningstagerne er visionære, frem for kortsigtede. På forhånd tak!

Svar til: Høring 58488 af: Niels Vincent Næser

APPLICATION DATE

29. oktober 2022

SVARNUMMER

281

INDSENDT AF

Niels Vincent Næser

BY

København K

POSTNR.

1432

ADRESSE

Margretheholmsvej 58, 2. tv.

HØRINGSSVAR

M5 Lilla-forslaget er stærkt problematisk. En stor del af "metro"-linjen er højbane, som blandt andet skal forløbe kun cirka 20 meter fra en beboelsejendom med 456 lejligheder på Margretheholm. En ting er den larm, det kommer til at medføre, når togene skal køre forbi utallige gange i løbet af et døgn. Noget andet er, at højbanen kommer til at ødelægge et stort grønt område med træer, buske og vild bevoksning. Det vil forvandle kvarteret fra et grønt åndehul, som både beboere og besøgende bruger og nyder hver dag, til et område, folk flytter væk fra så hurtigt som muligt.

Svar til: Høring 58488 af: Monique

APPLICATION DATE

29. oktober 2022

SVARNUMMER

280

INDSENDT AF

Monique

BY

Dragør

POSTNR.

2791

ADRESSE

Bakel alle 31

HØRINGSSVAR

Jeg ønsker en metro der fortsætter til Nøragersmindevej og derfra til Søvang, Dragør, og så til lufthavnen. Der er ingen muligheder for vores børn og unge til at komme hjem om natten, da nat busserne er frataget os. Vi kunne som andre skriver, få færre biler på vejene, da vi er mange på Vestamager der har to biler, for at kunne komme på arbejde osv.

Svar til: Høring 58488 af: Lucas K

APPLICATION DATE

29. oktober 2022

SVARNUMMER

279

INDSENDT AF

Lucas K

BY

Frederiksberg C

POSTNR.

1960

ADRESSE

Åboulevard 35, 3. th

HØRINGSSVAR

Der er sådan set ingen af de 2 forslag som er helt optimale for Lynetteholm, for at Lynetteholm skal blive en succes, så mener jeg at det ikke må være en endestation. I begge forslag er der selvfølgelig mulighed for en forlængelse hvilket vil være et must for at det kan blive attraktivt. Hvis der kommer en forlængelse hvor lilla forslag vil have en forgrening til hhv. Østerport og evt også en til Nordhavn, så vil det klart være lilla linje der foretrækkes. For alle øvrige fordele de 2 linjer ellers skal løse, er det Lilla linje der overordnet set er klart det bedste bud. Derfor mener jeg at lilla linje skal vælges.

Hvis det er lilla linje der vælges, så tænker jeg, at der er relativt langt mellem Prags Boulevard og Refshaleøen, måske en idé at lade linjen slå et smut inden om operaen/Papirøen/"Christianshavn Nord", blot en tanke,, men det er måske for dyrt i forhold til passagergrundlag. Husk at indtænke en eventuel fremtidig afgrening til Malmö, det virker oplagt at en sådan linje skal tænkes ind allerede nu da det vil være oplagt at koble den sammen med M5 linjen. Og det vil være et kæmpe plus for både Kbh og Malmö med en sådan linje.

Amagerbrogade Syd/Sundbyøsterplads virker som det mest oplagte forslag til placering af en metrostation.

Omkring placering af stationen på Hovedbanegården, så virker Reventlowsgade som det mest oplagte bud, da der ellers vil være ret lang mellem de to metro stationer. Det kan selvfølgelig være at der er nogle beregning på hvilken type omskiftning der vil være flest af i forbindelse med M5, hvis det klart er busforbindelser der skal skiftes til/fra, kan Bernstorffsgade selvfølgelig overvejes.

Man bør allerede nu overveje, at planlægge forlængelsen efter hovedbanegården. Skal der virkelig ikke være nogen station mellem hovedbanegården og Forum? Der er ret

langt i forhold til at vi er i så tæt et bymiljø, og måske det kunne være at Frederiksberg gerne ville skæppe flere penge i projektet hvis de får en station et eller andet sted på Gl. Kongevej mellem søerne/Vodroffsvej og HC. Ørstedsvej. I så fald vil det være lidt tosset at placere slutskakten ved Vester Søgade. Og ved Rigshospitalet skal man lave et afgreningskammer til en Husum/Brønshøj linje. Hvis de skal have en metrolinje, så skal det tænkes ind fra starten.

Vi har nu i 20 år haft metroen, og det må sige at være en succes som vi har taget til os og elsker i en sådan grad at toge og stationer er for små. Dette bør tænkes ind i linje m5 og jeg mener også vi bør bide i det sure æble og udvide stationerne på m1/m2 på trods af de gener det vil medføre i flere år, men det vil altså være det værd.

Som en sidste bemærkning (som ikke har noget med metro at gøre), man bør tage et helikopterkig på hele region hovedstadens offentlig transport, S-togsnettet fungerer på ingen måde optimalt. Der burde kigges på en samlet løsning som kunne lede flere s-tog gennem København, det vil gavne hele regionen og også København. Det kunne enten være at lave den såkaldte eksprestunnel fra Ryparken over Rigshospitalet, Forum til enten hovedbanegården eller København Syd (Ny Ellebjerg). Eller at få S-tog til Helsingør og så benytte alle spor gennem København til S-tog. Blot en tanke.

Svar til: Høring 58488 af: Nikolaj Hansen

APPLICATION DATE

29. oktober 2022

SVARNUMMER

278

INDSENDT AF

Nikolaj Hansen

BY

Greve

POSTNR.

2670

ADRESSE

Hundige Strandvej, 115

HØRINGSSVAR

Alternativ placering af Metro M5 vedligeholdelsescenter.

MATERIALE:

metro m5 kontrol og vedligeholdelsescenter.pdf

Alternativ placering af Metro M5 Kontrol og vedligeholdelsescenter på Prøvestenen.

Vi ønsker at placeringen af Metro M5 Kontrol og vedligeholdelsescenter på Prøvestenen, sker uden at forstyrre eksisterende industri område, som forsyner København med råstoffer til beton, asfalt og grønomstilling. Der vil i fremtiden, være et øget behov for råstoffer til København, som kun kan sejles med skib i de mængder, som der bliver behov for. Udvikling i København kræver enorme mængder råstoffer, hvilket ikke findes på Sjælland, og som kun kan sejles til København. Prøvestenen er den eneste havn i København, med vanddybder der kan betjene de skibe, der bliver behov for, hvis man placere Metro M5 Kontrol og vedligeholdelsescenter i det eksisterende industri område, kan København ikke forsynes med de mængder der bliver behov for.

Vi forslår en model, hvor både eksisterende industri samt Metro M5 Kontrol og vedligeholdelsescenter, kan tilgodeses uden at fratage København muligheden for fremtidens udvikling, med behov for råstoffer.



Svar til: Høring 58488 af: Jørn Graunbøl

APPLICATION DATE

28. oktober 2022

SVARNUMMER

277

INDSENDT AF

Jørn Graunbøl

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Ejerforeningen Tietgensgade 62 / Reventlowsgade 32

BY

København V

POSTNR.

1651

ADRESSE

Reventlowsgade 32 4. th.

HØRINGSSVAR

Vedrørende planerne om at anlægge en ny metrostation M5 inkl. nedgang i Reventlowsgade, udover de eksisterende M3 og M4 i Reventlowsgade og Stampesgade.

Vi har i mange år levet med metrobyggeriet i området Stampesgade/Reventlowsgade/Tietgensgade, herunder støj og tung daglig arbejdskørsel ved omlægning og reetablering af vejarealet i Reventlowsgade. Vi frygter, ved evt. etablering af station i Reventlowsgade, at ejendommene efterfølgende endnu engang skal istandsættes, udover de årelange gener. I øvrigt er bygningerne i Stampesgade nu i 2022 endnu ikke færdigistandsat mht. skader på bygningsfacaderne. Desuden vil vi kraftigt gøre opmærksom på 1888 bygningernes usikre pilotering i et oprindeligt opfyldnings og strandområde. Hvis husrækken fra Stampesgade til Tietgensbro slår revner, vil det jo medføre et erstatningsansvar.

Derfor foreslår vi, at man benytter området **uden beboelse**, nemlig Bernstorffsgadeløsningen overfor Tivoli indgangen, således som det allerede er skitseret som en mulighed. Beboerne har allerede levet 10 år med byggerod og støjgener under et metrobyggeri og ønsker ikke at se frem til endnu 10 år under disse forhold.

Mvh Jørn Graunbøl

fdm. for Ejerforeningen Tietgensgade 62 / Reventlowsgade 32

Svar til: Høring 58488 af: Pia Larsen

APPLICATION DATE

28. oktober 2022

SVARNUMMER

276

INDSENDT AF

Pia Larsen

BY

Drsgør

POSTNR.

2791

ADRESSE

Vierdiget 192

HØRINGSSVAR

På grund af meget dårlig kollektiv trafik foreslås metro fra Dragør til lufthavnen.

f.eks forbindelse fra Vestamager til kirstinehøj, søvang, Nordstranden, Dragør st., industriområdet, Strandvejen og lufthavnen .

Svar til: Høring 58488 af: Charlotta Lundström

APPLICATION DATE

28. oktober 2022

SVARNUMMER

275

INSENDT AF

Charlotta Lundström

VIRKSOMHED / ORGANISATION

STRING

BY

København

POSTNR.

1165

ADRESSE

Norregade 7

HØRINGSSVAR

Oktober 2022

STRINGs remissyttrande om den nya metrodragningen i København

Inledning - STRING:s utgångspunkter

STRING - megaregionen som utgör korridoren mellan Hamburg och Oslo - omfattar åtta regioner och sex städer. Samarbetet sker över fyra nationsgränser och har till syfte att driva fram en effektiv transportkorridor där de gröna investeringarna får utrymme. Området är särskilt studerat av OECD som världens första megaregion över fyra nationer. Studien lyfter fram den potential området har när det kommer till att skapa utveckling och hållbar tillväxt, förutsatt en stark integration när det kommer till transportinfrastruktur. Människor och gods ska kunna flöda sömlöst i regionen oavsett land eller delregion.

OECD har rankat området som en av världens 20 mest attraktiva regioner med sina 14 miljoner invånare. Det finns en enorm kapacitet i en integrerad megaregion, delning av innovation, arbetskraft, forskningsanläggningar, utbildningar etc. En integrerad region genererar utveckling som i sin tur skapar attraktion. Samtidigt är konkurrensen på den globala arenan stor och för att kunna ställa sig i det främsta ledet krävs stora investeringar i infrastruktur.

Sträckan mellan Oslo-hamburg består av 1330 km järnväg och i analysen; STRING Bottleneck for the stretch Oslo-Hamburg synliggörs de flaskhalsar som måste hanteras för en effektiv transportkorridor mellan Hamburg och Oslo. Regeringens ambition om att Norden ska bli världens mest integrerade region ligger än så länge långt bort då det gäller infrastrukturstandarderna i korridoren.

Bakgrund

Oktober 2022

Københavns kommuns borgarrepresentation har den 25 augusti 2022, på bakgrund av en ansökan från Metroselskabet, beslutat att sätta igång processen för en miljökonsekvensbeskrivning för en ny metrolinje M5. Från den 5 september till den 31 oktober genomför Københavns kommun därför en idéremissfas för den potentiella nya metrolinjen. Inom remissfasen kan medborgare, verksamheter och intresseorganisationer med flera inkomma med idéer och kommentarer till förslagen på möjliga stationslägen och byggplatser som blir en del av byggfasen, liksom komma med önskemål om frågor

som bör undersökas ytterligare.

Mot bakgrund av tidigare förundersökningar genomförda av Metroselskabet har Köpenhamns kommun och Transportministeriet pekat ut två möjliga alternativa linjedragningar för metroförsörjning av Lynetteholmen som kan bli aktuella för en vidare Miljökonsekvensbeskrivning: M5 Vest (Østerport St. - Lynetteholm) och M5 Øst via Amagerbrogade (Hovedbanegården-Refshaleøen-Lynetteholm). Dessa två linjealternativ ingår i den aktuella remissprocessen.

Linje M5 Øst som det bästa alternativet för Öresundsregionen

Utbyggnaden av metrosystemet i Köpenhamn är viktig för hela Öresundsregionens utveckling. Från ett Öresundsregionalt perspektiv är linjealternativ M5 Øst via Amagerbrogade den bästa lösningen. Med denna linjedragning kan man säkra:

- En ny metroföbindelse mellan Köpenhamns innerstad och Amager över det så kallade havnesnittet, som kommer kunna säkra tillräcklig kapacitet i metrosystemet på denna sträckning i framtiden.
- Linjealternativet M5 Øst via Amagerbrogade ger de bästa möjligheterna på kort sikt i en första fas både för att säkra mer kapacitet i existerande metrosystem och för att säkra en effektiv kollektivtrafikförsörjning i existerande tätbefolkade område. På längre sikt, i en senare fas, kommer detta linjealternativ också säkra metroförsörjningen till Lynetteholmen, när denna gradvis blir utbyggd efter 2035 samt möjligheten för anslutning av en Öresundsmetro.

I den svenska nationella infrastrukturplanen 2022-2033 har den svenska regeringen givit Trafikverket i uppdrag att utreda frågan om framtida kapacitet och redundans för trafiken över Öresund med avseende på möjliga framtida Öresundsforbindelser.

Mot bakgrund av detta är linjealternativet M5 Øst via Amagerbrogade den bästa lösningen för en metroförsörjning till Lynetteholmen, eftersom sträckningen medför en möjlighet för att senare etablera en metrolinje till Malmö C – den så kallade Öresundsmetron. Öresundsmetron har sedan 2012 utretts i samarbete mellan Malmö stad och Köpenhamns kommun (www.oresundsmetro.com). Därför är det av största vikt att det som ett tillägg till kommande MKB-utredning också igångsätts en delutredning om anslutning av en Öresundsmetro till den nya linjen M5 Øst:

Oktober 2022

□ I samband med igångsättandet av en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för linjealternativ M5 Øst via Amagerbrogade bör det också, inom den samlade MKBanalysen, genomföras en delutredning som belyser möjligheterna för att etablera en anslutning av en framtida Öresundsmetro, exempelvis på sträckan mellan Prags Boulevard och CMC-anläggningen på Prøvestenen.

□ Att inkludera en utredning av möjligheterna för att etablera en anslutning av en Öresundsmetro kommer ge en aktuell bedömning av placering och ekonomi för anslutningen samt de bredare systemeffekterna för Köpenhamn metrosystem, som bygger vidare på existerande beräkningar av en Öresundsmetro som genomförts i samarbete mellan Malmö stad och Köpenhamns kommun .

Bakgrund till STRINGs remissvar omkring metrolinje M5

□ Öppningen av Fehmarn Bält-förbindelsen år 2029 kommer att förbättra möjligheterna för godstågs- och fjärrtågtrafiken mellan Skandinavien och kontinenten. För att realisera europeiska och nationella målsättningar om att minska miljö och klimatbelastningen från transportsektorn behövs tillräcklig spårkapacitet i trafiksystemet över Öresund för att kunna öka antalet gods- och fjärrtåg. En Öresundsmetro kommer kunna frigöra spårkapacitet på Öresundsbron genom att flytta över lokaltrafik och därmed frigöra kapacitet till gods- och fjärrtåg.

□ Köpenhamns flygplats är en viktig internationell trafikknutpunkt för både Danmark och Sydsverige. En Öresundsmetro kan ge en större redundans och minskad driftsårbarhet i kollektivtrafiken mellan Sydsverige och Köpenhamns flygplats.

□ Integrationen på tvärs över Öresunds påverkas positivt för medborgare och verksamheter i kommunerna på båda sidor av sundet, genom att det skapas möjligheter för bättre utnyttjande av tillgänglig arbetskraft, bättre kompetensmatchning och förbättrad konkurrens. Det är viktiga förutsättningar för att skapa så kallade storstadseffekter, som kan öka produktiviteten och tillväxten omkring hela Öresund. En framtida Öresundsmetro kommer att innebära kortare restider mellan de två stora trafikala knutpunkterna Köpenhamn H och Malmö C så att uppemot 2,3 miljoner invånare på

bägge sidor av Öresund kan nå 500 000 fler arbetsplatser inom 60 minuters restid jämfört med i dag. □ Kapaciteten på järnvägen omkring Öresund är ansträngd och det förväntas att efterfrågan på ytterligare kapacitet för godståg och fjärrtåg kommer att öka efter öppnandet av Fehmarn Bält-förbindelsen år 2029. På den danska sidan av Öresund kommer i synnerhet Köpenhamns huvudbangård att få kapacitetsutmaningar när lediga spår ska säkras för att hantera lokal, regional och internationell tågtrafik. Etableringen av en Öresundsmetro mellan Köpenhamns huvudbangård och Malmö centralstation kommer att kunna flytta över lokal och regional trafik från det nuvarande Öresundsregionala tågsystemet och därmed skapa plats till övriga regionaltåg och fjärrtåg till och från Köpenhamns huvudbangård.

Oktober 2022

□ Både Köpenhamn och Malmö är storstäder som förväntar en markant befolkningstillväxt fram till 2035 och redan idag samlar städerna tillsammans fler än en miljon invånare. I Köpenhamn kommer stadsutvecklingsprojekt på Refshaleøen, i Nordhavn och inte minst på Lynetteholmen att ge ett tillskott av nya invånare och arbetsplatser i centrala Köpenhamn. På samma sätt sker stadsutvecklingen i tidigare industriområden omkring hamnen i Malmö, som förväntas ge plats åt cirka 35.000 nya bostäder och cirka 42.000 nya arbetsplatser i Västra Hamnen, Nyhamnen och Värvstaden. De många nya stadsdelarna på båda sidor av Öresund kommer att kunna bindas samman av en framtida Öresundsmetro.

Oktober 2022

Thomas Becker, Managing Director, STRING, för medlemmarna i STRING

STRING connects Northern Europe for a greener future. We are a Megaregion in between Oslo-Hamburg with 14 million inhabitants, spanning across 13 cities and regions in 4 countries. STRING works to increase connectivity in transport and industry to accelerate the green transition and create a clean green economy based on the innovation, deployment and export of sustainable industrial solutions. For more information and contact visit: stringmegaregion.org

MATERIALE:

27.20.22 strings remissyttrande om den nya metrodragningen i kopenhamn.pdf



STRINGs remissyttrande om den nya metrodragningen i Köpenhamn

Inledning - STRING:s utgångspunkter

STRING - megaregionen som utgör korridoren mellan Hamburg och Oslo - omfattar åtta regioner och sex städer. Samarbetet sker över fyra nationsgränser och har till syfte att driva fram en effektiv transportkorridor där de gröna investeringarna får utrymme. Området är särskilt studerat av OECD som världens första megaregion över fyra nationer. [Studien](#) lyfter fram den potential området har när det kommer till att skapa utveckling och hållbar tillväxt, förutsatt en stark integration när det kommer till transportinfrastruktur. Människor och gods ska kunna flöda sömlöst i regionen oavsett land eller delregion.

OECD har rankat området som en av världens 20 mest attraktiva regioner med sina 14 miljoner invånare. Det finns en enorm kapacitet i en integrerad megaregion, delning av innovation, arbetskraft, forskningsanläggningar, utbildningar etc. En integrerad region genererar utveckling som i sin tur skapar attraktion. Samtidigt är konkurrensen på den globala arenan stor och för att kunna ställa sig i det främsta ledet krävs stora investeringar i infrastruktur.

Sträckan mellan Oslo-hamburg består av 1330 km järnväg och i analysen; [STRING Bottleneck for the stretch Oslo-Hamburg](#) synliggörs de flaskhalsar som måste hanteras för en effektiv transportkorridor mellan Hamburg och Oslo. Regeringens ambition om [att Norden ska bli världens mest integrerade](#) region ligger än så länge långt bort då det gäller infrastrukturstandarden i korridoren.



Bakgrund

Oktober 2022



Köpenhamns kommuns borgarrepresentation har den 25 augusti 2022, på bakgrund av en ansökan från Metroselskabet, beslutat att sätta igång processen för en miljökonsekvensbeskrivning för en ny metrolinje M5. Från den 5 september till den 31 oktober genomför Köpenhamns kommun därför en idéremissfas för den potentiella nya metrolinjen. Inom remissfasen kan medborgare, verksamheter och intresseorganisationer med flera inkomma med idéer och kommentarer till förslagen på möjliga stationslägen och byggplatser som blir en del av byggfasen, liksom komma med önskemål om frågor som bör undersökas ytterligare.

Mot bakgrund av tidigare förundersökningar genomförda av Metroselskabet har Köpenhamns kommun och Transportministeriet pekat ut två möjliga alternativa linjedragningar för metroförsörjning av Lynetteholmen som kan bli aktuella för en vidare Miljökonsekvensbeskrivning: M5 Vest (Østerport St. - Lynetteholm) och M5 Øst via Amagerbrogade (Hovedbanegården-Refshaleøen-Lynetteholm). Dessa två linjealternativ ingår i den aktuella remissprocessen.

Linje M5 Øst som det bästa alternativet för Öresundsregionen

Utbyggnaden av metrosystemet i Köpenhamn är viktig för hela Öresundsregionens utveckling. Från ett Öresundsregionalt perspektiv är linjealternativ M5 Øst via Amagerbrogade den bästa lösningen. Med denna linjedragning kan man säkra:

- En ny metroföbindelse mellan Köpenhamns innerstad och Amager över det så kallade havnesnittet, som kommer kunna säkra tillräcklig kapacitet i metrosystemet på denna sträckning i framtiden.
- Linjealternativet M5 Øst via Amagerbrogade ger de bästa möjligheterna på kort sikt i en första fas både för att säkra mer kapacitet i existerande metrosystem och för att säkra en effektiv kollektivtrafikförsörjning i existerande tätbefolkade område. På längre sikt, i en senare fas, kommer detta linjealternativ också säkra metroförsörjningen till Lynetteholmen, när denna gradvis blir utbyggd efter 2035 samt möjligheten för anslutning av en Öresundsmetro.

I den svenska nationella infrastrukturplanen 2022-2033 har den svenska regeringen givit Trafikverket i uppdrag att utreda frågan om framtida kapacitet och redundans för trafiken över Öresund med avseende på möjliga framtida Öresundsforbindelser.

Mot bakgrund av detta är linjealternativet M5 Øst via Amagerbrogade den bästa lösningen för en metroförsörjning till Lynetteholmen, eftersom sträckningen medför en möjlighet för att senare etablera en metrolinje till Malmö C – den så kallade Öresundsmetron. Öresundsmetron har sedan 2012 utretts i samarbete mellan Malmö stad och Köpenhamns kommun (www.oresundsmetro.com). Därför är det av största vikt att det som ett tillägg till kommande MKB-utredning också igångsätts en delutredning om anslutning av en Öresundsmetro till den nya linjen M5 Øst:



- I samband med igångsättandet av en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för linjealternativ M5 Øst via Amagerbrogade bör det också, inom den samlade MKB-analysen, genomföras en delutredning som belyser möjligheterna för att etablera en anslutning av en framtida Öresundsmetro, exempelvis på sträckan mellan Prags Boulevard og CMC-anläggningen på Prøvestenen.
- Att inkludera en utredning av möjligheterna för att etablera en anslutning av en Öresundsmetro kommer ge en aktuell bedömning av placering och ekonomi för anslutningen samt de bredare systemeffekterna för Köpenhamn metrosystem, som bygger vidare på existerande beräkningar av en Öresundsmetro som genomförts i samarbete mellan Malmö stad och Köpenhamns kommun .

Bakgrund till STRINGs remissvar omkring metrolinje M5

- Öppningen av Fehmarn Bält-förbindelsen år 2029 kommer att förbättra möjligheterna för godstågs- och fjärrtågstrafiken mellan Skandinavien och kontinenten. För att realisera europeiska och nationella målsättningar om att minska miljö och klimatbelastningen från transportsektorn behövs tillräcklig spårkapacitet i trafiksystemet över Öresund för att kunna öka antalet gods- och fjärrtåg. En Öresundsmetro kommer kunna frigöra spårkapacitet på Öresundsbron genom att flytta över lokaltrafik och därmed frigöra kapacitet till gods- och fjärrtåg.
- Köpenhamns flygplats är en viktig internationell trafikknutpunkt för både Danmark och Sydsverige. En Öresundsmetro kan ge en större redundans och minskad driftsårbarhet i kollektivtrafiken mellan Sydsverige och Köpenhamns flygplats.
- Integrationen på tvärs över Öresunds påverkas positivt för medborgare och verksamheter i kommunerna på båda sidor av sundet, genom att det skapas möjligheter för bättre utnyttjande av tillgänglig arbetskraft, bättre kompetensmatchning och förbättrad konkurrens. Det är viktiga förutsättningar för att skapa så kallade storstadseffekter, som kan öka produktiviteten och tillväxten omkring hela Öresund. En framtida Öresundsmetro kommer att innebära kortare restider mellan de två stora trafikala knutpunkterna Köpenhamn H och Malmö C så att uppemot 2,3 miljoner invånare på bägge sidor av Öresund kan nå 500 000 fler arbetsplatser inom 60 minuters restid jämfört med i dag.
- Kapaciteten på järnvägen omkring Öresund är ansträngd och det förväntas att efterfrågan på ytterligare kapacitet för godståg och fjärrtåg kommer att öka efter öppnandet av Fehmarn Bält-förbindelsen år 2029. På den danska sidan av Öresund kommer i synnerhet Köpenhamns huvudbangård att få kapacitetsutmaningar när lediga spår ska säkras för att hantera lokal, regional och internationell tågtrafik. Etableringen av en Öresundsmetro mellan Köpenhamns huvudbangård och Malmö centralstation kommer att kunna flytta över lokal och regional trafik från det nuvarande Öresundsregionala tågsystemet och därmed skapa plats till övriga regionaltåg och fjärrtåg till och från Köpenhamns huvudbangård.

Oktober 2022



- Både Köpenhamn och Malmö är storstäder som förväntar en markant befolkningstillväxt fram till 2035 och redan idag samlar städerna tillsammans fler än en miljon invånare. I Köpenhamn kommer stadsutvecklingsprojekt på Refshaleøen, i Nordhavn och inte minst på Lynetteholmen att ge ett tillskott av nya invånare och arbetsplatser i centrala Köpenhamn. På samma sätt sker stadsutvecklingen i tidigare industriområden omkring hamnen i Malmö, som förväntas ge plats åt cirka 35.000 nye bostäder och cirka 42.000 nya arbetsplatser i Västra Hamnen, Nyhamnen och Värvstaden. De många nya stadsdelarna på båda sidor av Öresund kommer att kunna bindas samman av en framtida Öresundsmetro.

Oktober 2022



A handwritten signature in black ink, appearing to read "Thomas Becker". The signature is fluid and cursive, with the first name being more prominent than the last.

Thomas Becker, Managing Director, STRING, för medlemmarna i STRING

STRING connects Northern Europe for a greener future. We are a Megaregion in between Oslo-Hamburg with 14 million inhabitants, spanning across 13 cities and regions in 4 countries. STRING works to increase connectivity in transport and industry to accelerate the green transition and create a clean green economy based on the innovation, deployment and export of sustainable industrial solutions. For more information and contact visit: stringmegaregion.org

Svar til: Høring 58488 af: Kasper Holten

APPLICATION DATE

28. oktober 2022

SVARNUMMER

274

INDSENDT AF

Kasper Holten

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Det Kongelige Teater

BY

København K

POSTNR.

1017

ADRESSE

Det Kongelige Teater, August Bournonvilles Passage 2 - 8

HØRINGSSVAR

Høringssvar fra Det Kongelige Teater til idéfasehøringen vedr. linjeføring for Metrolinje M5

Det Kongelige Teater ønsker hermed at anbefale en linjeføring af den kommende Metrolinje M5, som går via Holmen.

Det Kongelige Teater vurderer, at netop denne løsning er den eneste realistiske mulighed, som ikke må forpasses nu, for at sikre

- En fremtidssikret trafikbetjening for både boligområder men også det kulturelle fremvoksende kraftcenter på Holmen og hele denne vigtige bydel
- En aflastning af trængsels- og forureningsudfordringer på Holmen, på hele Christianshavn og over Knippelsbro samt voksende parkeringsudfordringer på Holmen
- En bedre byggeløsning på linjeføringen gennem Margretheholmen og et længere stræk af M5 gravet ned til glæde for bymiljøet

Holmen er et område i rivende udvikling. Med Operaen og adskillige kunstneriske uddannelser er Holmen for længst etableret som et kulturelt kraftcenter i København, og med det kommende Vandkulturhus på Papirøen og den fantastiske Operapark på nabøen bliver der yderligere stærke attraktioner. Også Christiania i nærheden er en af Københavns vigtige turistattraktioner, og også her skal nu ske byudvikling i de kommende år.

A. P. Møller Fondens gave med parkeringshus under den kommende Operapark er fantastisk og betyder en væsentlig opgradering af parkeringsfaciliteterne ved Operaen. Imidlertid har det desværre været et krav, at der samtidig nedlægges et antal tilsvarende eksisterende parkeringspladser, og dette vil derfor ikke øge kapaciteten.

Allerede i dag mangler der ofte parkeringspladser på Holmen og ved Operaen, og med de kommende attraktioner i Operaparken og Vandkulturhuset mv. må det forventes, at dette behov kun yderligere

skærpes. Manglende parkeringspladser fører til ulovlig parkering til gene for både gæster og beboere.

Med yderligere vigtige attraktioner på Holmen på vej må trafikken kun forventes at stige, hvilket kan føre til alvorlige kødannelser på Christianshavn i Prinsessegade, hvilket fører til forurening, støj, trængsel og i øvrigt at den kollektive transport - i form af busser - også forsinkes.

Metrolinjen M5 er en enestående mulighed for en gang for alle at skabe en holdbar løsning med kapacitet der er fremtidssikret for trafikbetjeningen af denne vigtige del af København. Denne lejlighed bør ikke forpasses, da det bliver svært nogensinde derefter at finde en tilbundsgående løsning på anden måde. Mange tusinde brugere og medarbejdere skal dagligt til og fra uddannelserne, boligerne, Operaen såvel som de kommende attraktioner. Med en station på Holmen vil M5 således ikke blot kunne sikre trafikbetjening for kommende boligområder, men også løse eksisterende udfordringer i det centrale København.

Det Kongelige Teaters publikumsanalyser viser, at 41% af gæsterne på Gamle Scene, i umiddelbar nærhed til Kongens Nytorv metrostation, benytter metro mod kun 13% der kommer i egen bil. For Operaen ligger tallene på 41% gæster som kommer i egen bil, formentlig bl.a. fordi metro ikke er i nærheden.

Metroselskabet har oplyst, at en linjeføring via en station på Holmen er mulig, hvis den østlige linjeføring af M5 vælges. Det vil iflg. Metroselskabet medføre en merudgift på ca. 2 mia. kr., men der er tale om en engangsudgift for en gang for alle at få løst og fremtidssikret trafikbetjeningen af så vigtigt et område af København og en af Danmarks største kulturinstitutioner såvel som de øvrige attraktioner i området. Samtidig vil de 2 mia. kr. bidrage til, at metroen føres under jorden i et længere stræk, og problemerne omkring linjeføring igennem Margretheholm havnen vil være løst. Der er således mange positive afledte effekter ved denne investering, som det er vores vurdering over tid vil være en god forretning med sparet trængsel, forurening, tidsspilde og senere muligt investeringsbehov i anden løsning. Metroselskabet tilføjer, at man ikke har gennemført egentlige tekniske analyser, men at ovenstående er et skøn.

Det Kongelige Teater ønsker sig brændende en fremtidssikret helhedsløsning med metro M5 via en station på Holmen. Det bemærkes, at det ved en linjeføring via Holmen naturligvis skal sikres og undersøges grundigt, at der ikke kommer lydgener ind i Operaen for publikum og kunstnere, også i den underjordiske orkesterprøvesal under Operaen.

Svar til: Høring 58488 af: Sankt Annæ skole

APPLICATION DATE

28. oktober 2022

SVARNUMMER

273

INDSENDT AF

Sankt Annæ skole

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Sankt Annæ skole

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Otto Ruds vej 7

HØRINGSSVAR

Som jeg kan se, vil stationen 'Amagerbrogade Nord' komme til at ligge i skolens baghave.

Erfaringer fra andre Metrobyggerier har bevirket rigtig meget larm i forbindelse med boringer og byggeri. I forhold til støj og larm fra byggeriet er vi yderst bekymret for at dette vil have en negativ effekt på eleverne trivsel og indlæring.

Da vi er en stor skole med 570 elever, vil det i byggeperioden give en meget stor belastning for vores elever, pædagoger og lærere, så jeg håber, stationen kan placeres et andet sted.

Placeringen vil samtidig være på et temmelig tyndt befolket område.

Svar til: Høring 58488 af: Amager Øst Lokaludvalg

APPLICATION DATE

28. oktober 2022

SVARNUMMER

272

INDSENDT AF

Amager Øst Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Amager Øst Lokaludvalg

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Jemtelandsgade 3

HØRINGSSVAR

Se vedhæftede høringssvar, vedtaget på lokaludvalgsmødet den 27.10.2022

MATERIALE:

amager oest lokaludvalgs hoeringssvar - idefasehoering vedr. metrolinje m5.pdf

**Sekretariatet for Amager Øst Lokaludvalg
Økonomiforvaltningen**



Høringssvar til idefasehøring vedr. metrolinje M5

Lokaludvalg Amager Øst glæder sig over udsigten til at få mere Metro til vores bydel og især få Metrobetjening længere sydpå ad Amagerbrogade, end vi har i dag. Derfor er den lilla M5 metrolinje vores favorit linjeføring. Det vil komme mange af vores borgere til gode.

Københavnerrinddragelse

Lokaludvalget havde i forbindelse med idefasehøringen indbudt til borgermøde og ca. 60 borgere mødte op. Høringssvaret er bl.a. baseret på input fra dette borgermøde.

Vi har derfor følgende bemærkninger:

Stationsplacering ved Amagerbrogade

På borgermødet gav mange udtryk for at Metroen helst skal gå til Sundbyvester Plads. Sundbyvester plads er i dag trafikknudepunkt for flere busruter, bl.a. de centrale ruter 5C og 250S. Desuden er der god plads til de nødvendige byggerier på pladsen.

I forslaget peger man på to placeringer på henholdsvis Sundbyøster plads og mellem Hans Bogbinders Alle og Prinsesse Christinesvej.

Lokaludvalget vil gøre opmærksom på følgende:

Sundbyøster Plads har netop gennemgået en omfattende fornyelse i regi af Områdefornyelsen Sundby, en fornyelse, som er baseret på en mangeårig borgerinddragelse.

Formålet med pladsen i dens fornyede form, er at indbyde områdets foreninger, skoler og institutioner, samt borgerne i området til aktivitet og ophold på pladsen. Det er vigtigt, at en evt. placering af en metrostation på pladsen udføres så intentionerne med den nye plads bevares.

28. oktober 2022

Sagsnummer
2022-0306980

Dokumentnummer
2022-0306980-3



Sekretariatet for Amager Øst
Lokaludvalg
Jemtelandsgade 3
2300 København S

EAN-nummer
5798009800459

www.amageroestlokaludvalg.kk.dk

Vedr den nordlige placering:

Nedrivning af det tidligere Sankt Elisabeths Hospital, som nu bl.a. huser Psykiatrisk Ambulatorium, vil ikke være acceptabelt. Bygningerne fra 1905, er en væsentlig del af Sundbys kulturarv, og de fredede freskoer af kunstneren Jais Nielsen i trappeforløbene, gør alene bygningerne bevaringsværdige.

Skulle man alligevel vælge denne placering er det vigtigt at der er en klar plan for, hvor det psykiatriske behandlingstilbud kan flyttes hen.

Vi ønsker undersøgt om en station kunne ligge på pladsen på hjørnet af Hans Bogbinders Alle og Amagerbrogade.

Vi ønsker undersøgt om en station kan ligge på Prinsesse Christines Vej eller mellem hospitalsbygningerne og bygningerne på Prinsesse Christines Vej herunder fordele og ulemper.

En evt skakt i Filipsparken bør anlægges et sted der giver færrest mulige gener for naboerne.

Stationsplacering Prags Boulevard Øst.

Det bør analyseres, hvor den placeres bedst i forhold til at betjene flest mulige beboere i området.

Højbane eller nedgravet Metro efter stationen på Prags Boulevard Øst.

Fordele og ulemper ved højbane kontra nedgravet Metro, bør fremgå af de videre undersøgelser, ikke mindst prisen.

Vedligeholdelsescenter på Prøvestenen

Det bør undersøges hvordan Metroens vedligeholdelsescenters placering spiller sammen med opkørsel fra Østlig Ringvej og evt. kommende husbåde og lystbådehavn. Det er meget vigtigt for det rekreative naturområde på Prøvestenen syd og for den kommende lystbådehavn, at vedligeholdelsescenteret placeres nord for volden og dermed uden for det grønne rekreative område. Adgangsveje til Prøvestenen bør forbedres med en bro til cyklister og fodgængere, som gerne vil over til det rekreative naturområde på Prøvestenen Syd.

Støj

Vi gør opmærksom på, at der på de nuværende metrolinjer opleves støjgener. Det bør undersøges, hvordan støjgener vil på virke beboerne, især nu hvor det planlægges at linje M5 ikke ligger så dybt nede.

Klima og miljø

Lokaludvalget ønsker en analyse af sammenhængen mellem metro-byggeri og muligheden for at leve op til Københavns Kommunes klimamålsætninger.

Desuden ønsker lokaludvalget en analyse af, i hvor høj grad en kommende metro vil begrænse privatbilismen og dermed udledningen af partikler og trængsel i byens gader.

Venlig hilsen

Susanne Møller
Forperson, Amager Øst Lokaludvalg

Input, spørgsmål og svar fra borgermødet d. 10. oktober 2022

Sp: Hvordan er det med rystelser ved Lergravsparken når man ikke går så dybt ned?

Sv: Det skal vi undersøge. Vi har gode erfaringer med ikke at grave så dybt både ift at spare CO2 og til gavn for passagererne.

Sp: Hvorfor går linjen ikke til Sundbyvester plads? Det er et gammelt trafikknudepunkt for hele Amager som har fungeret godt. Og hvilken bus tager man så når metroen kommer? De der får glæde af metro kan tage 5A i dag. Hvad med os andre?

Sv: Undersøgelser viser at den foreslåede placering er der, der vil komme flest nye passagerer med. Buslinjerne vil blive tilpasset metro-nettet. Man vil komme meget hurtigere til København H.

Sp: Hvad gør man for at tage lyden? Man kan godt høre metroen fx når man bor ved Amager Centret.

Sv: Vi lever op til de krav som myndighederne stiller.

Sp: Belastningen på M1 og M2, vil den ikke blive større når den nye linje kommer?

Sv: Vores beregninger viser at det vil aflaste. M5 vil kunne køre med høj frekvens og man vil kunne komme hurtigt videre fra Amager.

Sp: Har I taget højde for øvrig offentlig transport? Der er potentiale for at binde sammen med busser.

Sv: Det indgår i beregningerne at der ikke skal køre bus parallelt med metroen.

Sp: Hvilken betydning vil et klargøringsanlæg på Prøvestenen få for evt. lystbådehavn på Prøvesten Syd?

Sv: Vi forventer ikke det vil få betydning. Men godt spørgsmål.

Sp: Vil der være støjgener ved Amager Strandvej?

Sv: Der forventes ikke støjgener

Sp: Hvorfor planlægger man stationer over jorden på Refshaleøen og Lynetteholm?

Sv: Det er et spørgsmål om penge. Det er billigere at bygge højbanestationer.

Sp: Forslaget om orange linje løser ikke kapacitetsudfordringer hen over havnesnittet. Kan man klare det med havnebusser?

Sv: Nej der vil flytte mange nye beboere ind på fx Refshaleøen.

Sp: Hvad er planen ift adgangsvej til Amagerbrogade nord?

Sv: Det er tanken at man laver en nedgang til stationen trukket væk fra vejen. Men da der ikke er så meget plads er det mere vanskeligt, også ift at skabe plads til forbindelser til øvrig transport.

Sp: Kunne Amagerbrogade Nord ligge på Prinsesse Christines vej?

Sv: Gaden er meget smal og det vil være meget tæt på naboerne. Det er ikke længere en del af overvejelserne.

Sp: Hvad med stigende vandstand/oversvømmelser. Hvorfor tænkes det ikke ind? Fx En motorvej som var en del af et dige. En højbane som var en del af en vold, så man tænker tingene sammen.

Sv: De anlæg vi bygger, er sikret. I forhold til at bygge på en dæmning - det er billigere. Men det hæmmer adgang på tværs i forhold til nye byudviklingsområder (fx Kløverparken).

Sp: Hvorfor har man ikke tænkt den lille plads ved Amagerbrogade 150 ind?

Sp: Hvordan finansieres Metroen?

Sv: Der er indtænkt indtægter fra Lynetteholm. Samt passagerindtægter og afsættelse af midler på Københavns Kommunes budget. Der skal tænkes i mange forskellige løsninger.

Sp: Kunne man ikke spørge om Tårnby kommune vil være med?

Sv: Der er i dag 3 ejere: Københavns Kommune, By & Havn og Staten. Der er ikke planer om at endnu en kommune skal indgå.

Sp: Ja tak til metro på Sundbyøster Plads. Hvordan kan man øge busbetjeningen på Sundbyøster Plads?

Sv: Det er endnu ikke besluttet. Når det er besluttet hvordan linjeføringen bliver, vil man omlægge busserne. Det er en klar fordel at der er plads til at lave et godt trafikknudepunkt dér.

Sp: Kunne man bruge nogle af de penge der ligger i udligningsmodellen mellem kommuner?

Sv: Det er politisk beslutning at etablere metro. Det kan skabe positiv økonomisk udvikling med nye byområder. Det er en god investering for kommunen. Der er ikke planer om at ændre på udligningsmodellen.

Sp: Hvor stor skal København være? Og hvor mange skal eksproprieres?

Sv: Danmarks Statistik anslår at ca 20 % af sjællænderne kommer til at bo i København. Det vil kun være ved Amagerbrogade nord der evt. skal eksproprieres. Det er nogle bygninger der ejes af Region H.

Sp: Hvad med den nye plads der er ved at blive etableret på Sundby-
øster Plads?

Sv: Man vil skulle lave en byggeplads der. Og efterfølgende vil pladsen
blive reetableret.

Svar til: Høring 58488 af: Jesper Sebbelin

APPLICATION DATE

28. oktober 2022

SVARNUMMER

271

INDSENDT AF

Jesper Sebbelin

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Danske Shipping- og Havnevirksomheder

BY

København V

POSTNR.

1553

ADRESSE

H. C. Andersens Boulevard 18

HØRINGSSVAR

Danske Shipping- og Havnevirksomheder vil gerne give input til idéfasen om Metrolinje M5.

Vi er brancheforening for ca. 140 virksomheder, heraf mange med aktiviteter i København og ikke mindst på nordhavnen og prøvestenen.

Metrolinje M5 og dele af den tilknyttede byudvikling kan forbedre tilgængeligheden for disse medlemmers medarbejdere. Dette er et positivt aspekt ved projektet.

Et stort negativt aspekt ved projektet er imidlertid, at der planlægges med et kontrol- og vedligeholdelsescenter, KVC, på Prøvestenen.

Danske Shipping- og Havnevirksomheder vil gerne protestere mod denne placering, som efter vor mening hverken er hensigtsmæssig eller tilstrækkelig gennemtænkt.

Det er generelt en dårlig idé at nedlægge infrastruktur for at bygge en anden infrastruktur. I dette tilfælde påtænkes store dele af Prøvestenen nedlagt til fordel for metroens KVC, selv om sidstnævnte sagtens kunne placeres andre steder. De negative effekter for forsyningen af København, hvis Prøvestenens havneareal inddrages til KVC, bør som minimum fremgå af en kommende VVM. Vi er overbevist om, at omkostningerne vil være betragtelige, da der ikke er ledig havnekapacitet til at indskibe de mere end 1 million tons råstoffer andre steder i hovedstadsområdet. På Prøvesten kan råstofferne derimod indskibes helt tæt på, hvor de skal bruges – nemlig til byudviklingen i Københavns Østhavn.

Alternative placeringer af KVC bør derfor overvejes i VVM'en.

Danske Shipping- og Havnevirksomheder henviser til de foreslåede alternative placeringer i Dansk Industris høringssvar, som vi er bekendt med og bakker op om.

Med venlig hilsen

Jesper Sebbelin

Chefkonsulent

Danske Shipping- og Havnevirksomheder

Svar til: Høring 58488 af: Rigshospitalet og Københavns Universitet i Copenhagen Science City

APPLICATION DATE

28. oktober 2022

SVARNUMMER

270

INDSENDT AF

Rigshospitalet og Københavns Universitet i Copenhagen Science City

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Rigshospitalet og Københavns Universitet

BY

København N

POSTNR.

2200

ADRESSE

Tagensvej 16A

HØRINGSSVAR

Til rette vedkommende

Se vedhæftede høringssvar fra Rigshospitalet og Københavns Universitet.

MATERIALE:

hoeringssvar - rigshospitalet og ku - copenhagen science city.pdf

Forligskredsene bag Lynetteholm



Høringssvar – idéfasehøring for metrolinje M5

17. OKTOBER 2022

Copenhagen Science City
Tagensvej 16 A
2200 Copenhagen, Denmark

Mob. +45 2256 8388
kk@copenhagensciencecity.dk
www.copenhagensciencecity.dk

Metrostation i Amorparken ved Rigshospitalet og Københavns Universitet i Copenhagen Science City

Tak for muligheden for at bidrage til idéfasehøringen for metrolinje M5.

Rigshospitalet og Københavns Universitet opfordrer hermed i fælleskab til, at en metrostation ved Rigshospitalet og Panum prioriteres som en del af en ny metrolinje M5.

Stationen vil ligge centralt i Copenhagen Science City - et internationalt førende innovationsdistrikt, som vi udvikler sammen, og som er en vigtig del af kommunens planer om at skabe en by i vækst med talenter og arbejdspladser, jf. den gældende Kommuneplan 2019.

Metrostationen vil kunne tilbyde en miljøvenlig transportmulighed til Rigshospitalet, som tilgås af godt 1,2 mio. patienter årligt. På hverdage færdes 20.000 personer – patienter, pårørende, personale og studerende gennem forhallen på Rigshospitalet.

På KU's Sundhedsvidenskabelige Fakultet er der ca. 5.450 forskere og administrativt ansatte og 8.000 studerende, hvoraf de fleste har deres gang i området omkring Panum, Universitetsparken og Rigshospitalet. Derudover benyttes tandlægeklinikken på Panum af 500 patienter dagligt.

En stor del af KU's Natur- og Biovidenskabelige Fakultet ligger få hundrede meter fra stoppestedet. Fakultetet har ca. 5.000 forskere og administrativt ansatte og 9.700 studerende.

Stationen vil ligge tæt på De Gamles By, Københavns Professionshøjskole samt et stort antal boliger, og vil kunne reducere biltrafik til de mange private virksomheder i området. Metrostationen


vil endvidere gøre det lettere for byens borgere at benytte Universitetsparken, Fælledparken, Parken, restauranter og cafeer i området.

Metroselskabets udredningsrapport om trafikbetjeningen af Lynetteholm viser, at stationen i 2035 vil være den næstmest benyttede station efter København H.

Vi håber, at ovenstående kan indgå i den politiske behandling og bidrage til, at stationen vil indgå i den kommende miljøkonsekvensvurdering.

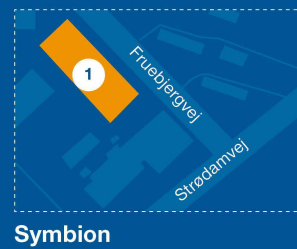
Med venlige hilsener

Henrik Wegner, rektor, Københavns Universitet

Dato & Underskrift: 28-10-2022 

Per Christiansen, hospitalsdirektør, Rigshospitalet

Dato & Underskrift: KØBENHAVN 25. oktober 22 



EKSPRESBUSBANE METRO STATION

N 0 100 200 300 400 500 600 700 800 METER

- | | | |
|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ● DET SUNDHEDSVIDENSKABELIGE FAKULTET
KØBENHAVNS UNIVERSITET ● DET NATUR- OG BIOVIDENSKABELIGE FAKULTET
KØBENHAVNS UNIVERSITET ● KØBENHAVNS PROFESSIONSHØJSKOLE ● RIGSHOSPITALET
KØBENHAVNS UNIVERSITET ● START-UP-MILJØER OG KONTORHOTELLER ● KOLLEGER | <ul style="list-style-type: none"> 1 Symbion 2 Titanhus 3 Lighthouse, KU's Innovationscenter 4 Praxis og Innovationshuset 5 Pharma Science Bygningen 6 Niels Bohr Bygningen 7 Copenhagen Bio Science Park COBIS 8 ESS Data Management & Software Center | <ul style="list-style-type: none"> 9 Københavns Biocenter 10 BioInnovation Institute 11 Rigshospitalets Innovationscenter & GAMES 12 Center for Quantum Devices (QDev) 13 Klinisk forskning og sundhedsinnovation 14 Niels Bohr Institutet & NATO centre for Quantum Technologies 15 Novo Nordisk Foundation Quantum Computing Programme 16 Biomedicinsk Grundforskning |
|---|---|---|

Svar til: Høring 58488 af: Advokat Mike Steen Hansen

APPLICATION DATE

28. oktober 2022

SVARNUMMER

269

INDSENDT AF

Advokat Mike Steen Hansen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Dansk Natursten A/S

BY

Hørsholm

POSTNR.

2970

ADRESSE

Folehavevej 1A

HØRINGSSVAR

Høringen af den østlige metrolinje, M5

På vegne Dansk Natursten A/S, Cvr. nr. 19883442, B-Vej 4, 2300 København S afgives høringsvar vedr. den påtænkte etablering af den østlige metrolinje, M5.

Dansk Natursten A/S er leverandør til store dele af byggeindustrien med kerneområder indenfor granit til beton- og asfalt industrien, jernbaneskærver til jernbaner samt kystsikringssten til danske kyster. Virksomheden håndterer ca. 1,1 mio. tons råstoffer fra Prøvestenen til projekter i Storkøbenhavn – bl.a. anlægsprojekter som Lynetteholmen, Metro, etc. Prøvestenen er således et meget væsentligt omdrejningspunkt for virksomhedens aktiviteter.

Dansk Natursten A/S er, som resten af råstofbranchen, der er samlet under brancheforeningen Danske Råstoffer, positiv overfor projektet og i øvrigt også overfor projekterne i Infrastrukturplan 2035. Dansk Natursten er dog nødt til at påpege, at politikerne fuldstændig har glemt at sikre forsyningen af råstoffer i den forbindelse. Hvis placeringen af Metro klargøringscenteret fastholdes, vil det betyde, at leverancen af råstoffer til alle projekter i hovedstadsområdet vil umuliggøres fra Prøvestenen eller andre pladser indenfor en rimelig afstand af Hovedstaden. Samtidig vil Dansk Natursten gøre opmærksom på, at levering af råstoffer med skib over de næste år vil stige voldsomt som følge af, at forekomsterne på land rundt om København snart er tømte. Derfor bør placeringen ændres, så Prøvestenen som indgang til hovedstadsområdet kan fastholdes.

Dansk Natursten er en del af Erhvervsforeningen i Københavns Havn, der har afgivet hørings svar, som Dansk Natursten A/S fuldt ud kan tilslutte sig.

Med venlig hilsen

Mike Steen Hansen

MATERIALE:

hoeringsvar metro m5 paa vegne dansk natursten as.pdf



Københavns Kommune

28. oktober 2022
J.nr. 8591-0007

Indsendt via <https://metrolinjem5.kk.dk/idefasehoering>

Sekretær:
Jeanett Presfeldt

Advokat Mike Steen Hansen
Mail: msh@mortang.dk
Direkte: 2926 8771

Høringen af den østlige metrolinje, M5

På vegne Dansk Natursten A/S, Cvr. nr. 19883442, B-Vej 4, 2300 København S afgives høringsvar vedr. den påtænkte etablering af den østlige metrolinje, M5.

Dansk Natursten A/S er leverandør til store dele af byggeindustrien med kerneområder indenfor granit til beton- og asfalt industrien, jernbaneskærver til jernbaner samt kystsikringssten til danske kyster. Virksomheden håndterer ca. 1,1 mio. tons råstoffer fra Prøvestenen til projekter i Storkøbenhavn – bl.a. anlægsprojekter som Lynetteholmen, Metro, etc. Prøvestenen er således et meget væsentligt omdrejningspunkt for virksomhedens aktiviteter.

Dansk Natursten A/S er, som resten af råstofbranchen, der er samlet under brancheforeningen Danske Råstoffer, positiv overfor projektet og i øvrigt også overfor projekterne i Infrastrukturplan 2035. Dansk Natursten er dog nødt til at påpege, at politikerne fuldstændig har glemt at sikre forsyningen af råstoffer i den forbindelse. Hvis placeringen af Metro klargøringscenteret fastholdes, vil det betyde, at leverancen af råstoffer til alle projekter i hovedstadsområdet vil umuliggøres fra Prøvestenen eller andre pladser indenfor en rimelig afstand af Hovedstaden. Samtidig vil Dansk Natursten gøre opmærksom på, at levering af råstoffer med skib over de næste år vil stige voldsomt som følge af, at forekomsterne på land rundt om København snart er tømt. Derfor bør placeringen ændres, så Prøvestenen som indgang til hovedstadsområdet kan fastholdes.

Dansk Natursten er en del af Erhvervsforeningen i Københavns Havn, der har afgivet høringsvar, som Dansk Natursten A/S fuldt ud kan tilslutte sig.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Mike Steen Hansen'.

Mike Steen Hansen

Svar til: Høring 58488 af: Advokat Mike Steen Hansen

APPLICATION DATE

28. oktober 2022

SVARNUMMER

268

INDSENDT AF

Advokat Mike Steen Hansen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Erhvervsforeningen i København

BY

Hørsholm

POSTNR.

2970

ADRESSE

Folehavevej 1A

HØRINGSSVAR

Høringen af den østlige metrolinje, M5

På vegne Erhvervsforeningen i København, Cvr. 17774573 afgives hørings svar vedr. den påtænkte etablering af den østlige metrolinje, M5.

Erhvervsforeningen i Københavns Havn er en forening af grundejere og lejere i København med erhvervsaktiviteter på Prøvestenen og i Nordhavnen.

Erhvervsforeningen arbejder for at Prøvestenen bevares og udvikles som erhvervshavn. Erhvervsforeningen er ikke modstander af udvidelsen af metronettet i København og heller ikke etableringen af den østlige metrolinje, M5. I det omfang arealer på Prøvestenen inddrages til metroprojektet, bør dette imidlertid ske med respekt af de nuværende og fremtidige erhvervsaktiviteter i området.

Det fremgår af høringsmaterialet, at det påtænkes at placere et kontrol- og vedligeholdelsescenter på Prøvestenen med en alternativ placering på Lynetteholm. De endelige placeringer af kontrol- og vedligeholdelsescentret afhænger ifølge materialet af, hvilken linjeføring og hvilke stationsplaceringer, der bliver besluttet.

Prøvestenes fremtid har længe været til debat. Der pågår overvejelser om at inddrage dele af Prøvestenens areal til mange forskellige aktiviteter, samt idéer til brug for de omkringliggende arealer, der vil begrænse anvendelsen af havnen - herunder boligområder, metroværksted, arbejdsareal samt til-/frakørsel til Østlig Ringvej, rensningsanlæg, ja selv koncertareal.

Erhvervsforeningen anerkender flere af disse tanker som vigtige for Københavns fortsatte udvikling. Erhvervsforeningen vil dog samtidig advare mod at tro, at Prøvestenen blot er et arealmæssigt tag-selv-bord, som kan anvendes uden en pris. Og den pris kan blive høj for samfundet, da Prøvestenen i dag indgår som et nødvendigt led i forsyningen af Københavns Lufthavn med flybrændstoffer og Hovedstaden med materialer og brændstoffer, samt CO2-opsamling, lagring, forarbejdning og udskibning for hovedstadsområdet CO2-punktkilder.

Projektering af et kontrol- og vedligeholdelsescenter på Prøvestenen bør ikke fortages, før der foreligger en samlet plan for Prøvestenens fremtid. I det omfang planen indeholder hel eller delvis inddragelse af de nuværende erhvervsaktiviteter, skal alle aspekter heraf være belyst – herunder alternativer til den nuværende og væsentlige forsyning af København med brændstoffer, råstoffer og byggematerialer fra virksomhederne på Prøvestenen.

I det omfang, hvor der kan findes andre løsninger end inddragelse af erhvervsarealer på Prøvestenen, bør sådanne alternative placeringer afsøges. Fastholdes en placering på Prøvestenen, så bør en placering på det nuværende tomme areal syd for de nuværende havnearealer på Prøvestennem overvejes, hvor den vil være til mindst mulig gene for de erhvervsmæssige aktiviteter.

Der er åbenlyst nationale interesser i Prøvestenen. Erhvervsforeningen vil gøre opmærksom på, at et flertal i Folketinget for nylig har indgået en politisk aftale om planloven, hvorved erhvervshavne skal beskyttes bedre gennem en udpegning af nationale interesser. Selv om administrationsgrundlaget for denne udpegning endnu ikke er på plads, vil store dele af aktiviteterne på Prøvestenen utvivlsomt blive omfattet. Dette forhold bør oplagt inddrages i den samlede plan. Desuden er Prøvestenen i Fingerplanen udlagt til virksomheder med særlige beliggenhedskrav, og Københavns Kommune har vurderet, at det ikke er praktisk muligt at finde alternativ placering til de nuværende aktiviteter på Prøvestenen.

Erhvervsforeningen er enig i disse vurderinger.

Erhvervsforeningen er således overordnet positiv overfor metroprojektet, men projekteringen skal ske under inddragelse af ovennævnte hensyn.

Med venlig hilsen
Mike Steen Hansen

MATERIALE:

hoeringssvar metro m5 paa vegne erhvervsforeningen i koebenhavns havn.pdf



Københavns Kommune

28. oktober 2022
J.nr. 8569-0004

Indsendt via <https://metrolinjem5.kk.dk/idefasehoering>

Sekretær:
Jeanett Presfeldt

Advokat Mike Steen Hansen
Mail: msh@mortang.dk
Direkte: 2926 8771

Høringen af den østlige metrolinje, M5

På vegne Erhvervsforeningen i København, Cvr. 17774573 afgives hørings svar vedr. den påtænkte etablering af den østlige metrolinje, M5.

Erhvervsforeningen i Københavns Havn er en forening af grundejere og lejere i København med erhvervsaktiviteter på Prøvestenen og i Nordhavnen.

Erhvervsforeningen arbejder for at Prøvestenen bevares og udvikles som erhvervshavn. Erhvervsforeningen er ikke modstander af udvidelsen af metronettet i København og heller ikke etableringen af den østlige metrolinje, M5. I det omfang arealer på Prøvestenen inddrages til metroprojektet, bør dette imidlertid ske med respekt af de nuværende og fremtidige erhvervsaktiviteter i området.

Det fremgår af høringsmaterialet, at det påtænkes at placere et kontrol- og vedligeholdelsescenter på Prøvestenen med en alternativ placering på Lynetteholm. De endelige placeringer af kontrol- og vedligeholdelsescentret afhænger ifølge materialet af, hvilken linjeføring og hvilke stationsplaceringer, der bliver besluttet.

Prøvestenes fremtid har længe været til debat. Der pågår overvejelser om at inddrage dele af Prøvestenens areal til mange forskellige aktiviteter, samt idéer til brug for de omkringliggende arealer, der vil begrænse anvendelsen af havnen – herunder boligområder, metroværksted, arbejdsareal samt til-/frakørsel til Østlig Ringvej, rensningsanlæg, ja selv koncertareal.

Erhvervsforeningen anerkender flere af disse tanker som vigtige for Københavns fortsatte udvikling. Erhvervsforeningen vil dog samtidig advare mod at tro, at Prøvestenen blot er et arealmæssigt tag-selv-bord, som kan anvendes uden en pris. Og den pris kan blive høj for samfundet, da Prøvestenen i dag indgår som et nødvendigt led i forsyningen af Københavns Lufthavn med flybrændstoffer og Hovedstaden med materialer og brændstof-

fer, samt CO₂-opsamling, lagring, forarbejdning og udskibning for hovedstadsområdet CO₂-punktkilder.

Projektering af et kontrol- og vedligeholdelsescenter på Prøvestenen bør ikke fortages, før der foreligger en samlet plan for Prøvestenens fremtid. I det omfang planen indeholder hel eller delvis inddragelse af de nuværende erhvervsaktiviteter, skal alle aspekter heraf være belyst – herunder alternativer til den nuværende og væsentlige forsyning af København med brændstoffer, råstoffer og byggematerialer fra virksomhederne på Prøvestenen.

I det omfang, hvor der kan findes andre løsninger end inddragelse af erhvervsarealer på Prøvestenen, bør sådanne alternative placeringer afsøges. Fastholdes en placering på Prøvestenen, så bør en placering på det nuværende tomme areal syd for de nuværende havnearealer på Prøvestennem overvejes, hvor den vil være til mindst mulig gene for de erhvervsrelaterede aktiviteter.

Der er åbenlyst nationale interesser i Prøvestenen. Erhvervsforeningen vil gøre opmærksom på, at et flertal i Folketinget for nylig har indgået en politisk aftale om planloven, hvorved erhvervshavne skal beskyttes bedre gennem en udpegning af nationale interesser. Selv om administrationsgrundlaget for denne udpegning endnu ikke er på plads, vil store dele af aktiviteterne på Prøvestenen utvivlsomt blive omfattet. Dette forhold bør oplagt inddrages i den samlede plan. Desuden er Prøvestenen i Fingerplanen udlagt til virksomheder med særlige beliggenhedskrav, og Københavns Kommune har vurderet, at det ikke er praktisk muligt at finde alternativ placering til de nuværende aktiviteter på Prøvestenen.

Erhvervsforeningen er enig i disse vurderinger.

Erhvervsforeningen er således overordnet positiv overfor metroprojektet, men projekteringen skal ske under inddragelse af ovennævnte hensyn.

Med venlig hilsen



Mike Steen Hansen

Svar til: Høring 58488 af: Jeanette steffens

APPLICATION DATE

28. oktober 2022

SVARNUMMER

267

INDSENDT AF

Jeanette steffens

BY

Dragør

POSTNR.

2791

ADRESSE

Dragør

HØRINGSSVAR

- Pga. Meget dårlige offentlige forbindelser til dragør ønsker vi metro både til dragør og søvang. Det vil lette trafik og gøre transporten kortere for mange tusinde mennesker hver dag.

Svar til: Høring 58488 af: Jens Toudal

APPLICATION DATE

28. oktober 2022

SVARNUMMER

266

INDSENDT AF

Jens Toudal

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Trafikselskabet Movia

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Trafikselskabet Movia, Gammel Køge Landevej 3, DK-2500, Valby

HØRINGSSVAR

Se vedlagte høringssvar fra Movia

MATERIALE:

movias hoeringssvar til idefasehoering af metrolinje m5.pdf



Dokumentnummer
1462492

Dato
12.10.2022

Sagsbehandler
JTJ

CVR nr.: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

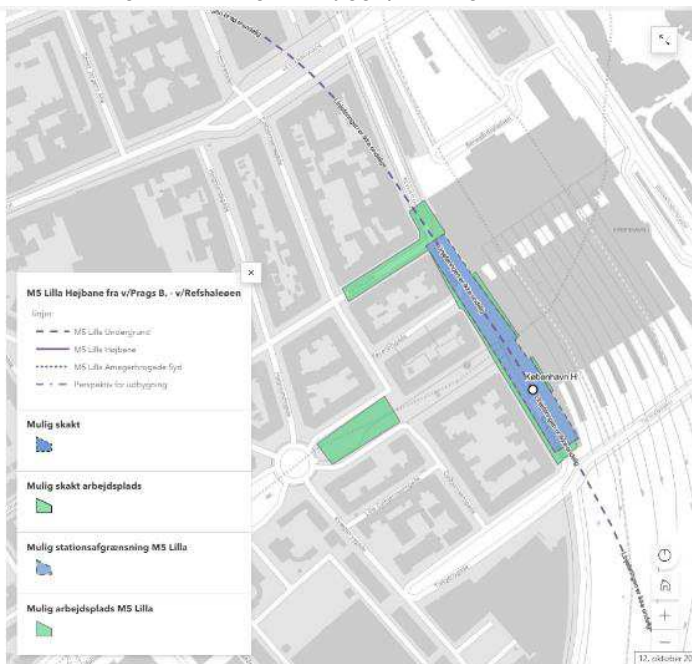
Høringssvar fra Movia til idefasehøring for metrolinje M5

Københavns Kommune har den 5. september 2022 udsendt en indkaldelse af ideer og forslag som et første skridt mod en miljøkonsekvensvurdering af metrolinje M5. Movia vil gerne kvittere for muligheden for at afgive hørringsvar og fortsætte samarbejdet om den kollektive mobilitet i hovedstaden. Movia har noteret sig, at Københavns Kommune efterspørger bemærkninger til forslagene til stationer og byggepladser, samt eventuelle særlige miljøforhold.

Projektet metrolinje M5 består to varianter, Orange og Lilla, som er nærmere beskrevet på hjemmesiden [Metrolinje M5 \(arcgis.com\)](https://arcgis.com) i form af en kortfunktion og tilhørende materiale. Movia har følgende bemærkninger til det samlede materiale:

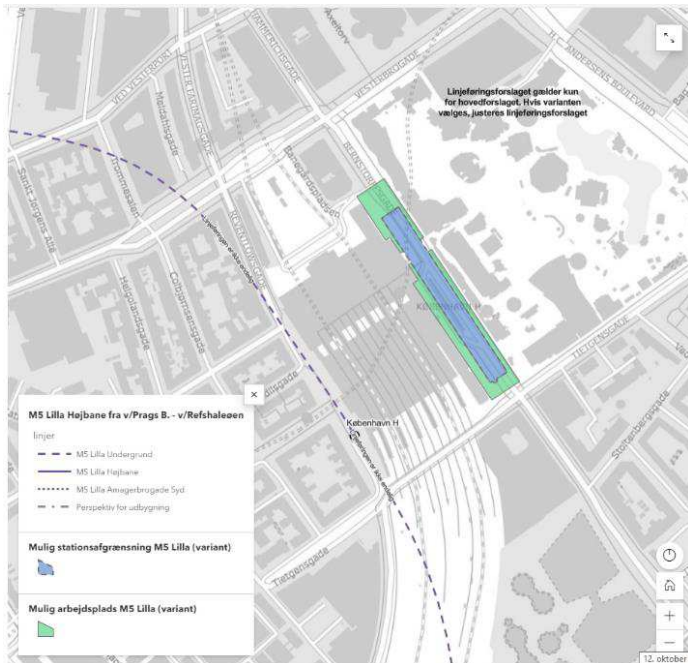
Københavns Hovedbanegård (M5 Lilla):

Ved Københavns Hovedbanegård rummer forslaget to varianter af tilslutning til den eksisterende station. I hovedforslaget er den nye metrostation placeret ved Reventlowsgade, hvor Movia i dag betjener området med buslinje 23 som kører via Istedgade. Under anlægsfasen bliver området omkring krydset Istedgade/ Reventlowsgade inddraget til byggeplads og som konsekvens skal linje 23 omlægges. En sådan



omlægning vil betyde et længere skift for passagererne og et behov for at etablere midlertidige stoppesteder i tilknytning til Hovedbanegården. Linje 23 er dog en lavfrekvent linje med kun to afgang i timen og mindre passagemængder, så det er ikke mange, der bliver ramt. Anlægsperioden af metrostationen kan dermed foregå uden den store påvirkning af buspassagerer.

En variant af stationsplaceringen ved Hovedbanegården er en placering under den nuværende busterminal ved Bernstorffsgade. Af projekthjemmesiden fremgår det, at taxaholdepladser og busterminalen skal genplaceres under anlægsfasen, men ikke hvortil, eller hvorvidt disse funktioner bliver genetableret ovenpå den kommende metrostation.



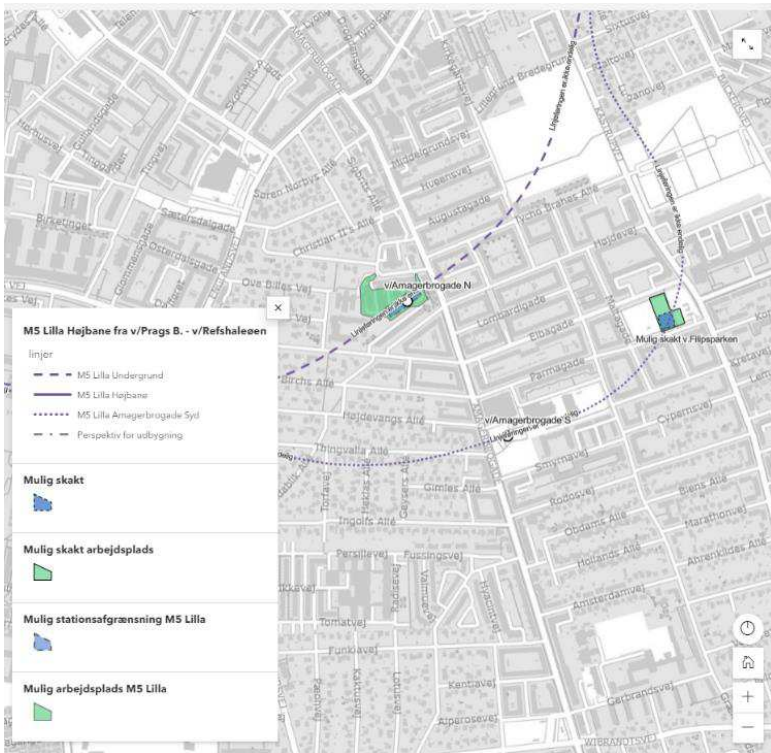
En lukning af Bernstorffsgade og genplacering af busterminalen under anlægget af metrostationen vil betyde omlægninger for busdriften, der vil berøre mange passagerer. Busterminalen betjener tunge buslinjer som 31, 2A, 7A, 5C og 250S m.fl., og Movia savner en redegørelse for, hvor og hvordan busterminalen tænkes midlertidigt placeret under anlægsfasen. Movia savner derudover en redegørelse for genetablering af busterminalen efter anlæg.

Når anlægget af metrostationen er færdigt, og hvis busterminalen kan flyttes tilbage til den oprindelige placering, ser Movia imidlertid nogle fordele ifm. skift mellem bus og metro ved etablering af direkte nedgang til metrostationen (og via concourse-niveau også til F+R, S-tog og den eksisterende metro) fra busterminalen. Derudover anbefaler Movia at:

- tilbageflytningen af busterminalen medfører opgradering ift. ind- og udkørsel ved f.eks. placering i Tivoli-siden
- pladsforhold forbedres til gavn for både passagerer og busser, samt generel kapacitet.
- dækket over metrostationen har tilstrækkelig styrke til at bære en busterminal.

I forbindelse med en yderligere detaljering af stationsvarianten Bernstorffsgade deltager Movia gerne i samarbejde om udformning af station og terminal, samt sikring af gode skifteforhold mellem bus og bane.

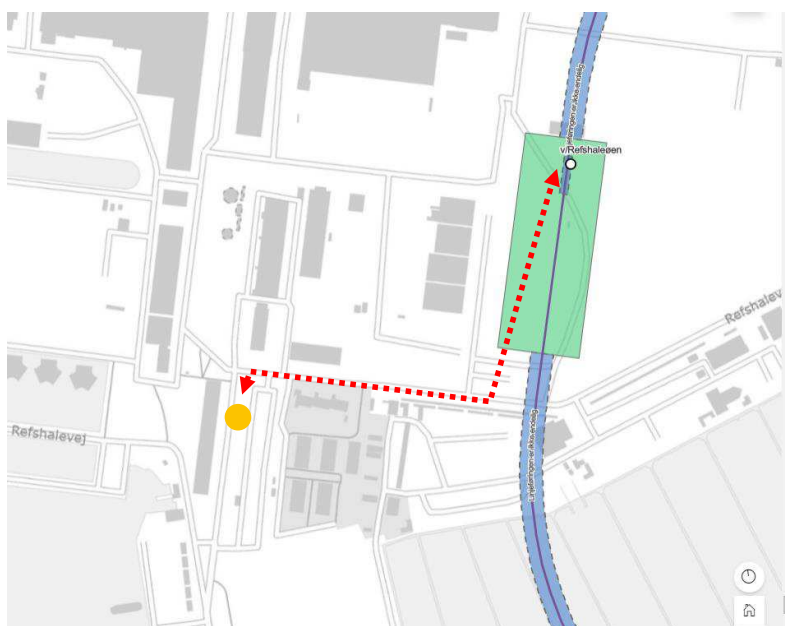
Amagerbrogade (M5 Lilla):



Ved Amagerbrogade er der to varianter af linjeføring og dermed to mulige stationsplaceringer. For at kunne etablere et godt skifte mellem metro og bus, gælder for begge løsninger, at der skal afsættes plads til to stoppesteder af høj kvalitet. Dette stoppestedspaar kommer til at være et stort skiftested, hvor passagerer fra området syd for Amagerbrogade station kan skifte til metro. Et godt skiftested inkluderer også en sikker krydsning af Amagerbrogade i form af et signalanlæg til krydsning i gadeniveau eller eventuel en forlængelse af den kommende stations concourse niveau, så der er adgang fra begge sider af Amagerbrogade. Her ønsker Movia at gøre opmærksom på fordelene ved at kombinere en station ved Amagerbrogade med den eksisterende fodgængertunnel ved Tycho Brahes Allé.

Refshaløen (M5 Lilla og M5 Orange)

Ved Refshaløen er der to varianter af stationsudformning, som afhænger af om linjeføringen sker via en højbane eller en tunnel, da en tunnelloøsning betyder en underjordisk station, mens stationen ved en højbane bliver hævet over terræn. Movia betjener på nuværende tidspunkt området ved stoppestedet Refshaløen, hvor linje 2A har en vendeplads og elbusserne lader op. Ved en fremtidig stationsbygning, enten over terræn eller underjordisk, bliver gangafstanden til 2A over 400 meter, hvilket ikke er et attraktivt skifte for passagerer. Ved at flytte stoppestedet til metrostationen Refshalen kan der etableres et skiftested som giver en god forbindelse til Holmen, Christianshavn og videre mod Indre By.



Movia anbefaler derfor, at der ved den kommende station Refshaleløen afsættes arealer til en busvendeplads og eventuelt plads til chaufførlokaler og opladning af busser.

Movia ser frem til fortsat at bidrage med rådgivning om de bedste grønne løsninger, både i forbindelse med udbud af den kollektive transport og i det videre planlægningsarbejde sammen med Københavns Kommune og Metroselskabet. Movia vil i den forbindelse gerne tilbyde et møde, hvor den fremadrettede indsats for at sikre sammenhængende, attraktiv mobilitet kan drøftes nærmere, herunder Movias bistand hertil.

Venlig hilsen

Peter Rosbak Juhl
Udviklingschef

Udvikling, Trafik og Planlægning
E-mail: PRJ@moviatrafik.dk

Svar til: Høring 58488 af: Jesper Højte Stenbæk

APPLICATION DATE

28. oktober 2022

SVARNUMMER

265

INDSENDT AF

Jesper Højte Stenbæk

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Dansk Erhverv

BY

København

POSTNR.

1217

ADRESSE

Børsen

HØRINGSSVAR

Vedlagt fremsendes Dansk Erhvervs svar på Idéhøring om metrolinje M5.

MATERIALE:

hsv metrolinje m5.pdf

Københavns Kommune

Den 31. oktober 2022

Idéfasehøring om udvidelse af Københavns Metro

Dansk Erhverv har modtaget Københavns Kommunes høring vedrørende ovennævnte.

Vi støtter generelt udbygning af metrolinjer i tætbefolkede områder og er derfor positive over for en udvidelse af metronettet. Metrolinjer styrker mobiliteten betragteligt og bidrager til en langsigtet løsning på trængselsudfordringerne i storbyer. Modsat er metrolinjer dog initialt relativt dyre at etablere, hvorfor det fremtidige kundegrundlag skal være til stede for at give grundlag for investeringen.

På baggrund af ovennævnte overvejelser støtter Dansk Erhverv etablering af en M5-linje.

I forhold til de foreslåede alternativer til linjeføring støtter vi forslaget til M5 Lilla, idet det efter vores opfattelse giver den bedste betjening og den største mobilitet. Vi er i den forbindelse bekendt med den dertil knyttede meromkostning, men henviser til ovennævnte bemærkninger om, at metroer er en langsigtet løsning på trængselsudfordringen samt at det fremtidige kundegrundlag er til stede.

Samtidig vil M5 Lilla-løsningen give mulighed for en fremtidig mulig etablering af en metroforbindelse mellem København og Malmø, hvilket Dansk Erhverv ser som en af de fremtidige forbedringsmuligheder i forhold til mobiliteten på tværs af Øresundsregionen.

Dansk Erhverv anbefaler i den forbindelse, at der i forbindelse med VVM-analysen udarbejdes en delanalyse af et afgreningskammer, der vil gøre en fremtidig etablering af en Øresundsmetro enklere.

I forhold til en fremtidig Øresundsmetro vil en endelig beslutning dog efter vores opfattelse drage fordel af en nærmere fællesnational analyse gerne forestået af de relevante myndigheder i Danmark og Sverige af de alternativer der kan overvejes som redskaber til at styrke mobiliteten på tværs af Øresund. Herunder eksempelvis en HH-forbindelse, en Landskronaforbindelse eller en styrket Øresundsbro og infrastrukturen til og fra denne på begge sider af Sundet.

DANSK ERHVERV

For så vidt angår linjeart (højbane vs. undergrund) er Dansk Erhverv som udgangspunkt mest positiv over for en undergrundsbane idet man kun får det fulde, langsigtede positive udbytte af en metro, hvis trafikken flyttes under jorden. Meromkostningen med at nedgrave linjerne er dog betragtelig. En endelig vurdering af, i hvor høj grad linjen vil kunne nedgraves, vil derfor afhænge af både eksisterende og fremtidige beregninger.

Med venlig hilsen,



Jesper Højte Stenbæk
Fagchef

Svar til: Høring 58488 af: Tina Lenstjerne

APPLICATION DATE

28. oktober 2022

SVARNUMMER

264

INDSENDT AF

Tina Lenstjerne

BY

Dragør

POSTNR.

2791

ADRESSE

Rødtjørnen 115

HØRINGSSVAR

Der bør prioriteres en Metro til Dragør. I takt med, at det bliver mere og mere besværligt at komme til København med bil, kan det ikke passe, at den offentlige transport ikke bliver bedre. De unge der går i skole i København, skal bruge meget tid på at komme derind med den ene bus der kører (250S) og ofte er den forsinket. Det er nemmere at komme til f.eks. Solrød, efter en bytur, end til Dragør, da toget heller ikke kører til Dragør, og der kun er en natbus der kører 1 gang i timen. Det er helt udkantsdanmark agtigt, når vi ser på det offentlige transport, til Dragør.

Svar til: Høring 58488 af: Holger Koertz Haarløv

APPLICATION DATE

28. oktober 2022

SVARNUMMER

263

INDSENDT AF

Holger Koertz Haarløv

VIRKSOMHED / ORGANISATION

DR

BY

København C

POSTNR.

0999

ADRESSE

Emil Holms Kanal 20

HØRINGSSVAR

Til Københavns Kommune,

Se venligst DR's vedhæftede høringssvar.

Med venlig hilsen

Holger Koertz Haarløv

Chefkonsulent, DR

MATERIALE:

metrolinje m5 - drs hoeringssvar ifm. idefasehoering for miljoevurdering.pdf



Københavns Kommune

DR

DR Byen
Emil Holms Kanal 20
DK- 0999 København C
T. 35 20 30 40
dr.dk

28.10. 2022

DR's høringssvar vedr. Metrolinje M5 – idéfasehøring for miljøvurdering

DR takker for muligheden for at afgive høringssvar i forbindelse med Københavns Kommunes planer om etablering af den nye metrolinje M5. DR's høringssvar vedrører den foreslåede linje "M5 Lilla".

Overordnede bemærkninger

DR ser en udbygning af metroen som et spændende projekt i den videre udvikling af København. En ny metrolinje ved DR Byen vil også kunne indebære fordele for DR, der i givet fald kobles endnu tættere til resten af byen.

Et nyt metroprojekt ved DR Byen skaber dog også væsentlige udfordringer for DR og de mange danskere, der dagligt besøger DR, herunder ikke mindst Koncerthuset. Det skyldes, at Københavns Kommune og Metroselskabet påtænker at placere en ny metrostation ved DR Byen på/under DR's nuværende parkeringsareal ved Koncerthuset samt anvende hovedparten af arealet til arbejdsplads i denne forbindelse.

Det skaber tre udfordringer, som DR gerne vil gøre opmærksom på, så der kan tages højde herfor i det videre arbejde med en ny metrolinje. Det vedrører:

1. Parkeringsbehov i tilknytning til DR's virke og Koncerthuset.
2. Akustisk påvirkning af DR's og Koncerthusets produktioner.
3. DR's eget byggeprojekt på parkeringsarealet.

Disse forhold gennemgås nedenfor.

Ad. 1 Parkeringsbehov i tilknytning til DR's virke og Koncerthuset

DR's kerneopgave er at understøtte demokratiet, bidrage til dansk kultur og styrke fællesskaber i Danmark. For at kunne løse sin public service-opgave overfor danskerne er det afgørende vigtigt, at der er tilstrækkeligt med parkeringspladser til rådighed ved DR Byen. Det gælder for gæster til arrangementer og koncerter i Koncerthuset, medvirkende i DR's tv- og radioprogrammer, leverandører og ansatte i DR.

DR Koncerthuset

DR's koncerthus rummer en stor koncertsal i verdensklasse med plads til 1.800 gæster. Sammen med Koncerthusets øvrige 3 sale (Studie 2, 3 og 4) har huset en samlet publikums-kapacitet på 3.250 gæster. Koncerthuset er tegnet af Jean Nouvel og har siden sin åbning i 2009 opnået bred international anerkendelse og vundet adskillige priser for sit



arkitektoniske udtryk. Koncerthuset er samtidig et kulturelt samlingssted, som ikke kun betjener København, men tiltrækker gæster fra hele landet.

DR Koncerthuset og Koncertsalen som kulturbærer var en helt central del af visionen i urbanisering af Ørestaden.

DR Koncerthusets særlige position i Danmarks kulturliv understreges i DR's public service-kontrakt med Kulturministeriet. Heraf fremgår det, at:

“DR skal give befolkningen mulighed for at opleve levende musik af høj kvalitet i DR's koncertsal [...]. DR skal med sine kor og ensembler – herunder evt. i mindre konstellationer heraf – eller i samarbejde med det øvrige musikliv – have en bred kunstnerisk profil. [...] DR skal tilstræbe, at så mange koncerter med DR's ensembler i Koncerthuset som muligt gøres tilgængelige på minimum én af DR's platforme. DR skal, så vidt det er muligt, formidle koncerter med andre orkestre, kunstnere mv. i Koncerthuset.”

Den opgave løses i dag bl.a. af DR's egne kor og ensembler, herunder DR Symfoniorkestret, DR Big Band, DR Koncertkoret, DR Vokalensemblet og DR Pige-koret. Alle disse kor og ensembler hører organisatorisk under DR Koncerthuset og anvender i vidt omfang Koncerthusets faciliteter til afholdelse af koncerter mv. for danskerne.

Hertil kommer en række eksterne orkestre, bands og optrædende, som via koncerter og optrædener i Koncerthuset tilbyder danskerne en række forskellige kulturelle tilbud.

Hvert år gennemføres der ca. 440 arrangementer i Koncerthuset med i alt ca. 350.000 besøgende. Heraf er knap 180 arrangementer med DR's egne kor og orkestre samt børneaktiviteter, ca. 110 arrangementer afholdes med udgangspunkt i DR's øvrige public service-virksomhed (f.eks. 'DR's Store Juleshow', 'Året der gik', internationale kammermusikkonkurrencer mv.), mens de resterende ca. 150 arrangementer gennemføres på kommercielle vilkår med konferencer og udefrakommende turnerende kunstnere, som spænder over jazz, rock, pop, talks mv.

DR Koncerthuset og dets ensembler har, udover deres virke i Danmark, en række internationale forpligtigelser og samarbejdspartnere. Hvert år udveksles hundredvis af timers optagelser fra DR's ensembler i EBU (Europæiske Broadcast Union), hvorfra optagelserne udsendes til millioner af lyttere over hele Europa. Det samme gælder en række digitale medier, hvor DR's ensembler møder millioner af brugere verden over.

For at DR Koncerthuset kan løse sin opgave og *“give befolkningen mulighed for at opleve levende musik i høj kvalitet”*, er det afgørende vigtigt, at DR og Koncerthuset kan tiltrække gæster til sine arrangementer. Her spiller parkeringsfaciliteterne en meget vigtig rolle.

Parkeringspladsens betydning for Koncerthuset og DR

DR's parkeringsplads på Optionsgrunden rummer 511 pladser og betjener en række forskellige brugergrupper, herunder gæster til arrangementer og koncerter i Koncerthuset, medvirkende i DR's tv- og radioprogrammer, leverandører og ansatte i DR (ca. 360 DR-medarbejdere har en fast parkeringslicens).

Parkeringspladsen spiller således en afgørende rolle for DR's virke. Det vil forringe DR's muligheder for at levere public service-indhold til danskerne, herunder ved at afholde



arrangementer og koncerter i Koncerthuset, hvis DR er begrænset i sine muligheder for at invitere danskerne inden for.

Af de ca. 440 årlige arrangementer i Koncerthuset er der ca. 200 arrangementer i den store koncertsal med plads til 1.800 gæster. Ved disse arrangementer, der typisk finder sted om aftenen, er udnyttelsen af parkeringsarealets 511 pladser særdeles høj, og parkeringspladsen er typisk fyldt helt op.

Tilsvarende er parkeringspladsen også som oftest fyldt, når der er publikumsarrangementer i DR's TV-studier, Kulturnat, konferencer i DR Byen mv.

Også på de tidspunkter, hvor der ikke er arrangementer i Koncerthuset eller i DR Byen i øvrigt, er der en høj belægningsgrad på parkeringspladsen. DR har foretaget en optælling i september og oktober 2022, som viser, at der på 'almindelige' hverdage, dvs. hvor der ikke er særlige arrangementer, koncerter mv., ved middagstid (omkring kl. 12.00) gennemsnitligt er parkeret over 400 biler på parkeringspladsen ud af de i alt 511 pladser. Denne høje belægningsgrad, som formentlig vil stige hen over vinteren, giver allerede i dag udfordringer, når der i samme tidsrum holdes arrangementer i Koncerthuset eller i øvrige dele af DR Byen, som f.eks. konferencer.

Konsekvenserne ved et metrobyggeri

Københavns Kommunes og Metroselskabets planer for metrobyggeriet ved DR Byen indebærer, at langt hovedparten af DR's parkeringsplads inddrages til byggeplads i perioden fra 2027 til 2035, ligesom der permanent vil blive lagt beslag på dele af DR's nuværende parkeringsplads (til f.eks. opgang fra station). DR estimerer, at Metroselskabets nuværende planer indebærer, at der kun vil være omkring 200 pladser til rådighed i den otteårige byggeperiode.

Mens mange københavnere formentlig benytter sig af offentlig transport til Koncerthuset, er ældre gæster og gæster fra resten af Danmark efter DR's vurdering helt afhængige af at kunne transportere sig til Koncerthuset i egen bil og forventer at have et sted at parkere. DR Koncerthuset har en stor kundebase på hele Sjælland og tiltrækker også gæster fra resten af landet. Uden en parkeringsplads vil særligt denne kundegruppe have forringede adgangsmuligheder til den koncertsal, de har ydet bidrag til via licens og skatte kroner.

Dette vil også have en række negative konsekvenser for DR og for Koncerthuset.

- DR vil med al sandsynlighed ikke kunne tiltrække de gæster, som er nødvendige for at opretholde Koncerthusets nuværende drift, hvilket vil have betydelige økonomiske konsekvenser for DR.

DR Koncerthuset omsætter årligt for ca. 100 mio. kr. fordelt på billetindtægter, conferenceomsætning samt bar- og restaurantomsætning. Metroselskabets planer for DR's parkeringsareal må forventes at medføre en betydelig omsætningsnedgang, idet Koncerthuset med al sandsynlighed vil blive fravalgt som venue for både koncerter og konferencer.

- Omsætningsnedgangen vil tvinge DR Koncerthuset til at nedjustere både antallet af public service-arrangementer og kvaliteten af disse for at nedbringe udgifterne tilsvarende. Dette vil få en række negative konsekvenser for det kultur- og musiktilbud, som DR kan tilbyde danskerne. Den reducerede økonomi vil således betyde,



at DR's kor og ensembler ikke kan gennemføre det ønskede antal arrangementer eller i øvrigt opretholde det høje kunstneriske niveau i deres musikalske aktiviteter.

Dette indebærer, at DR ikke i samme grad som tidligere vil kunne leve op til sine forpligtelser overfor Kulturministeriet iht. DR's public service-kontrakt, idet aktivitetsniveauet med DR's egne kor og ensembler og udefrakommende kunstnere i Koncerthuset i dette scenarie vil blive reduceret.

Utilstrækkelige parkeringsforhold vil herudover væsentligt forringe DR Koncerthuset konkurrenceevne og markedsværdi i forhold til de primære partnere og leverandører i kulturmarkedet. Det må forventes, at de store agenter, bureauer og samarbejdspartnere i højere grad vælger alternative venues, når deres artister skal placeres, og publikum serviceres.

- En omsætningsnedgang vil også påvirke DR's øvrige public service-tilbud. En stor del af publikumsindtægterne fra Koncerthuset bidrager således til finansiering af DR's public service-virksomhed. Årligt bidrager koncerter med DR's ensembler med publikumsindtægter på godt 50 mio. kr. til finansiering af DR's public service-virksomhed. Såfremt denne indtægt falder markant, vil det have direkte betydning for DR's programbudget og dermed det indhold, som DR udkommer med til danskerne.
- DR vil gå glip af en væsentlig årlig parkeringsindtægt.

Ad 2 Akustisk påvirkning af DR's og Koncerthuset's produktioner

DR Koncerthuset producerer dagligt musikoptagelser i meget høj kvalitet, ligesom der i DR's øvrige studier dagligt pågår optagelser, som ikke tåler støj. I DR's studier produceres store dramaserier, TV-programmer, radio mv. I DR Koncerthuset gennemføres prøver, koncerter og indspilninger med nogle af verdens førende musikere. Da DR Koncerthuset og DR's øvrige studier ligger umiddelbart op til den planlagte byggezone, er der behov for en særlig opmærksomhed på lavfrekvent støj (vibration) fra bore- og tunnelarbejde.

Der er ikke gennemført forsøg eller målinger, der med sikkerhed kan afklare, i hvor høj grad en mulig byggestøj vil kunne trænge ind i DR's studier og Koncerthuset. Det er således uvist, om byggearbejdet vil kunne forhindre gennemførelsen af planlagte produktioner, eller om studierne og Koncerthuset's lydisolering er tilstrækkelig til at gennemføre (lyd)optagelser på internationalt top-niveau som hidtil.

Som bekendt blev støjgrænserne¹ ifm. Cityringens byggepladser fastlagt til 77 dB (A) på hverdage kl. 07:00-18:00 og lørdage kl. 09:00-16:00. I den forbindelse er det væsentligt at hæfte sig ved, at denne støjgrænse er fastlagt som et gennemsnit over en periode, og at der således tidligere – indenfor disse støjgrænser – er dokumenteret peak-niveauer på over 80 dB (A)². Peak-niveauerne er væsentlige i relation til DR's produktioner, da det netop vil være peak-niveauerne og ikke gennemsnitsværdien, der er afgørende for, om en optagelse eller indspilning kan gennemføres upåvirket af støj eller ej.

Det økonomiske tab ved afbrydelsen af planlagte optagelser og indspilninger som følge af støj kan være betragteligt. Afbrydelsen af en indspilning med DR Symfoniorkestret vil f.eks. svare til et tab på 0,3-0,5 mio. kr. per dag – alt efter produktionens karakter. Hertil skal det

¹ <https://m.dk/stationer/%C3%B8sterport/st%C3%B8jregler-og-st%C3%B8j%C3%A5linger/>

² <https://m.dk/media/1998/kk-070119-130119-oestbanegade.pdf>



bemærkes, at der i DR typisk foregår flere lydfølsomme produktioner sideløbende med hinanden. Én dags afbrydelse af planlagte produktioner og indspilninger som følge af støj kan således overstige det ovennævnte tab betragteligt.

Når en eventuel ny metrolinje M5 er etableret, kan der som bekendt også opstå støjgener, når togene kører underjordisk forbi DR Byen. Risikoen for, at etableringen af metrolinje M5 medfører støj, der påvirker DR's mulighed for at producere, er dermed som udgangspunkt ikke kun begrænset til byggefasen. De ovennævnte risici gælder derfor i metrolinjens samlede levetid.

Ad. 3 DR's byggeprojekt på parkeringsarealet

DR samarbejder aktuelt med AP Pension (AP) og Cobe Arkitekter (Cobe) om et større byggeprojekt på parkeringsarealet, der omfatter opførelsen af en parkeringskælder til DR samt mere end 30.000 etagekvadratmeter, herunder lejeboliger ejet af AP samt en daginstitution og et plejecenter, der vil være ejet af kommunen eller almene boliger.

AP's og Cobes projekt blev valgt efter en projektkonkurrence, der blev gennemført i 2021. Efter en grundig evaluering med inddragelse af Teknik- og Miljøforvaltningen og stadsarkitekten i København Kommune, blev opgaven i foråret 2022 tildelt AP og Cobe. Lokalplansprocessen skulle begynde i dette efterår, og en fuldt etableret parkeringskælder til DR var planlagt færdigbygget i 2025.

Projektet blev igangsat, fordi den gældende lokalplan for området ikke tillader den nuværende terrænparkering, og fordi kommunen har betinget den dispensation til terrænparkering, som DR pt. har, af at DR fremmer bebyggelsen af grunden. Hos alle involverede er der allerede brugt meget tid og mange penge på projektet. For DR har der eksempelvis været store udgifter til bl.a. juridisk og byggeteknisk rådgivning samt honorering af de tilbudsgivende konsortier for deltagelse i udbuddet.

De planer for etablering af en ny metrostation ved DR Byen, som fremgår af høringsmaterialet for linje "M5 Lilla", er imidlertid af så indgribende karakter, at DR ikke kan realisere det planlagte byggeprojekt. I henhold til DR's projekt skulle der således etableres en rampe til parkeringskælderen fra Ørestads Boulevard på tværs af det sted, hvor kommunen ønsker at etablere skakten til den nye metrostation og crossover-sporet (skiftespor). En løsning med at etablere metrostationen og crossover-sporet under DR's rampe og parkeringskælder synes ifølge Metroselskabet heller ikke mulig, idet metrostationen og crossover-sporet ønskes etableret umiddelbart under terrænlinsen. Herudover umuliggøres DR's byggeprojekt af det forhold, at Metroselskabet planlægger at anvende hovedparten af grunden til byggeplads. Hertil kommer, at der efter metroarbejdets færdiggørelse i 2035 næppe vil være tilstrækkelig plads tilbage på grunden til at opføre de projekterede 30.000 etagekvadratmeter.

DR har først været bekendt med overvejelserne om en ny metrolinje med stop ved DR Byen i juni 2022, dvs. efter endt projektkonkurrence og valg af AP og Cobe, og er først blevet bekendt med de konkrete planer for et eventuelt metrobyggeri ved DR Byen, herunder planerne for DR's parkeringsplads, da høringsmaterialet blev offentliggjort.

De foreløbige metroplaner ved DR Byen betyder ikke blot, at AP og Cobes nuværende byggeprojekt ikke kan realiseres, men også at DR efter endt metrobyggeri (dvs. i 2035) – såfremt kommunen på dette tidspunkt fortsat ønsker grunden bebygget – med stor sandsynlighed heller ikke vil kunne bebygge grunden i samme omfang, som det er lagt til grund i AP's og Cobes projekt. Det fremgår således af høringsmaterialet, at en ny metrostation og



crossover-spor planlægges placeret under DR's Optionsgrund. Det er uklart, om der kan bygges ovenpå dette, ligesom opgangssituation mv. vil lægge beslag på en del af det areal, hvor det i AP og Cobes projekt er forudsat, at der skal bygges. Herudover går DR ud fra, at der vil gælde visse regler for, hvor tæt på en ny metrolinje man må bygge, hvilket vil reducere byggefeltet yderligere.

Dette betyder samlet set, at der formentlig ikke vil kunne bygges 30.000 etagekvadratmeter, sådan som det er tilfældet i AP og Cobes projekt. Dette vil have betydelige negative økonomiske konsekvenser for DR, såfremt kommunen efter endt metrobyggeri fortsat ønsker grunden bebygget.

DR ville således med det nuværende byggeprojekt have finansieret opførelsen af en parkeringskælder til DR ved salg af grunden inkl. byggeretter svarende til 30.000 etagekvadratmeter i AP. Det nuværende byggeprojekt hviler på den baggrund økonomisk i sig selv.

Ved varigt at inddrage en del af DR's parkeringsplads til metrostation og crossover-spor, må det imidlertid af ovennævnte grunde formodes, at DR mister et betydeligt antal byggeretter, hvilket mindsker grundens værdi markant.

Herudover betyder det reducerede grundareal formentlig, at DR's parkeringskælder skal etableres i to niveauer under jorden, for at DR's samlede parkeringsbehov kan opfyldes. Dette vil medføre en kraftig fordyrelse af det samlede byggeprojekt.

Disse forhold ændrer væsentligt ved de økonomiske forudsætninger for et byggeprojekt på Optionsgrunden og vil formentlig indebære, at DR vil være nødsaget til at bruge public service-midler (skatte kroner) på projektet – medmindre DR ifm. et metrobyggeri kompenseres fuldt ud for tabte byggeretter og øgede byggeomkostninger.

Samlet set vil det indebære et økonomisk tab for DR, der kan opgøres til et trecifret millionbeløb.

Opsummering

Som anført øverst ser DR en udbygning af metroen som et spændende projekt i den videre udvikling af København.

DR håber dog samtidig, at Københavns Kommune og Metroselskabet vil udvise forståelse for den særlige position, som Koncerthuset indtager i dansk kulturliv, og for de vidtrækkende konsekvenser, som en hel eller delvis inddragelse af DR's parkeringsareal vil medføre for Koncerthuset og DR's public service-tilbud til danskerne.

DR medvirker gerne til at finde løsninger, der både tilgodeser Københavns Kommunes ønske om en bedre metrobetjening af Amager og sikrer en tilstrækkelig parkeringskapacitet, så Koncerthuset kan give danskerne adgang til levende musik af høj kvalitet, sådan som det fremgår af DR's public service-kontrakt.

På baggrund af det offentliggjorte høringsmateriale vil DR opfordre til, at der foretages en grundigere undersøgelse af mulighederne for at føre den foreslåede linje "M5 lilla" udenom DR Byen.

Hvis der i kølvandet på sådan en undersøgelse måtte være ønske om at etablere en ny metrolinje og -station ved DR Byen, vil DR opfordre til at følgende forhold vurderes nærmere:



- DR har noteret, at der ønskes et crossover-spor (skiftespor) i den nordvestlige ende af den skitserede skakt på DR's grund. Alene denne del af skakten kræver inddragelse af en betydelig del af DR's parkeringsareal til byggeplads, og DR foreslår, at det undersøges, om dette crossover-spor kan etableres et andet sted.
- Tilsvarende vil DR foreslå, at det undersøges, om selve metrostationen kan placeres længere mod syd og måske med en mere vest-østgående retning for ligeledes at begrænse byggefeltet. Hermed kan man formentlig også spare en vis mængde tunnelrør, idet der på denne måde opnås en mere direkte linjeføring i retning mod Islands Brygge v/Bryggebroen.
- DR vil ligeledes foreslå, at det uanset udfaldet af ovenstående undersøges, om der i videre omfang kan etableres bygge- og arbejdsplads på arealer, der ikke overlapper med DR's parkeringsplads, således at Metroselskabet ikke lægger beslag på hovedparten af et for DR forretningskritisk areal.

DR indgår gerne i en dialog om disse og andre tænkelige løsningsforslag med Københavns Kommune og Metroselskabet, så et kommende metrobyggeri forhåbentlig kan realiseres, uden at det får en invaliderende effekt på Koncerthuset og/eller betydelige negative økonomiske konsekvenser for DR.

Såfremt der træffes en endelig beslutning om etablering af linjen "M5 lilla" med en hel eller delvis inddragelse af DR's parkeringsareal, skal DR fuldt ud kompenseres for alle de negative økonomiske implikationer, der følger af bl.a. den lange byggeproces, de varige driftsgener og grundens varige værditab.

For at mindske disse implikationer, vil DR derfor også bede om, at der i forbindelse med planlægningen af metrobyggeriet tages hensyn til DR's mulighed for at gennemføre sine mange aktiviteter, herunder koncerter, optagelser og prøver, og at DR inddrages i dette planlægningsarbejde.

DR står selvfølgelig til rådighed ved behov for nærmere uddybninger eller spørgsmål til det anførte i DR's høringssvar.

Med venlig hilsen

Maria Rørbye Rønn
Generaldirektør

Svar til: Høring 58488 af: Emil Nielsen

APPLICATION DATE

28. oktober 2022

SVARNUMMER

262

INDSENDT AF

Emil Nielsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Dansk Metal

BY

København

POSTNR.

2450

ADRESSE

Molestien 7

HØRINGSSVAR

Se vedhæftede pdf-fil.

Dbh

Emil Nielsen

Erhvervspolitisk chef

Dansk Metal

MATERIALE:

hoeringssvar til metrolinje m5 - idefasehoering for miljoevurdering. dansk metal.pdf



HØRINGSSVAR
Københavns Kommune

Formandssekretariatet
Emil Drevsfeldt Nielsen
Erhvervspolitisk chef
Telefon +45 2229 3521

emni@danskmetal.dk
danskmetal.dk

28. oktober 2022

Hørings svar til Metrolinje M5 – idéfasehøring for miljøvurdering

Dansk Metal takker for muligheden for at indgive bemærkninger til Københavns Kommune til Idéfasehøring for miljøkonsekvensvurdering til Metro linje 5.

For Dansk Metal er det vigtigt at understøtte udvikling og arbejdspladser. Her er velfungerende mobilitet og tilgængelig infrastruktur altafgørende. En kommende metrolinje M5 er derfor essentiel for at kunne understøtte udviklingen og arbejdspladser i og omkring København. Metrolinje M5 vil særligt få betydning i de kommende byområder Lynetteholm og Refshaleøen. Her forventes det, at der vil komme omkring 35.000 indbyggere på Lynetteholm. Ligesom det forventes, at området vil skabe 35.000 arbejdspladser til området. På samme tid vil en M5 metrolinje være med til at aflaste de kommende års stigende trængsel i trafikken samt de kapacitetsudfordringer, som passagerer vil komme til at opleve på de nuværende metrolinjer.

Med en ny M5 metrolinje gives der også mulighed for, at fremtidige metroforbindelser kan kobles på M5 metrolinjen. Dansk Metal ser derfor M5 Øst – Lilla med en linjeføring fra Københavns Hovedbanegård via Islandsbrygge, Amagerbrogade og videre til Refshaleøen og Amagerbrogade, som den mest hensigtsmæssige linjeføring. Denne linjeføring vil aflaste et større område og samtidig i fremtiden kunne understøtte mobiliteten på tværs af Øresund med mulighed for en Øresundsmetro, som vil øge mobiliteten og forbedre integrationen mellem det danske og sydsvenske arbejdsmarked.

For Dansk Metal er det afgørende, at det i den kommende miljøkonsekvensvurdering bliver undersøgt, hvilke konsekvenser anlæg af kontrol- og vedligeholdelsescentret for den kommende M5 metrolinje på Prøvestenen, har af konsekvenser for Prøvestenens nuværende erhvervsarealer og funktion som erhvervshavn.

Prøvestenen har i dag en vigtig rolle, når det gælder den kritiske infrastruktur for København og Sjælland i modtagelse, håndtering og lagring af vigtige brændstoffer og råstoffer. Virksomhederne på Prøvestenen håndterer bl.a. brændstofforsyningen til Københavns Lufthavn og medicinalindustrien. Det er derfor vigtigt, at kontrol- og vedligeholdelsescentret ikke medfører arealtab for de nuværende virksomheder, så de ikke kan opretholde deres funktioner med tilhørende arbejdspladser. Allerede i dag er der en høj grad



af tung kørende trafik til og fra Prøvestenen. Dette vil kun tiltage, når der bliver behov for yderligere håndtering af byggemateriale ved anlæg af et kontrol- og vedligeholdelsescenter. Ligesom Prøvestenen også er tiltænkt en vigtig rolle i anlægget af fremtidige anlægsprojekter, herunder en kommende Østlig Ringvej. Det er derfor en bekymring, at der ikke er kapacitet til de mange anlægsprojekter, hvor Prøvestenen er tiltænkt en central placering.

Ligeledes må placeringen af kontrol- og vedligeholdelsescentret ikke forhindre Prøvestenens fremtidige potentiale til håndteringen af fremtidens grønne brændsler som bl.a. får betydning for Københavns Lufthavne.

Det er Dansk Metals vurdering, at hvis etableringen af kontrol- og vedligeholdelsescentret har for stor påvirkning af Prøvestenens nuværende vigtige funktion for kritisk infrastruktur, opretholdelse af erhvervsarealer og arbejdspladser, så bør man placere kontrol- og vedligeholdelsescentret et andet sted end den på nuværende planlagte arealplacering på Prøvestenen. Der bør i miljøkonsekvensvurderingen derfor også undersøges alternative placeringer.

Dansk Metal vil ikke kunne støtte den foreslåede placering af kontrol- og vedligeholdelsescenteret, hvis denne får betydelig påvirkning af arealtab og arbejdspladser.

Såfremt ovenstående giver anledning til spørgsmål eller kommentarer står vi til rådighed.

Med venlig hilsen
Emil Drevsfeldt Nielsen

Erhvervspolitisk chef
Formandssekretariatet

Svar til: Høring 58488 af: Andreas Juhl-Rohde

APPLICATION DATE

28. oktober 2022

SVARNUMMER

261

INDSENDT AF

Andreas Juhl-Rohde

BY

København N

POSTNR.

2200

ADRESSE

Åboulevard 4, st. th

HØRINGSSVAR

Se vedhæftede.

MATERIALE:

høringssvar fra noerrebro lokaludvalg vedr. høring af metrolinje m5 - idfasehøring for miljøevurdering.pdf

**Sekretariatet for Nørrebro Lokaludvalg
Økonomiforvaltningen**



Høringssvar fra Nørrebro Lokaludvalg vedr. høring af Metrolinje M5 - idéfasehøring for miljøvurdering

Nørrebro Lokaludvalg ønsker at få dækket Indre Nørrebro med ordentlig kollektiv trafik, Metro. Vi ønsker derfor at der etableres metrostationer ved Stengade og Rigshospitalet. Dvs. den foreslåede lilla løsning, hvor den tilsluttes M6, der færdiggøres så der kommer Metro til Bispebjerg og Brønshøj/Tingbjerg.

Metroselskabet må ændre praksis ved anlæg af arbejdspladser og stationer. Det er ikke acceptabelt, som foreslået, at grønne områder på Nørrebro inddrages i årevis. Anlæg foretages nedefra tunneler med færrest mulige indgreb i overfladen, kun ned og opgange til Metrostationer på overfladen, f.eks. i Stengade, lokaludvalget ønsker at rulletrapper føres helt op til terræn.

Venlig hilsen
Mogens Petersen
Forperson for Nørrebro Lokaludvalg

28. oktober 2022

Sagsnummer
2022-0339828

Dokumentnummer
2022-0339828-1

Sekretariatet for Nørrebro
Lokaludvalg
Nørrebrogade 208
2200 København N

EAN-nummer
5798009800466

Svar til: Høring 58488 af: Region Skåne

APPLICATION DATE

28. oktober 2022

SVARNUMMER

260

INDSENDT AF

Region Skåne

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Regionala utvecklingsnämnden

BY

Kristianstad

POSTNR.

29189

ADRESSE

Västra Storgatan 12

HØRINGSSVAR

Hej!

Översänder Region Skånes yttrande över Köpenhamns kommuns miljöutredning för metrolinje M5.

/ enligt uppdrag

Vänliga hälsningar

Eva Roosvall

Nämndadministratör

Koncernkontoret

Koncernstab kansli

Region Skåne

Postadress: Region Skåne Koncernstab kansli, 291 89 KRISTIANSTAD

Besöksadress: Rådhus Skåne, Kristianstad

tfn (växel)+46 (0) 44- 309 30 00

region@skane.se

Skane.se

MATERIALE:

region skaanes yttrande over kopenhamns kommuns miljoutredning for metrolinje m5.pdf

Regionala utvecklingsnämnden

Bengt G. Nilsson
Bengt.G.Nilsson@skane.se

YTTRANDE

Datum 2022-09-27
Ärendenummer 2022-POL000341



1 (2)

Yttrande över Köpenhamns kommuns miljoutredning för metrolinje M5

Bakgrund

Metroselskabet har ansökt om att Köpenhamns kommun genomför en miljöutvärderingsprocess (VVM) för metrolinjen M5. Ansökan omfattar två alternativa linjedragningar, benämnda *M5 Väst (Österport-Lynetteholm)* och *M5 Öst (Huvudbangården-Refshalvön-Lynetteholm)*.

Köpenhamns kommun ska i egenskap av myndighet fastställa omfång och detaljeringsgrad gällande projektets miljöpåverkan i den miljökonsekvensrapport som Metroselskabet ska utarbeta.

Ett första steg i processen är en inledande idefashöring (remissrunda) där Köpenhamns kommun inhämtar idéer och förslag på de miljöaspekter, alternativ och andra utredningar som bör ingå i miljökonsekvensrapporten.

Mot bakgrund av idefashöringen utarbetar Köpenhamns kommun därefter en vitbok över inkomna höringsvar (remissvar). Den kommande miljökonsekvensrapporten kommer att begränsas till ett av de två linjealternativen.

Region Skånes remissvar

Som regional utvecklingsaktör ser Region Skåne stor potential i utbyggnad av bostäder och kollektivtrafik. Den föreslagna utbyggnaden av Köpenhamns metro är dock i första hand en dansk angelägenhet. Mot den bakgrunden avser inte Region Skåne utvärdera de olika alternativens effekt på resande och utveckling i Köpenhamnsområdet.

Däremot har Region Skåne ställt sig bakom en framtida utbyggnad av metro Köpenhamn-Malmö, den så kallade Öresundsmetron. Vårt svar tar därför fasta på möjligheterna att i framtiden förverkliga planerna på en Öresundsmetro.

Region Skåne ser det dansk-svenska samarbetet inom ramen för Greater Copenhagen som mycket angeläget. Här arbetar vi tillsammans för att utveckla inte bara vår geografiska region, utan även förbättra transportmöjligheterna till förmån för både Danmark och Sverige i helhet. För att säkra fortsatt hållbar tillväxt och utveckling krävs en ökad integration mellan södra Sverige och Själland. Greater Copenhagen pekar ut ett antal viktiga infrastrukturinvesteringar, där inte minst nya fasta förbindelser över Öresund är viktiga då Öresundsbron på sikt förväntas få kapacitetsproblem. Öresundsmetron innebär en kapacitetsförstärkning och en väsentlig möjlighet att stärka integrationen mellan metropolerna Köpenhamn och Malmö. Parterna i Greater Copenhagen är överens om att en svensk-dansk nationell utredning av en Öresundsmetro bör påbörjas så snart som möjligt.

Av de två alternativa linjedragningarna är det främst M5 Öst som möjliggör en framtida uppkoppling av metrosystemet med en Öresundsmetro till Malmö. Region Skåne förordar därför att M5 Öst är det alternativ som utreds vidare i en VVM-undersökning.

Därtill förordar Region Skåne att det i samband med VVM-undersökningen görs en delutredning för att belysa möjligheterna att i framtiden ansluta en Öresundsmetro till M5 Öst.

Svar til: Høring 58488 af: Bjarne Kirkeby

APPLICATION DATE

28. oktober 2022

SVARNUMMER

259

INDSENDT AF

Bjarne Kirkeby

BY

Næstved

POSTNR.

4700

ADRESSE

Erantisvej 15

HØRINGSSVAR

I forbindelse med arrangementer rundt omkring i byen, opleves det ofte at der voldsom trængsel - det virker til at eksisterende stationer er for underdimensioneret, og det skaber utryghed når der er spidsbelastning. Min klare anbefaling er, at overdimensionere stationerne ud fra forventet befolkningstilvækst og øget brug af metroen i f.eks. år 2070, hvor Lynetteholmen forventes at være fuldt udbygget.

Svar til: Høring 58488 af: Bjarne Kirkeby

APPLICATION DATE

28. oktober 2022

SVARNUMMER

258

INDSENDT AF

Bjarne Kirkeby

BY

Næstved

POSTNR.

4700

ADRESSE

Erantisvej 15

HØRINGSSVAR

København og Malmø skal forbindes via metro! Det ville være unaturligt andet.

både København og Malmø, samt alle mennesker i hver by og et stort opland til begge byer vil nyde godt af dette.

jeg vil forvente at de nærmeste stationer imellem overgangen muligvis kan blive de travleste.

Svar til: Høring 58488 af: Bjarne Kirkeby

APPLICATION DATE

28. oktober 2022

SVARNUMMER

257

INDSENDT AF

Bjarne Kirkeby

BY

Næstved

POSTNR.

4700

ADRESSE

Erantisvej 15

HØRINGSSVAR

Jeg anbefaler at der etableres erhvervslokaler på stationerne således, at der f.eks. kan være en kiosk, nogle take away restauranter osv.

Svar til: Høring 58488 af: Georg Christiansen

APPLICATION DATE

28. oktober 2022

SVARNUMMER

256

INDSENDT AF

Georg Christiansen

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Bregnegangen 24

HØRINGSSVAR

I forhold til den nye halvø bør I gå videre med den orange løsning, der på sigt kan forlænges ved Østerport st.

I forhold til mere betjening på tværs af havnen og på Amager bør I gå videre med selvstændig løsning.

At blande de to projekter sammen er som at blæse med mel i munden. Ikke effektivt at passagerer fra f.eks. Refshaleøen skal en lang tur sydover ned gennem Amager for at komme ind til byen.

Hvis det er tanken på sigt at få en nr. 2 ringmetro så er det også en skidt løsning (ikke noget der reelt bliver etableret i andre byer, der er behov for mere radiale metrolinjer i fremtiden. F.eks. Tårnby st. (Amager) - Herlev St. via. Brønshøj. Fra Tårnby St. under Amager Landevej, Amagerbrogade, herefter svarende til lillas linjeføring fra Amagerbrogade via DR, Hovedbanegården og endelig fortsat til Riget og ud under Frederikssundsvej til Herlev St. Her får man skabt en ekstra linje under havnen, man får dækket det tæt befolkede "gamle" Amager og Brønshøj bliver endelig tilgodeset.

MVH

Georg Christiansen

Svar til: Høring 58488 af: Christian Ericsson

APPLICATION DATE

27. oktober 2022

SVARNUMMER

255

INDSENDT AF

Christian Ericsson

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Amager Boulevard 111B

HØRINGSSVAR

Gør den kommende metrolinje forlænget til Malmø. Bind sammen den svenske by med København så den bliver en del/forstad af København og ikke som idag, en by i et andet land. Gør det nemmere for københavnere og malmøiter at fælles kunne bli et folk!

Det er derudover en kæmpe økonomisk mulighed for København og Danmark at byde flere svensker velkommen til den danske arbejdsmarked!

Svar til: Høring 58488 af: Henrik Henrik Horak

APPLICATION DATE

27. oktober 2022

SVARNUMMER

254

INDSENDT AF

Henrik Henrik Horak

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Axel Heides Gade 14, 2 Tv

HØRINGSSVAR

Jeg bor på Islandsbrygge tæt på cykel broen til Fisketorvet. Her er ingen offentlig transport muligheder og det såkaldte Islandsbrygge Metro stop ligger ikke på Bryggen men 1,5 km fra Bryggen eller 15 minutter på cykel herfra. Kan vi evt få et Islandsbrygge metro stop som faktisk ligger på Islands brygge og omdøbe det nuværende til sønder campus ?

Svar til: Høring 58488 af: Bengt E Svensson genom Christer Persson

APPLICATION DATE

27. oktober 2022

SVARNUMMER

253

INDSENDT AF

Bengt E Svensson genom Christer Persson

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Future City Malmö, ideell förening

BY

Malmö

POSTNR.

21753

ADRESSE

C/o Christer Persson, Regementsgatan 31D

HØRINGSSVAR

Se bifogat dokument.

MATERIALE:

m5-horing 221030.pdf

Remissyttrande över "Metrolinje M5 - idéfasen för miljövärdering"

Future City Malmö (FCM) är en ideell förening i Malmö som arbetar för centrala Malmös utveckling. Materialet om metrolinje M5 innehåller en stor mängd aspekter på utbyggnaden av en ny metrolinje. Föreningen har valt att begränsa sitt remissyttrande till frågan om den så kallade Öresundsmetrons anslutning i Köpenhamn. Öresundsmetron är tänkt som en borrad metrotunnel med direktförbindelse mellan centrala Köpenhamn och Malmö.

De viktigaste punkterna i FCM:s yttrande är följande:

- *Vid utbyggnaden av Lynetteholm vill vi starkt betona vikten av att en anslutning av Öresundsmetron görs möjlig.*
- *Den föreslagna metrolinjen M Lilla har avgjorda fördelar vid anslutning av en Öresundsmetro från Malmö eftersom den ger mer direkt kontakt med centrala Köpenhamn och Köpenhamn H.*

Idén om Öresundsmetron lanserades 2009. Malmö stad och Köpenhamns kommun har tillsammans genomfört fem utredningsetapper med stöd av EU-medel via Interreg-programmet. Det fortsatta arbetet kräver fördjupade utredningar som bör genomföras i staternas regi i nära samarbete med de två städerna. I Sverige kommer ett statligt utredningsarbete sättas i gång i syfte att skapa ett underlag då nästa långsiktiga nationella infrastrukturplan ska beslutas.

Enligt FCM är Öresundsmetron en strategisk faktor för framtidens Malmö. Därför har FCM startat ett opinionsbildande arbete som bedrivs av den så kallade Metroklubben. Syftet är att bidra till förverkligandet av Öresundsmetron. Förutom att nå ut till den breda allmänheten förs diskussioner med Malmö stad, Region Skåne och de olika pendlarföreningarna i Öresundsregionen.

Mot den bakgrunden önskar FCM framföra sin syn på Öresundsmetron och dess relation till förslaget om Metrolinje 5 i Köpenhamn. Vi betraktar motiven för Öresundsmetron ur två perspektiv. Det första är kopplat till Öresundsregionen och relationen Malmö-Köpenhamn. En anslutning av Öresundsmetron till metron i Köpenhamn skapar helt nya resmöjligheter. Det

andra perspektivet är knutet till de möjligheter som Öresundsmetron skapar i Malmö för den framtida utvecklingen av kollektivtrafiken.

FCM delar uppfattningen om Öresundsmetrons betydelse för den framtida tågtrafiken över Sundet. Den kommer att avlasta Öresundsbron och göra det möjligt för en ökad godstrafik och fjärrtågtrafik. Detta kommer att bli nödvändigt av flera skäl, inte minst på grund av öppningen av tunneln under Fehmarn bält.

Öresundsmetron kommer också att bidra till Öresundsregionens integration och utveckling genom att erbjuda snabba och bekväma persontransporter mellan centrala Köpenhamn och Malmö. Köpenhamns och Malmös vision om att växa samman och upplevas som ett sammanhängande stadsområde har därmed goda förutsättningar att kunna realiseras. Det bör understrykas att hela Öresundsregionen kommer att dra nytta av Öresundsmetron genom att restiderna förkortas. Fler människor och företag kommer att lättare kunna utnyttja regionens olika tillgångar och utbud. Förutsättningarna för att få en större sammanhållen arbetsmarknad och bostadsmarknad ökar markant. Det skulle till exempel gagna den skånska arbetskraften som lättare och smidigare skulle få tillgång till den varierade arbetsmarknaden i Storköpenhamn. Utbudet av shopping, kultur, sport, rekreation med mera på båda sidor Sundet skulle bli mycket lättare att ta del av. Valet av bostad i regionen skulle underlättas, eftersom en större och mer varierad bostadsmarknad kommer att finnas tillgänglig när restiderna förkortas. Det finns således ett antal mycket positiva effekter av en Öresundsmetro.

Förutom de fördelar som räknats upp har Öresundsmetron även en mer lokal påverkan i Malmö. En påverkan som är positiv för hela Öresundsregionen och inte minst för ambitionen om att Köpenhamn och Malmö ska utvecklas till ett sammanhängande stadsområde. Öresundsmetron gör det möjligt att på sikt möta de kapacitetsproblem för kollektivtrafiken som förväntas uppstå kring 2030 -2035. Resandet för Malmöborna och besökare från hela Öresundsregionen görs bekvämare och snabbare om Öresundsmetron byggs ut med ett antal stationer i de centrala delarna av Malmö. Då kan de första stegen tas mot ett metrosystem även på skånska sidan.

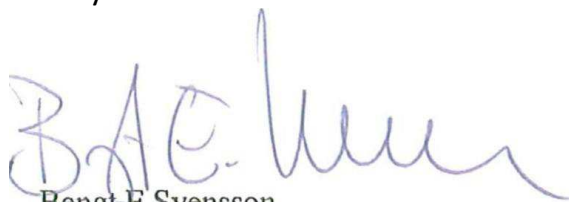
Den bakgrund och de motiv för Öresundsmetron som beskrivits är viktiga, eftersom det krävs ett helhetsperspektiv för att inse de fördelar som en Öresundsmetro har för Öresundsregionen, Köpenhamn och Malmö.

Övergripande kan FCM bara understryka vikten av att ett redan mycket populärt och välfungerande metrosystem i Köpenhamn byggs ut för att dels betjäna Lynetteholms nya stadsdel, dels avlasta hårt belastade delar av dagens metronät. Som tidigare påpekats avser FCM:s synpunkter enbart Öresundsmetrans koppling till Köpenhamn och den diskuterade placeringen på Lynetteholm. Båda alternativen med stationer på Lynetteholm torde göra det möjligt att ansluta en Öresundsmetro, men alternativ M Lilla har avgjorda fördelar. Det avgörande för FCM är att en anslutningsmöjlighet säkerställs i det framtida valet av linjedragning och stationslägen.

Avslutningsvis vill FCM och Metroklubben tacka för möjligheten att ge synpunkter i denna för framtidens resande så viktiga fråga. Vi är övertygade om att ett förverkligande av Öresundsmetron kommer att ge stora fördelar för hela regionen där naturligtvis Köpenhamn och Malmö är nyckelspelare. Lycka till med det fortsatta arbetet.

Malmö den 30 oktober 2022

Future City Malmö
För styrelsen



Bengt-E Svensson
Styrelseordförande

Svar til: Høring 58488 af: amager vest lokaludvalg

APPLICATION DATE

27. oktober 2022

SVARNUMMER

252

INDSENDT AF

amager vest lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

amager vest lokaludvalg

BY

kbh. S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Sundholmsvej 8

HØRINGSSVAR

nu vedlagt borgerinddragelse til høringssvaret

MATERIALE:

hoeringssvar vedr. metro.pdf

**Sekretariatet for Amager Vest Lokaludvalg
Økonomiforvaltningen**

Økonomiforvaltningen



Høringsvar vedr. idéfasehøring af Metrolinjen M5

Amager Vest Lokaludvalg er optaget af, at ny metrolinjemulighed ses i sammenhæng med den samlede fremtidige trafikstruktur på Amager. Det skyldes, at der allerede er og i fremtiden forventes at ske mange forskellige trafikinvesteringer - udvidelse af lufthavnen, Østlig Ringvej, udvidelse og overdækning af Øresundsmotorvejen, Amager Fælled Byggeriet, udviklingen af Bella Kvarter og Lynetteholm.

Dertil kommer, at vi er bekymrede for mængden af transport af jord gennem byen ifm. alle disse infrastrukturprojekter. Af hensyn til borgerne på Amager bør man sikre sig, at man ikke forøger mængden af transporter til yderligere fare for trafiksikkerheden og folkesundheden mhp. partikel- og støjforurening.

Projektet Lynetteholmens videre skæbne er sat i fokus i lyset af mulige negative miljømæssige konsekvenser. Derfor foreslår Amager Vest Lokaludvalg, at der undersøges og beskrives en alternativ linjeføring for M5, den lilla linje, hvor metrostationer Lynetteholm syd og nord udledes og i stedet udformes som en ringbane, som med en metrostation på Refshaleøen forløber videre til Østerport Station.

Lokaludvalgets holdning til valg af placering for den lilla linje på Amagerbrogade er, at den bør placeres så sydligt som muligt, så forbindelsen i så høj grad som muligt imødekommer borgernes ønske om bedre forbindelse på tværs af Amager.

Endelig er vi optaget af, at man sikrer ordentlig handicap-tilgængelighed ved indretningen af Metrostationerne.

Venlig hilsen

Amager Vest Lokaludvalg

27. oktober 2022

Sagsnummer
2022-0328375

Dokumentnummer
2022-0328375-3

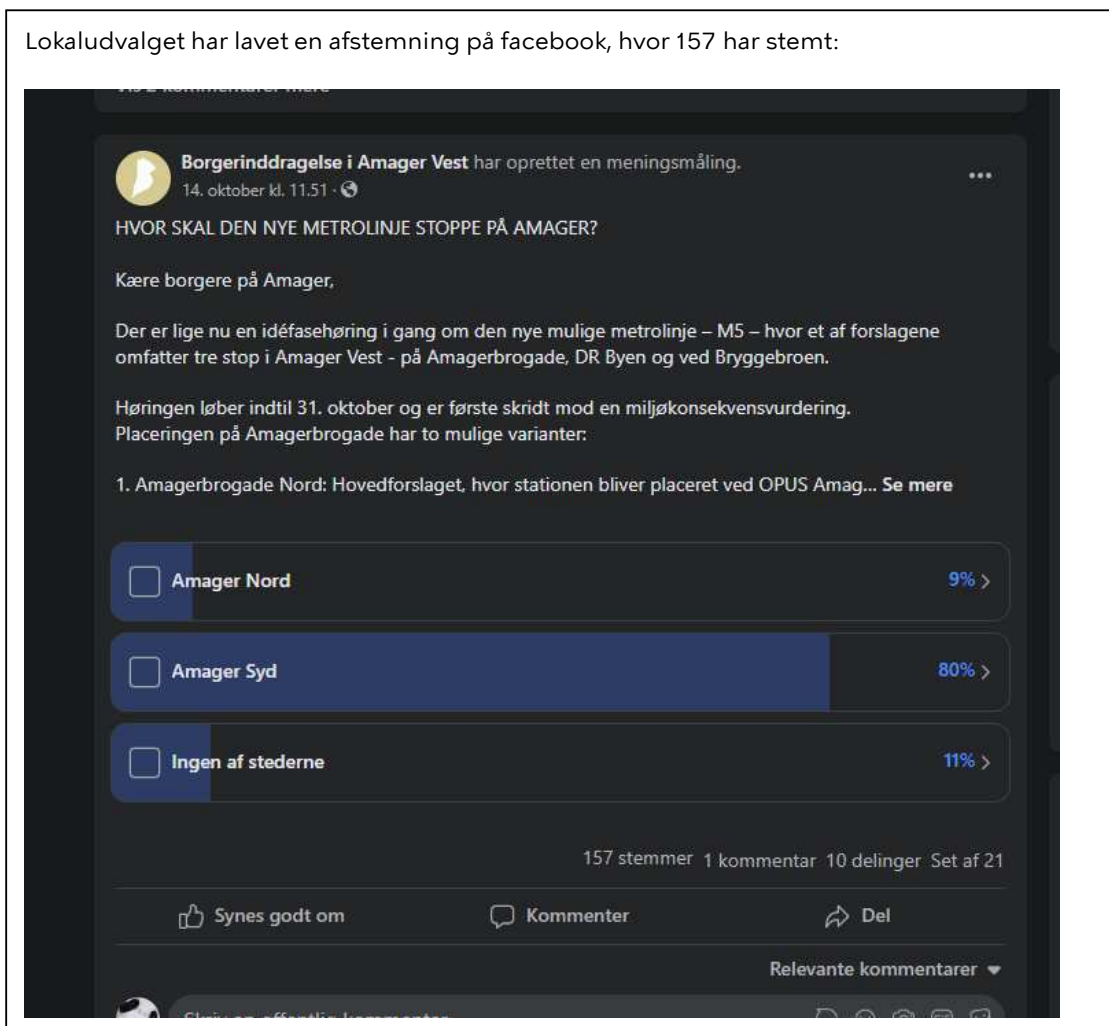
Sekretariatet for Amager Vest
Lokaludvalg
Sundholmsvej 8
2300 København S

EAN-nummer
5798009800442

www.avlu.dk

Baggrunden for lokaludvalgets høringssvar

Lokaludvalget har lavet en afstemning på facebook, hvor 157 har stemt:



Svar til: Høring 58488 af: Dansk Bjerg- og Klatreklub

APPLICATION DATE

27. oktober 2022

SVARNUMMER

251

INDSENDT AF

Dansk Bjerg- og Klatreklub

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Idrætsforening

BY

København

POSTNR.

1432

ADRESSE

Refshalevej 163D

HØRINGSSVAR

Dansk Bjerg- og Klatreklub har gennem de seneste 10 år haft til huse i en hal på den industrikulturelt bevaringsværdige såkaldte Stållinje på Refshaleøen og ønsker at forblive på øen i mange årtier efter transformationen af øen. Dansk Bjerg- og Klatreklub ønsker derfor en linjeføring af M5 uden om Refshaleøen eller en linjeføring, hvor banelegeme mv. og højbanestationen ikke kommer til at ligge gennem/over Stållinjen.

De bygninger Dansk Bjerg- & Klatreklub / Blocs & Walls råder over på Refshaleøen afspejler en vigtig del af fortællingen om København som havne- og industriby, hvor B&W var blandt de store, toneangivende værfter i Danmark gennem 150 år. Kulturmiljøet betegnes som typisk for teknologiudviklingen med løbende tilpasning til nye produktionsformer og arbejdsprocesser. Her er mange spor fra områdets oprindelige storhedstid: de ældste bolværker og kaj anlæg, herunder tør- og flydedokkerne samt de resterende dele af Stållinjen, der går fra havnesiden ned gennem skibsbyggerianlægget, gennem skærehallerne til sektionshallerne og ned gennem kransporene og ud til tørdokken på det opfyldte areal. Dansk Bjerg- & Klatreklub / Blocs & Walls har til huse i den såkaldte "Hovedlænge", som er den ældste del af B&W Skibsværft, der blev anlagt på den nordlige del af den oprindelige Refshaleø i 1872. Klatrehallen er Nordeuropas største klatrehal. Klatrehallen har 100.000 indtjekninger om året og er aktuelt og vil fremadrettet være et væsentligt, positivt bidrag til kultur og fritid på Refshaleøen. Der bør af hensyn til klimaet og miljøet ikke foretages ændringer i de eksisterende bærende konstruktioner og væsentligste bygningsbestanddele på Stållinjen bortset fra facadeudtryk, der skal ændres til et moderne, smukt post-industrielt udtryk.

Dansk Bjerg- og Klatreklub ser gerne, at der etableres en cykelbro til Refshaleøen eksempelvis fra Langelinie.

Svar til: Høring 58488 af: Østerbro Lokaludvalg

APPLICATION DATE

27. oktober 2022

SVARNUMMER

250

INDSENDT AF

Østerbro Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Københavns Kommune

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Svendborggade 5, 4. sal

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedhæftet.

MATERIALE:

oesterbro lokaludvalg hoeringssvar vedr metro til lynetteholm 261022.pdf

**Sekretariatet for Østerbro Lokaludvalg
Økonomiforvaltningen**

Blivhoert.kk.dk

Høringsvar vedr. metro til Lynetteholm

I Miljøkonsekvensrapporten (MKR) bør det sikres, at nødsakten mellem Østerport og Refshaleøen respekterer fredningslinjerne.

Østerbro Lokaludvalg støtter, at Metrolinjen får station nær Rigshospitalet fra starten (2035). Derfor bør denne gren være med i MKR fra starten.

Man forventer, at tunnelrørføringen under f.eks. Indiakaj ligger 20-30 m under vejniveau. MKR bør undersøge, hvordan gener for alle beboere hvor relevant på Østerbro - mindskes mest muligt i anlægs- såvel som i driftsfasen.

Venlig hilsen



Allan Marouf
Formand for Østerbro Lokaludvalg

27. oktober 2022

Sagsnummer
2022-0317755

Dokumentnummer
2022-0317755-1

Sekretariatet for Østerbro
Lokaludvalg
Svendborggade 5, 4. sal
2100 København Ø

EAN-nummer
5798009800497

Svar til: Høring 58488 af: amager vest lokaludvalg

APPLICATION DATE

27. oktober 2022

SVARNUMMER

249

INDSENDT AF

amager vest lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

amager vest lokaludvalg

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

sundholmsvej 8

HØRINGSSVAR

vedlagt

MATERIALE:

hoerings svar vedr metro.pdf

**Sekretariatet for Amager Vest Lokaludvalg
Økonomiforvaltningen**

Økonomiforvaltningen



Høringsvar vedr. idéfasehøring af Metrolinjen M5

Amager Vest Lokaludvalg er optaget af, at ny metrolinjemulighed ses i sammenhæng med den samlede fremtidige trafikstruktur på Amager. Det skyldes, at der allerede er og i fremtiden forventes at ske mange forskellige trafikinvesteringer - udvidelse af lufthavnen, Østlig Ringvej, udvidelse og overdækning af Øresundsmotorvejen, Amager Fælled Byggeriet, udviklingen af Bella Kvarter og Lynetteholm.

Dertil kommer, at vi er bekymrede for mængden af transport af jord gennem byen ifm. alle disse infrastrukturprojekter. Af hensyn til borgere på Amager bør man sikre sig, at man ikke forøger mængden af transporter til yderligere fare for trafiksikkerheden og folkesundheden mhp. partikel- og støjforurening.

Projektet Lynetteholmens videre skæbne er sat i fokus i lyset af mulige negative miljømæssige konsekvenser. Derfor foreslår Amager Vest Lokaludvalg, at der undersøges og beskrives en alternativ linjeføring for M5, den lilla linje, hvor metrostationer Lynetteholm syd og nord udledes og i stedet udformes som en ringbane, som med en metrostation på Refshaleøen forløber videre til Østerport Station.

Lokaludvalgets holdning til valg af placering for den lilla linje på Amagerbrogade er, at den bør placeres så sydligt som muligt, så forbindelsen i så høj grad som muligt imødekommer borgernes ønske om bedre forbindelse på tværs af Amager.

Endelig er vi optaget af, at man sikrer ordentlig handicap-tilgængelighed ved indretningen af Metrostationerne.

Venlig hilsen

Amager Vest Lokaludvalg

27. oktober 2022

Sagsnummer
2022-0328375

Dokumentnummer
2022-0328375-3

Sekretariatet for Amager Vest
Lokaludvalg
Sundholmsvej 8
2300 København S

EAN-nummer
5798009800442

www.avlu.dk

Svar til: Høring 58488 af: Michael Hansen

APPLICATION DATE

27. oktober 2022

SVARNUMMER

248

INDSENDT AF

Michael Hansen

BY

Nærum

POSTNR.

2850

ADRESSE

Rundforbiparken 5a

HØRINGSSVAR

Hej,

Jeg kan forstå at der ved tildeling af kontrakt vægtes prisen "kun" 30 %. Det er set fra mit synspunkt, vældig inspirerende og et rigtig godt tiltag. Bevæggrunde herfor, kan jeg kun gisne om, selvom jeg har nogle formodninger, hvad der ligger til grund herfor.

Jeg kunne dog godt tænke mig at vide, hvilke andre kriterier der vægtes ved tildeling af kontrakt, og hvorledes disse må være fordelt. Er der mulighed for at I kan svare på dette? Tak.

Vh Michael Hansen

Svar til: Høring 58488 af: Lars Haunstrup

APPLICATION DATE

27. oktober 2022

SVARNUMMER

247

INDSENDT AF

Lars Haunstrup

VIRKSOMHED / ORGANISATION

H.J.Hansen Recycling

BY

Odense NV

POSTNR.

5000

ADRESSE

Havnegade 110

HØRINGSSVAR

HJHansen Recycling vil gerne udtrykke opbakning til en ny metrolinje M5. Vi kan dog ikke give opbakning til den forslåede placering af vedligeholdelsescentret (CMC) og byggepladsen.

Vi har en produktion af modtagelse af bl.a. København borgers kommuneskrot samt skrot fra virksomheder i og omkring København. Disse varer transporteres med lastbil til Prøvestenen hvor de sorteres og efterfølgende sendes ca. 80 % videre med skib til yderligere forædling eller omsmeltnng til nye jern og metal varer. Det er bæredygtighed og CO2 besparelse da skibstransport er den mest energieffektive transportform.

Hvis ikke der er en havn i Københavns området som er egnet til industri skal råstoffer, byggematerialer, skrot m.m. transporteres med lastbil ind/ud af København med dertil øget CO2 udledning. Det er ikke bæredygtighed og CO2 besparelse.

HJHansen Recycling kan ikke bakke op om den forslåede placering af CMC og byggeplads.

med venlig hilsen

Lars Haunstrup

HJHansen Recycling

Svar til: Høring 58488 af: Ben Korsmann

APPLICATION DATE

26. oktober 2022

SVARNUMMER

246

INDSENDT AF

Ben Korsmann

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Dk jern og metalhandel Aps

BY

københavn s

POSTNR.

2300

ADRESSE

b-vej 2

HØRINGSSVAR

metrolinje m5 høringsvar:

Påvegne af Dk jern og metal, b-vej 2 2300 kbh s

Vi byder selvfølgelig en ny metro-linje velkommen, da Dk jern og metalhandel i mange år har serviceret metroprojekterne med afvikling af det skrot der løbende skulle realiseres til genanvendelse og ser derfor det altid som både en ren kommerciel men også en samfundsvigtig beslutning af deres laves mere kollektive anlægsprojekter.

Dog ønsker vi stadig at kunne eksistere som virksomhed på prøvestenen og selvom de fleste virksomheder inklusive os selv har lejekontrakter med 10 års uopsigelighed på vores arealer, er vi bekymrede og synes at forslaget om en placering af et vedligeholdelsescenter til metroen er forkert på prøvestenen. Vi håber på man kan se hvor vigtige de virksomheder er , der er på prøvestenen og man finder en alternativ placering.

med venlig hilsen Ben Korsmann

indehavere, Dk jern og metal

Svar til: Høring 58488 af: Tue Lund

APPLICATION DATE

26. oktober 2022

SVARNUMMER

245

INDSENDT AF

Tue Lund

BY

København V

POSTNR.

1720

ADRESSE

Sønder Boulevard 100

HØRINGSSVAR

M5 lilla giver bedst mening at anlægge. Men start med indre by og gå mod uret til refshaleøen, så kan Lynettenholm altid bygges på senere hvis øen bliver bygget. Lav så meget af ruten i tunnel når nu boremaskinerne alligevel er igang, højbane fylder på overfladen og det ville være synd at skulle nedlægge noget af kløvermarken, eller kolonihaverne, for det.

Svar til: Høring 58488 af: Bent Hansen

APPLICATION DATE

26. oktober 2022

SVARNUMMER

244

INDSENDT AF

Bent Hansen

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Strindbergsvej 12

HØRINGSSVAR

Det er ufatteligt at al metrotrafik går helt og aldeles udenom Valby, der har et stort indbyggertal.

Det mest naturlige ville være at placere en forbindelse til det eksisterende net på Toftegårds Plads.

Svar til: Høring 58488 af: Kristianstads kommun

APPLICATION DATE

26. oktober 2022

SVARNUMMER

243

INDSENDT AF

Kristianstads kommun

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Kristianstads kommun

BY

Kristianstad

POSTNR.

29180

ADRESSE

Kristianstads kommun

HØRINGSSVAR

Kristianstads kommuns yttrande bifogas i fil.

MATERIALE:

beslut ksau 2022-10-19 idefasremiss for metrolinje m5.pdf



Kommunstyrelsens arbetsutskott

Sammanträdesdatum

2022-10-19

KSAU § 198

Idéfasremiss för metrolinje M5

Änr KS 2022/1135

Beslut

- Överlämna yttrande till Köpenhamns kommun i enlighet med kommunledningskontorets förslag.

Sammanfattning

Det pågår en process kring en ny linjedragning av metron i Köpenhamn. En del av denna process är att det finns möjlighet för både danska som svenska aktörer att yttra sig kring remissen.

Utav de två förslagen kring ny metrolinje, kan det ena linjealternativet, M5 Øst, säkra möjligheten till att etablera en framtida metrolinje till Malmö C, den så kallade Öresundsmetron.

Kommunledningskontoret har tagit fram ett yttrande kring idéremissen för metrolinje M5. Kristianstads kommun föreslås skicka in yttrandet till Köpenhamns kommun och förorda en utbyggnad av metrolinje M5 Øst som öppnar för en framtida anslutning av Öresundsmetron till Köpenhamns metrosystem.

Kommunledningskontorets förslag till kommunstyrelsens arbetsutskott

- Överlämna yttrande till Köpenhamns kommun i enlighet med kommunledningskontorets förslag.



Kristianstads
kommun

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

2 (2)

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Sammanträdesdatum

2022-10-19

Beslutsunderlag

Kommunledningskontorets tjänsteutlåtande 2022-10-06.

Yttrande på idéremiss för metrolinje M5, 2022-10-06.

M5 – ny mulig metrolinje Idéfasehøring for metrolinjen M5.



Kristianstads
kommun

TJÄNSTEUTLÅTANDE

1 (3)

Kommunledningskontoret

2022-10-06

Avdelningen för tillväxt och hållbar utveckling

Elisabet Farner

044132698

elisabet.farner@kristianstad.se

Kommunstyrelsen

Idéfasremiss för metrolinje M5

Änr KS 2022/1135

Kommunledningskontorets förslag till Kommunstyrelsen

- Att överlämna bifogad skrivelse till Köpenhamns kommun som Kristianstads kommuns yttrande.

Sammanfattning

Det pågår en process kring en ny linjedragning av metron i Köpenhamn. En del av denna process är att det finns möjlighet för både danska som svenska aktörer att yttra sig kring remissen.

Utav de två förslagen kring ny metrolinje, kan det ena linjealternativet, M5 Øst, säkra möjligheten till att etablera en framtida metrolinje till Malmö C, den så kallade Öresundsmetron.

Kommunledningskontoret har tagit fram ett yttrande kring idéremissen för metrolinje M5. Kristianstads kommun föreslås skicka in yttrandet till Köpenhamns kommun och förorda en utbyggnad av metrolinje M5 Øst som öppnar för en framtida anslutning av Öresundsmetron till Köpenhamns metrosystem.

Beslutsunderlag

Tjänsteutlåtande, 2022-10-06

Yttrande på idéremiss för metrolinje M5, 2022-10-06

Ärendet

Öresundsmetron är ett förslag för en tunnelbana under Öresund mellan centrala Köpenhamn och centrala Malmö.



I dagsläget pågår en remissprocess om en ny metrodragning, linje M5, som är högst relevant för ett framtida Öresundsmetroprojekt. Köpenhamns kommuns borgarrepresentation (kommunstyrelse) har beslutat den 25 augusti 2022 att påbörja processen för en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för en metro- linje i Köpenhamn.

Om en Öresundsmetro ska kunna förverkligas i framtiden, är det väsentligt att en kommande MKB-analys inkluderar en delutredning om hur en Öresunds- metro kan anslutas till den nya metrolinjen.

Köpenhamns kommun och det danska Transportministeriet har pekat ut två möjliga linjedragningar för metroförsörjning i Köpenhamn. Följande två linjer är därför aktuella för en vidare MBK: M5 Vest och M5 Øst. Dessa två linjealter- nativ utgör förslagen i det aktuella remissförfarandet. Sista dag att skicka in ett yttrande på idéremissen är den 31 oktober 2022.

Linjealternativet M5 Øst säkrar möjligheten att etablera en metrolinje till Malmö C, den så kallade Öresundsmetron. En Öresundsmetro har utretts ge- mensamt av Malmö stad och Köpenhamns kommun mellan åren 2012–2021.

Kristianstads kommun är den av Greater Copenhagen. I Greater Copenha- gen-samarbetet läggs en särskild vikt vid en integrerad arbetsmarknad och håll- bara infrastruktursatsningar som gynnar hela Greater Copenhagen-geografin. Som styrelsemedlem i Greater Copenhagen Committee har Kristianstad aktivt ställt sig bakom de charters som pekar ut Öresundsmetron som en viktig del för Öresundsregionens utveckling och tillväxt.

Öresundsmetron är ett viktigt framtidsprojekt som kan lösa flera av de flask- halsar som den nuvarande Öresundsförbindelsen väntas få i samband med ökad kapacitetsbelastning samt länka samman Greater Copenhagen-regionen.

Kristianstads kommun föreslås genom detta initierade remissvar, förorda en utbyggnad av den metrolinje (M5 Øst) som öppnar för en framtida anslutning av Öresundsmetron till Köpenhamns metrosystem.

Barnkonsekvensanalys

Beslutet förändrar inte för barn jämfört med tidigare.

Petar Cavala
Biträdande kommundirektör

Eva-Marie Hagström
Avdelningschef

Beslut expedieras till



Kristianstads
kommun

TJÄNSTEUTLÅTANDE

3 (3)

Ange mottagare för beslut här



**Kommunledningskontoret**

Avdelningen för tillväxt och hållbar utveckling

Elisabet Farner

044-132698

elisabet.farner@kristianstad.se

Yttrande på idéremiss för metrolinje M5

Med detta yttrande förordar Kristianstads kommun utbyggnaden av metrolinje M5 Øst. Utbyggnaden av metrosystemet i Köpenhamn är en viktig satsning för hela Öresundsregionens utveckling och tillväxt.

Kristianstads kommun är del av Greater Copenhagen och har sedan flera år arbetat aktivt med bland annat frågor inom Trafikchartern. En integrerad arbetsmarknad över sundet och hållbara infrastruktursatsningar gynnar hela Greater Copenhagen-geografin. Som styrelsemedlem i Greater Copenhagen Committee har Kristianstad ställt sig bakom de charters som pekar ut Öresundsmetron som en viktig del för Öresundsregionens utveckling och tillväxt.

Öresundsmetron är ett viktigt framtidsprojekt som kan lösa flera av de flaskhalsar som den nuvarande Öresundsförbindelsen väntas få i samband med ökad kapacitetsbelastning. En Öresundsmetron skulle även länka samman Greater Copenhagen-regionen.

Flera studier visar att en ny förbindelse över Öresund är nödvändig för att lösa många av de kapacitetsproblem som väntas de närmsta åren. En Öresundsmetro skulle minska belastningen på Öresundsbron och ge förutsättningar för ökad tillväxt och integration.

En etablering av en Öresundsmetro skulle innebära kortare restider mellan Köpenhamn H och Malmö C, vilket skulle medföra att konkurrenskraften i Öresundsregionen skulle öka. En stärkt integration mellan Danmark och Sverige är en fördel för hela Greater Copenhagen regionen, som idag består av 4,4 miljoner invånare. För att stärka integrationen är det nödvändigt att resenärer får en ökad framkomlighet genom snabbare och mer flexibla transportlösningar över Öresund.

Öresundsmetron kommer att kunna flytta över lokal och regional trafik från det nuvarande tågsystemet och därmed skapa plats till övriga regionaltåg och fjärrtåg till och från Köpenhamn H. Öresundsbrons kapacitet för både gods som persontrafik förväntas bli ännu mer ansträngd de närmsta åren, särskilt i samband med att Fehrman Bält-förbindelsen öppnar år 2029. Spårkapaciteten behöver säkras över sundet och en



Öresundsmetro skulle avlasta Öresundsbron och därmed skapa ett mer robust och säkert trafiksystem över Öresund.

Linjealternativet M5 Øst skulle medföra en smidig etablering av en metrolinje mellan de centrala delarna av Köpenhamn och Malmö i framtiden. Detta linjealternativ säkerställer tillräcklig kapacitet i Köpenhamns metrosystem, och innebär att metrosystemet även skulle nå Lynetteholmen och därmed öppna för en framtida anslutning av en Öresundsmetro till Köpenhamns metrosystem.

Utredningen av förutsättningarna för en Öresundsmetro har pågått sedan 2012. Om en Öresundsmetro ska kunna förverkligas i framtiden, är det väsentligt att en kommande miljökonsekvensanalys inkluderar en delutredning om hur en Öresundsmetro kan anslutas till den nya metrolinjen M5.

Kristianstads kommun, som en del av Greater Copenhagen, förespråkar därför linjealternativet M5 Øst, och att den kommande miljökonsekvensbeskrivningen inkluderar en delutredning om anslutning av en Öresundsmetro till den nya linjen M5 Øst/lilla linjen.

Svar til: Høring 58488 af: Anni

APPLICATION DATE

26. oktober 2022

SVARNUMMER

242

INDSENDT AF

Anni

BY

København

POSTNR.

2300

ADRESSE

Axel Heides Gade 22, 3 th.

HØRINGSSVAR

Det er ikke en god ide med et Metro stop på Axel Heides Gade. Der er allerede kæmpe kaos og dagligt farlige situationer på grund af cykler og gående fra og til Bryggebroen via Axel Heides Gade. Imidlertid er det tiltrængt med et Metro stop, f.eks. på Hilmar Baunsgaards Boulevard, hvor området har brug for bedre adgang til offentlig trafik. Alternativt kan stoppet være på Kigkurren eller i den grønne kile nord for Sundhedsstyrelsen.

Svar til: Høring 58488 af: Valby Lokaludvalg

APPLICATION DATE

26. oktober 2022

SVARNUMMER

241

INDSENDT AF

Valby Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Valby Lokaludvalg

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Valgårdsvej 4-8

HØRINGSSVAR

Hermed høringssvar fra Valby Lokaludvalg

MATERIALE:

hoeringssvar metrolinje m5 - idefasehoering for miljoevurdering-5cg13189lf.pdf

**Sekretariatet for Valby Lokaludvalg
Økonomiforvaltningen**



Valby Lokaludvalg høringsvar Metrolinje M5 - idéfase- høring for miljøvurdering

Valby Lokaludvalg har drøftet høringen i udvalget for Byudvikling og Trafik den 25. oktober 2022. Høringsvaret indsendes med forbehold for endelig godkendelse på Valby Lokaludvalgs ordinære møde den 8. november 2022.

Valby Lokaludvalg ser positivt på, at metronettet bliver udbygget. Den påtænkte linjeføring for en metrolinje M5 kommer ikke umiddelbart til at berøre Valby.

Det vil derfor være vigtigt for bydelen, at åbningen af metrolinjen ikke fører til ringere betjening af Valby med kollektiv trafik. Borgerne i Valby får ikke mindre behov for at komme rundt i byen og på arbejde, når den nye metro åbner.

Vi ser frem til at være i fortsat dialog om den samlede betjening af byen med kollektiv trafik.

Venlig hilsen

Michael Fjeldsøe
Formand Valby Lokaludvalg

24. oktober 2022

Sagsnummer
2022-0335238

Dokumentnummer
2022-0335238-1

Sekretariatet for Valby
Lokaludvalg
Valgårdsvvej 8
2500 Valby

EAN-nummer
5798009800480

Svar til: Høring 58488 af: Jakob Svane

APPLICATION DATE

26. oktober 2022

SVARNUMMER

240

INDSENDT AF

Jakob Svane

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Dansk Industri

BY

København V

POSTNR.

1553

ADRESSE

H. C. Andersens Boulevard 18

HØRINGSSVAR

Dansk Industri bakker op om en ny metrolinje M5 Øst – dog med undtagelse af den foreslåede placering af vedligeholdelsescentret (CMC) og byggepladsen.

Se hele høringssvaret, som er vedlagt.

MATERIALE:

di hoeringssvar idefase ny metrolinje m5 2022.pdf



26. oktober 2022

JASV

Til Københavns Kommune

Dansk Industri
Confederation of Danish Industry

Høringssvar til idéfasen af Metrolinje M5

Dansk Industri vil gerne udtrykke sin opbakning til en ny metrolinje M5 – dog med undtagelse af den foreslåede placering af vedligeholdelsescentret (CMC) og byggepladsen.

Først og fremmest mener DI, at metrolinje M5 er et nødvendigt projekt for at fremtidssikre den kollektive transportinfrastruktur i København.

For det første fordi en større byudvikling i ”Østhavnen” – Kløverparken, Refshaleøen og Lyetteholmen – vil være utænkelig uden højklasset kollektiv trafik.

For det andet fordi en ny metrolinje vil bidrage til tilgængeligheden i København, hvilket der både er samfundsøkonomiske, byudviklingsmæssige og erhvervsmæssige fordele ved.

For det tredje er varianten M5 Øst det bedste bud af de to fremlagte varianter på en metrolinje, der kan aflaste ”havne-snittet” i det nuværende metrosystem, som vil blive kritisk overbelastet inden for et par årtier.

For det fjerde muliggør M5 Øst med den sydligste linjeføring en metrobetjening af dele af Amager, som i dag ikke har nær adgang til metrobetjening.

Af disse grunde er metrolinjen M5 Øst det bedste bud på en fremtidig metrolinje i København, og DI anser derfor denne variant og dens linjeføring som værende både den mest attraktive og fremtidssikrede løsning.

I den forbindelse er det vigtigt at tænke netop langsigtet og fremtidssikret ved at sikre muligheder for forlængelse af metrolinjen i begge ”ender” således, at der kan etableres videre forbindelser, hvis dette måtte ønskes på et senere tidspunkt. Det kan i den videre med fordel vurderes, hvilke betingelser/kriterier der skal være opfyldt, førend forlængelser af M5-varianterne vil blive aktuelle.

Ligeledes er det vigtigt, at en ny metrolinje ikke umuliggør andre metroforbindelser, såvel internt københavnske som en Øresundsmetro.

DI anerkender, at sådanne løsninger kan ligge et stykke ude i fremtiden, men netop derfor er det vigtigt at vælge de fremtidssikrede løsninger.

Metrolinjens vedligeholdelsescenter (CMC) samt byggepladsen er i begge forslag tiltænkt placeret på Prøvestenen. DI vil gerne påpege, at dette ikke er en fremtidssikret løsning, da man



derved placerer infrastruktur oven på anden samfundsrelevant infrastruktur, som man derved skal finde erstatningsarealer til. Omkostningerne hertil er ikke indregnet i projektet, men bør som minimum indgå i VVM-undersøgelsen, da de vil være ganske betragtelige. Desuden bør der analyseres på alternative placeringer af CMC og byggeplads.

Prøvestenen er havneareal, og de godstyper, der håndteres på det areal, som er foreslået anvendt til CMC og byggeplads, er typisk råstoffer og byggematerialer – altså materialer, som bl.a. skal anvendes til netop anlæg af metroen og den øvrige byudvikling i Østhavnen. Havnearealerne kan derfor ikke undværes – i særdeleshed ikke, da mængden af landproducerede råstoffer i Region Hovedstaden og på Sjælland forventes at blive stærkt reduceret over de kommende år (se Niras' [rapport](#) for Danske Regioner).

Alle råstoffer og byggematerialer skal derfor ind til København på anden vis i fremtiden, og derfor kan havnearealet ikke undværes, da det enten ikke vil være muligt eller forbundet med alt for store omkostninger at forsyne København med råstoffer i fremtiden uden tilstrækkeligt havneareal. Prøvestenen ligger helt ideelt placeret som havneområde til forsyningen af København, hvor det er muligt at sejle materialerne ind tæt på, hvor de skal bruges. Det giver mindst mulig klimabelastning ved transporten, fordi søfart er den mest energieffektive transportform. Desuden er de to eneste betonværker i København Kommune placeret på Prøvestenen, og for at disse kan forsyne København med beton, skal de have adgang til råstoffer, som netop sejles ind.

DI kan derfor ikke bakke op om den foreslåede placering af CMC og byggeplads. I stedet vil vi foreslå to alternative placeringer, som vi ønsker analyseret i VVM-undersøgelsen.

Den ene placering er syd for det nuværende havneområde på Prøvestenen, hvor en jordvold adskiller erhvervshavnen fra et sydligt areal, som i dag ikke har nogen anvendelse. Dette er en mulig placering, der ikke nødvendiggør omkostninger til at etablere erstatningshavneareal.

Den anden placering, som DI finder mest interessant, er på den østligste del af Kløverparken, ud mod Prøvestenen. Dette område er godt nok udlagt som perspektivområde for byudvikling, men egner sig særdeles dårligt hertil på grund af nærheden til Prøvestenen og ikke mindst den risikozone, som de store brændstoflagre på Prøvestenen er årsag til. Hele København og ikke mindst Københavns Lufthavn forsynes med brændstof fra disse lagre, som ikke kan flyttes uden enorme økonomiske omkostninger.

Arealet i den østlige del af Kløverparken egner sig derfor bedre til CMC og byggeplads, der endda kan anvendes som en "risiko-buffer" i forhold til den øvrige byudvikling på Kløverparken. Desuden ligger arealet tæt op ad den kommende M5 Øst linje, hvorfor omkostningen til etableringen af CMC og byggeplads vil være mindre, da der ikke skal bores en tunnel til Prøvestenen.

DI bemærker i den forbindelse, at forskellen i omkostninger på en tunnel til Prøvestenen og et CMC placeret nær ved metrolinjen er blevet analyseret i "Forundersøgelse af Metrobetjening af Lynetteholm" fra august 2020. Her fremgår omkostninger til etablering af et CMC på Lynetteholmen (sammenligneligt med Kløverparken) at være 0,9 mia. kr. (s. 35), mens omkostningen til et CMC på Prøvestenen vurderes at være 2,6 mia. kr. (s. 24).

Der bør således kunne hentes en besparelse på op imod 1,7 mia. kr. i anlægsomkostning ved at placere CMC og byggeplads på den østligste del af Kløverparken i stedet for på Prøvestenen. Det er mere end 10 procent af de samlede omkostninger for den foreslåede linjeføring M5 Øst.

DI anerkender, at der ved denne løsning formentlig skal eksproprieres areal på Kløverparken, men dette vil der også skulle gøres på Prøvestenen, hvis CMC eller byggeplads placeres dér. Der kan også være indregnet nogle indtægter for byudvikling på Kløverparken til finansiering af metrolinjen. Men for det første kan tabet af sådanne indtægter opvejes ved en lavere anlægsomkostning ved placering af CMC og byggeplads på Kløverparken. For det andet slipper man for yderligere omkostninger til etablering af erstatningshavneareal.

DI anerkender også, at en mindre byudvikling på Kløverparken vil mindske anvendelsesgraden af metrostationen v. Prags Boulevard. Dette kan imidlertid løses gennem en større byfortætning med flere etagemeter på den vestlige del af Kløverparken, som endnu ikke er lokalplanlagt. Dette kan også gøre op for noget af det økonomiske tab, som en anvendelse af den østlige del af Kløverparken til CMC vil medføre grundejerne.

Ydermere kan det overvejes, om det kan give mening at placere en del af CMC på Kløverparken under jorden eller at inddæmme en mindre del af vandarealet ud mod Prøvestenen.

DI anbefaler endvidere, at mulighederne for at reducere klimapåvirkningen gennem udvikling af anlægsmetoderne undersøges og vurderes grundigt.

DI står gerne til rådighed for yderligere uddybning af vore forslag og af vores holdning til infrastrukturudviklingen og byudviklingen i København i øvrigt.

Med venlig hilsen

Jakob Svane
Seniorchefkonsulent
Dansk Industri

Svar til: Høring 58488 af: Alvin Ljoså

APPLICATION DATE

26. oktober 2022

SVARNUMMER

239

INDSENDT AF

Alvin Ljoså

BY

København N

POSTNR.

2200

ADRESSE

Vedbækgade 3, St

HØRINGSSVAR

Husk at tænke den fremtidige udvidelse af metro til Malmø ind i metroens design.

Der skal gerne være et forgreningskammer på Østerport eller Prags Boulevard eller lignende hvor man nemt og hurtigt kan skifte til en fremtidig Øresundsmetro.

Svar til: Høring 58488 af: Jesper Olsen

APPLICATION DATE

26. oktober 2022

SVARNUMMER

238

INDSENDT AF

Jesper Olsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

DSB

BY

Taastrup

POSTNR.

2630

ADRESSE

Telegade 2

HØRINGSSVAR

I Metroselskabets *Udredning, Metrobetjening af Lynetteholmen* fra 2020 er der angivet placering og udformning af de kommende underjordiske metrostationer med tilhørende forbindelser til Københavns Hovedbanegård og Østerport Station.

Placeringen af en ny gangtunnel under perronerne på Københavns Hovedbanegård anbefales ændret, så den i højere grad kommer til at styrke sammenhængen mellem jernbane, metro og cykelparkering.

Den foreslåede placering af tunnelen forholdsvis tæt på den eksisterende perrontunnel vil sandsynligvis medvirke til at sammenstuve passagerne på hovedbanegårdens perroner, snarere end at forbedre passagerstrømmene; dette med nedsat togregularitet som konsekvens.

En mere jævn fordeling af adgangsvejene til perronerne vil derimod understøtte et smidigt passagerflow og en hurtig afvikling af togdriften, hvorved de årelange bestræbelser på at øge den generelle trafikale kapacitet og skiftekapaciteten på Københavns Hovedbanegård bedre vil kunne imødekommes.

Derfor foreslås en tunnelplacering længere mod syd, dvs. meget tættere på Tietgensbroen.

En sydligere placeret tunnel vil endvidere kunne betjene perroner syd for Tietgensbroen ligesom en cykelparkering på broens sydside vil kunne knyttes tættere til både jernbane og metro.

Svar til: Høring 58488 af: Dan-Tuyet Tham

APPLICATION DATE

26. oktober 2022

SVARNUMMER

237

INDSENDT AF

Dan-Tuyet Tham

BY

København S.

POSTNR.

2300

ADRESSE

Amagerbrogade 7, 5. TV

HØRINGSSVAR

Jeg har to forslag til linjeføring.

1. at lufthavnslinjen bliver ført via Dragør, Søvang og Kongelunden til Vestamager, så det bliver en ringlinje
2. at den kommende linje fra Nordhavn får stationer ved Operaen og en anden station på Danneskiold-Samsøes Allé, Margretheholm, Kløvermarken ved Raffinaderivej , Amagerbro Station og ned langs Amagerbrogade med stationer undervejs til lufthavnen og Dragør
3. at der kommer eskalatorer på alle stationer op til gadeniveau
4. at stationer bliver forlænget, så længere togsæt kan køre overalt.

Svar til: Høring 58488 af: Søren Zebitz Nielsen

APPLICATION DATE

26. oktober 2022

SVARNUMMER

236

INDSENDT AF

Søren Zebitz Nielsen

BY

Frederikssund

POSTNR.

3600

ADRESSE

Plantagevej 12

HØRINGSSVAR

Der mangler en metrostation for begge linjeforslags vedkommende i området omkring Langelinie. Optimalt ville det på den lilla M5 linje være at placere en station for enden af Midtermolen i Søndre Frihavn bassinet. På denne placering ville stationen både kunne betjene området omkring Amerika Plads med en adgang mod vest, Langelinie med en adgang mod øst, og Midtermolen/Indiakaj med en adgang mod syd. På denne måde vil de mange arbejdspladser i området samt færgeterminalen til Oslofærgen og krydstogterminalen på Langelinie få direkte forbindelse til Metroen. Vælges den orange M5 linje bør stationen placeres i Østbassinet nord for Indiakaj med opgang til pladsen nord for rundkørslen hvor Langelinie Alle møder Indiakaj. Den lilla M5 linjeføring som ringmetro vil klart være at foretrække fremfor den orange M5 linje.

MATERIALE:

langelinie metro station m5 orange linje.jpg

langelinie metro station m5 lilla linje.jpg

langelinie_metro_station_m5_orange_linje.jpg



langelinie_metro_station_m5_lilla_linje.jpg



Svar til: Høring 58488 af: Alex Heick

APPLICATION DATE

25. oktober 2022

SVARNUMMER

235

INDSENDT AF

Alex Heick

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Bispebjerg Lokaludvalg

BY

København NV

POSTNR.

2400

ADRESSE

Rentemestervej 76, 2, sal

HØRINGSSVAR

se vedhæftede

MATERIALE:

metro hoeringssvar fra bispebjerg lokaludvalg.pdf

Bispebjerg Lokaludvalg
Økonomiforvaltningen



Til Center for Byudvikling
v. Jeppe Grønholt-Petersen
Rådhuspladsen 1

Metrolinje M5 - idéfasehøring for miljøvurdering

Bispebjerg Lokaludvalg takker for muligheden for at kommentere konceptet bag forslaget til Metrolinje M5. Høringen er et led i idéfasen forud for miljøkonsekvensvurderingen.

I det fremlagte forslag lægges der op til, at der kan vælges mellem en orange linie og en lilla linie.

Den orange linie er et udkast til en linieføring, der ender blindt ved Østre Anlæg.

Den lilla linieføring tager en rundtur i Indre By og Amager, som i nogen grad allerede er velforsynet med Metro. Begrundelsen for at den lilla linie foretrækkes, synes at være, at der beskrives kapacitetsproblemer ved de eksisterende metroforløb.

Om det er økonomisk bæredygtigt at lægge flere Metrolinjer tæt på hinanden, er der regnet på. Men en eventuel fejludregning indebærer selvsagt en risiko for enormt kostbar overkapacitet.

Desuden er det ikke venligt at lægge endnu en metrolinje i Indre By og på Amager, når andre dele af byen totalt mangler metrodækning.

19. oktober 2022

Bispebjerg Lokaludvalgs bemærkninger

Vi støtter forslaget til orange linie.

En af de dyreste ting ved en boring er anskaffe og etablere selve borehovedet. Selvfølgelig skal der være Metro til Lynetteholmen, når den engang er bygget. Men vi ærgrer os derfor over, at man ikke synes at have overvejet, om en anden linieføring end Indre By/Amager vil give større mening.

Den orange linie bør derfor ikke bare ende ved Østre anlæg, men foreslås videreført i et forløb, som vi kalder Hospitalslinien.

Der mangler metro til den nordvestlige kvadrant af København, og der mangler metro til byens hospitaler, som også er kæmpestore arbejdspladser. Især er forbindelserne til Bispebjerg Hospital under al kritik



Bispebjerg
LOKALUDVALG

Bispebjerg Lokaludvalg
Rentemestervej 76
2400 København NV

EAN-nummer
5798009800275

www.bispebjerglokaludvalg.kk.dk/

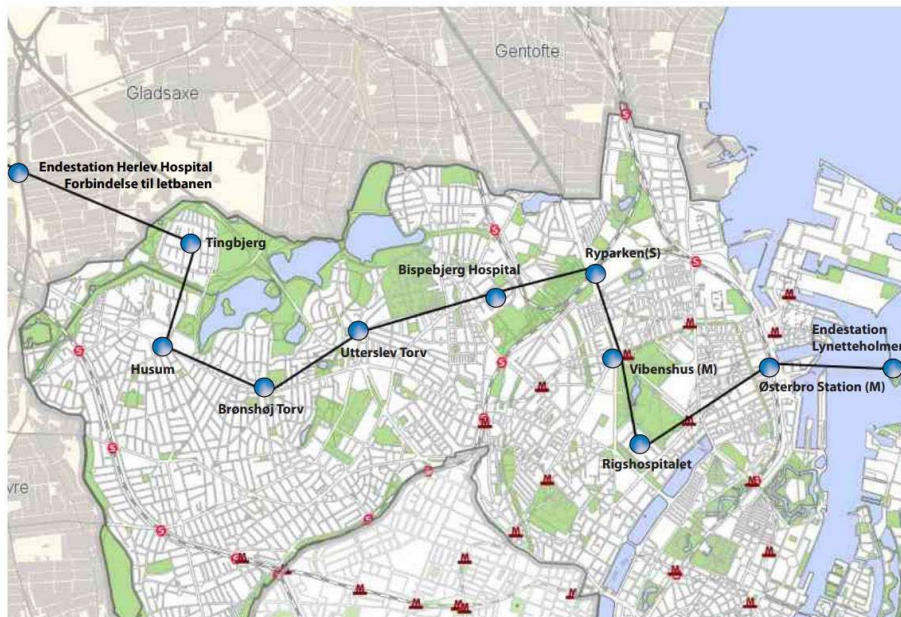
**Bispebjerg Lokaludvalg
Økonomiforvaltningen**

Der mangler også en fornuftig opkobling fra Københavns Metro til den nye letbane rundt om København.

Med Hospitalslinien kommer der omsider metro til den nordvestlige del af Københavns Kommune, og Tingbjerg løftes ud af sin isolation.

Vi foreslår, at man løfter blikket og kigger på hele København.

Den orange linie foreslås at køre til Herlev med følgende forløb: Lynetteholmen - Østerbro Station – Rigshospitalet – Vibenshus – Ryparken - Bispebjerg Hospital - Utterslev Torv - Brønshøj Torv – Husum - Tingbjerg – Herlev Hospital.



Med denne linjeføring er passagergrundlaget i orden. Bus 5A og 350 S har 90 000 daglige rejsende. Linjeføringen vil skabe let forbindelse til hospitalerne for patienter og personale, løfte Tingbjerg ud af sin isolation, knytte

Bispebjerg Lokaludvalg
Økonomiforvaltningen

Bispebjerg, Brønshøj og Husum bedre til resten af byen, og koble storbyen til Letbanen på Ring3.

Det skal "retfærdigvis" nævnes, at Bispebjerg og Brønshøj-Husum bydele i en ukendt fjern fremtid er idømt et dommedagsscenario med plan om en letbane ad Frederikssundsvej (læs "discount metro").

Gennemførelse heraf vil dog være ødelæggende for Bispebjerg og Brønshøj-Husum Bydele, der efter en flereårig destruktiv byggeproces vil blive permanent skåret over af en letbane, som ikke levner plads til andet. Desuden er letbanens foreslåede zig-zag forløb efter Tingbjerg urealistisk, og der vil næppe være mange passagerer fra Bispebjerg Bydel, der har behov for at bruge letbanen for at komme til Gladsaxe Trafikplads.

Altså kun ulemper og ingen fordele.

Prøv engang at køre en tur ad Ring 3 i denne tid, og se hvilket enormt anlægsarbejde det er,- nu på 3. år. På Ring 3 er der god plads, men det er der ikke i tætbyen.

En metro koster det dobbelt af en letbane. Men en letbane lader sig ikke bygge i tætbyen uden at smadre byen og alt erhvervsliv undervejs.

Bispebjerg og Brønshøj-Husum bydele skal på metrokortet. M5 kunne være en mulighed.

Med venlig hilsen



Alex Heick

Formand for Bispebjerg Lokaludvalg

Svar til: Høring 58488 af: Nikolaj Hansen

APPLICATION DATE

25. oktober 2022

SVARNUMMER

234

INDSENDT AF

Nikolaj Hansen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Stema Shipping A/S

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Prøvestenen København

HØRINGSSVAR

Miljø/CO2 påvirkning ved etablering af Kontrol og Vedligeholdelsescenter

Det ville have stor påvirkning på Miljø/CO2 regnskabet, hvis etablering af Metro M5 Kontrol og vedligeholdelsescenter, bliver gennemført.

Det vil betyde, at som minimum, Stema Shipping A/S andel af importeret granitskærver, ville skulle køres længere til vores kunder. Over de sidste mange år, har Stema Shipping A/S importeret ca. 350.000 tons granit skærver om året, hvilket svarer til ca. 10.000 lastbiler om året. Disse lastbiler, skulle køre endnu længere på motorvejen/bykørsel, for at komme ind til kunderne med materiale.

Denne påvirkning på miljøet/CO2 regnskabet, ville være en direkte konsekvens af etableringen samt nedlukning af vores kajnær arealer på Prøvestenen. Stema Shipping A/S kunder, er afhængig af at ligge indenfor kort afstand af København, da Beton ikke kan transporteres over længere tid. Stema Shipping A/S vælger at benytte den mest miljøvenlig transport form fra stenbrud til slut destination nemlig skibstransport, og kun på den sidste strækning, benytte lastbil til slut kunden.

Ved at etablere kontrol og vedligeholdelsescenter på Prøvestenen, kan det være man løser et problem med placeringen af dette, men man skubber miljø/CO2 hensynet til øget transport med lastbiler ude på vores i forvejen overbelastet vejnet på motorvejen samt i byerne.

I fremtiden, men de prognoser der foreligger, skal der bruges endnu flere råstoffer til både

byfornyelse/planlægning samt den grønne omstilling. Dette ville forstærke miljø/CO2 regnskabet endnu mere, hvis ikke dette kan sejles til en havn i København. Jo mere der skal bruges, jo flere lastbiler kommer der på vejene langvejs fra.

Svar til: Høring 58488 af: Teddy Thorup

APPLICATION DATE

25. oktober 2022

SVARNUMMER

233

INDSENDT AF

Teddy Thorup

BY

København

POSTNR.

3500

ADRESSE

Mølledalens 20

HØRINGSSVAR

Der bør slet ikke anlægges en metro herud. Andre dele af København bør tilgodeses med den nye Metro. Her tænkes på områder som : Bellahøj, NV kvarter, Brønshøj, Husum som trafikalt lider under en mangelfulde Metro

Svar til: Høring 58488 af: Mette Kjølbbye

APPLICATION DATE

25. oktober 2022

SVARNUMMER

232

INDSENDT AF

Mette Kjølbbye

BY

Copenhagen

POSTNR.

2300

ADRESSE

Ulrik Birchs Alle 35

HØRINGSSVAR

Linjeføring af den kommende metro M5

I forlængelse af deltagelse på et informationsmøde om anlæggelse af den kommende M5, mandag den 10. oktober 2022 i Filips Kirke, fremsendes hermed høringssvar.

På mødet var ét af de temaer, der især blev drøftet, placering af station hhv. ved Amagerbrogade Nord eller på Sundbyøster Plads og det var min oplevelse, at størstedelen af de fremmødte klart mente, at man bør vælge den løsning, der placerer en metrostation ved Amagerbrogade Syd (på Sundbyøster Plads) frem for Amagerbrogade Nord.

Med en bopæl midt imellem de to potentielle stationer ved Amagerbrogade og tæt på 25 år som beboer på Ulrik Birchs Allé, vil jeg gerne tilkendegive, at jeg oplever en placering af en station ved v/Sundbyøster Plads som den mest optimale. Årsagerne hertil er følgende:

1. **Nyt byrum:** Da der er god plads på området, er der mulighed for at få skabt et unikt byrum, der både rummer pulsen fra de personer, der benytter sig af metroen, de personer, der venter på at mødes med familie og venner og de personer, der ønsker at betragte "byens liv" samtidig med at de kan slappe af i det område, der kan skabes omkring metroen.
2. **Synlighed:** Metrostationen vil være meget synlig for alle, idet den vil blive placeret lige ud til Amagerbrogade, hvor der er gode oversigtsforhold.

3. **Trafikalt knudepunkt:** Sundbyøster Plads er allerede et trafikalt knudepunkt for beboere i området med to idrætshaller samt en stor legeplads der blandt andet benyttes af de omkringliggende skoler og en lang række daginstitutioner på Amager. Derudover ligger der to dagligvarebutikker samt en stor røntgenklinik, der ofte besøges af ældre mennesker og personer, der er dårligt gående.
4. **Cykelstativer:** Der vil være behov for at afsætte rigtig meget plads til cykler til metrobrugere, der vælger at bruge denne transportform til/fra metroen. Hvis man ser på de eksisterende metrostationer i nærheden - DR Byen og Amagerbro Station, fremgår det meget tydeligt, hvor påkrævet det er, at afsætte plads til parkering af cykler i den samlede løsning
5. **Tryghed for brugerne:** Den synlige placering vil gøre det trygt for brugere af metroen at gå til og fra denne. Dette gælder især de mange unge mennesker, der deltager i aktiviteter i Sundbyøsthallerne.
6. **Busforbindelser:** Der er plads til omstigning på busser og buslinjer vil kunne tilgå Sundbyøster Plads uden det vil give yderligere pladsproblemer

Den alternative placeringen af en metro ved Amager Nord er naturligvis en mulighed, men virker mest af alt som et forslag, der er lavet for at have et alternativ til en billigere løsning. Nedenfor er skitseret de ulemper, jeg oplever der vil være ved denne ud fra de samme parametre som ovenfor beskrevet.

1. **Nyt byrum:** Da området er præget af høje boliger og tæt bebyggelse, vil der ikke på samme måde være mulighed for at skabe et nyt byrum.
2. **Synlighed:** Placeringen væk fra Amagerbrogade vil gøre metroen mindre synlig for brugere
3. **Trafikalt knudepunkt:** Metrostationen vil blive placeret i et område, der allerede er præget af kaotiske trafikale forhold. Der er altid mange varevogne til de handlende i dagtimerne, der vanskeliggør udsyn og der vil blive endnu flere fodgængere, der krydser Amagerbrogade - især børn og børnefamilier. Jeg kan personligt frygte, at dette kan komme til at koste menneskeliv. Desuden vil taxaer/biler, der skal hente/bringe personer til metroen få meget vanskeligt ved at komme til stedet.
4. **Cykelstativer:** Der kan forudses at opstå et større cykelkaos i området og at cyklister til/fra metroen vil kollideres med gående. Dette er ofte en udfordring ved Amagerbro Station og ville også være det ved DR-byen, men her undgår man det, fordi der er plads på området, hvor man tilgår metroen til fods eller via cykel

1. **Tryghed for brugerne:** Metrostationen vil blive placeret væk fra

Amagerbrogade i et område, der bestemt ikke vil føles trygt for personer, der fx ikke kan lide at færdes ude om aftenen og generelt er utrygge ved indelukkede områder

2. **Busforbindelser:** Det er vanskeligt at se for sig, hvordan der skal kunne være flere busser som forbindelsesled fra metroen. Det er allerede meget vanskeligt at krydse cykelstien for buspassagerer med 5C ved Tycho Brahes Alle.

Konklusionen jf. ovenstående er derfor, at den rette langsigtede løsning for placering af M5 ved Amagerbrogade i min optik vil være ved Sundbyøster Plads.

Svar til: Høring 58488 af: Henrik Nielsen

APPLICATION DATE

25. oktober 2022

SVARNUMMER

231

INDSENDT AF

Henrik Nielsen

BY

Vanløse

POSTNR.

2720

ADRESSE

Åbakkevej 8

HØRINGSSVAR

Planer for selve Lynetteholm er ikke forelagt offentligheden. Det er derfor udemokratisk at starte en høring om metro til øen. Det er at holde københavnernes for nar. Lynetteholm skal ikke bygges. Som det fremgår af nogle af høringssvarene tror flere københavnere, at de bliver spurgt, om hvor de vil have metro: eks. nævner mange Brønshøj.

Lige nu er der vedtaget et delprojekt til Lynetteholm med anlæg af en havn og en jordopfyldning. Intet om øen eller kommende trafikforbindelser med havnetunnel og nye motorveje. Det er besluttet, at det alene er bygherren By&Havn, der har ansvar for at miljøforhold bliver undersøgt og taget højde for. Det giver derfor ikke mening, at spørge københavnernes om en evt. metrolinie skal gå den ene eller anden vej.

I de hidtil forslåede planer er der ikke beregninger over klimabelastningen ved at bygge et stort anlæg som Lynetteholm. Miljøbelastningen i Øresund og forureningerne fra opgravet materiale fremgår af avisartikler og de mange indlæg mod Lynetteholm. Økonomien for anlægsfasen er slet ikke beskrevet og foregives at være nul, da den skal betales af kommende byggegrunde på øen. Der er derfor heller ikke økonomiberegninger over, hvad en ny metrolinie koster. Den er vel ikke gratis?

Svar til: Høring 58488 af: Jesper Olsen

APPLICATION DATE

25. oktober 2022

SVARNUMMER

230

INDSENDT AF

Jesper Olsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

P/S Downtown CBD

BY

København V

POSTNR.

1613

ADRESSE

Meldahlsgade 5

HØRINGSSVAR

Det delvist DSB-ejede selskab P/S Downtown CBD, der er adkomsthaver til matrikel 1690, Udenbys Vester Kvarter, København, beliggende Carsten Niebuhrs Gade 10, 1577 København V, vil hermed gerne anmode om, at linjeføringen for Metro M5 Lilla ændres således, at denne ikke føres direkte under vores matrikel og kontroltårnet for Banedanmark, som er naboejendommen beliggende som del af matrikel 1695a.

Begrundelsen herfor er:

- Der påbegyndes nyt og omfattende bolig- og erhvervsbyggeri på matrikel 1690 i løbet af 2023/2024 med en estimeret byggetid på 4-6 år. Byggeriet medfører blandt andet udgravninger til kælder, og videreførelse af den plint der etableres for hele området benævnt "Postbyen", og som kræver spunsning af hele området.
- Nabobyggeriet (matrikel 1695a ejet af Banedanmark), vil på sigt blive magelagt fra Banedanmark til DSB, hvorfor samme argument som anført ovenfor.

Svar til: Høring 58488 af: Maria Schmidt

APPLICATION DATE

24. oktober 2022

SVARNUMMER

229

INDSENDT AF

Maria Schmidt

BY

København K

POSTNR.

1432

ADRESSE

Luftmarinegade 44

HØRINGSSVAR

Metroen bør koble Refshaleøen og Lynetteholmen til Østerbro og Indre By ved brug af linjen på tværs af havnen for at skabe en mere sammenhængende by.

Såfremt der vælges en løsning med metro forbi det i forvejen hårdt belastede Margretheholmen, bør dette under ingen omstændigheder ske ved højbane, men gennemføres som en underjordisk løsning.

Svar til: Høring 58488 af: Henrik Mouritzen

APPLICATION DATE

24. oktober 2022

SVARNUMMER

228

INDSENDT AF

Henrik Mouritzen

BY

Virum

POSTNR.

2830

ADRESSE

Frederiksdalsvej 129

HØRINGSSVAR

Politikkerne på KBH Rådhus og på Christiansborg har i forbindelse med VVM for Lynetteholmen flere gange fremført at der ikke er planer om at bebygge opfyldningen, hvorfor det kan forekomme en smule absurd at planlægge en Metrolinje til de græssende geder.

På det seneste er der fra Kbh. Rådhus også blevet fremført at Lynetteholmen er en højvandssikring, en højvandsikring som virker en smule overdimensioneret. Højvandssikringen kunne sandsynligvis udføres alene ved at forstærke og forlænge dæmningen til Trekroner. Så hvad er det egentligt man vil benytte Lynetteholmen til?

Hvis det ender med et resultat hvor Lynetteholmen bliver gennemført og endnu værre bliver bebygget, er det med mine øjne vigtigt at den forbindes med flere byområder herunder også udviklingsområdet Nordhavn. Altså skal den nye metrolinje starte et sted hvor der er forbindelse til metrolinjen på Nordhavn (eller være en forlængelse af denne) og slutte f.eks. ved Dybbelsbro/Fisketorvet således at der etableres flere omstigningsmuligheder.

Men inden der bygges mere Metro er det vigtigt at S-togsnettet forstærkes således at flaskehalsen Boulevardtunnelen ikke har begrænsende effekt på afviklingen af trafikken til endestationerne; Køge, Farum, Frederikssund, Hillerød osv. Det kan f.eks. gøres ved at fuldføre ringbanen ved Ny Ellebjerg således at der kan etableres en S-togs ring som med korte intervaller kan opsamle og fordele passagerne som kommer ind men med S-tog fra de tidligere nævnte linjer. Ved denne tilpasning vil S-tog nord for Kbh. være uafhængige af hvad der sker syd for Kbh. og omvendt.

Herved øges ligeledes tilgængeligheder til Metronettet som uden tilpasning af S-togsnettet er et godt transportmiddel når man er kommet indenfor bygrænsen men utilstrækkeligt når der er et sårbart S-togsnet.

Når der skal etableres en Metrolinje til Nordhavn og den måske nye forstad Lynetteholm er det vigtigt at den etableres som en ringforbindelse som fuldt (og ikke som de fremlagte linjer kun delvist) kan integrerer Nordhavn og Lynetteholmen med M1 og M2 gerne på tværs af Amager f.eks. via stationerne Øresund og Sundby og videre til f.eks. Dybbølsbro til Nordhavn og videre rundt.

Ingen af de foreslåede linjer opfylder dette.

Ifølge Metros forundersøgelse skal der laves VVM for en Metro linje inden der skal laves VVM på en mulig bebyggelse af en måske kommende Lynetteholm. Det kan ikke være rigtigt at der skal bruges offentlige midler på etablering af en Metro linje til et område der muligvis aldrig bliver bebygget. De offentlige midler må kunne investeres bedre end som så.

Svar til: Høring 58488 af: Louise

APPLICATION DATE

24. oktober 2022

SVARNUMMER

227

INDSENDT AF

Louise

BY

København s

POSTNR.

2300

ADRESSE

Axel Heides Gade

HØRINGSSVAR

Jeg synes, at det er en god idé at få en ekstra Metro-station på Islands Brygge, men en Metro-station på Axel Heides Gade er et dårligt forslag, fordi - der er total kaos i forvejen med cyklister og fodgængere som kæmper om at komme af og på Bryggebroen, en Metro-station vil kun skabe endnu mere kaos på den beskedne plads - en byggeperiode på flere år vil give totalt sammenbrud i trafikken, både på Islands Brygge og Artillerivej - begge er hårdt nok belastede i myldretiden - man kunne med fordel flytte Metro-stationen lidt væk fra Bryggebroen til "den grønne kile" lidt nord for Sundhedsstyrelsen. Her vil være plads til byggeri uden at genere trafikken i flere år og brugerne ville ikke skulle op og ned til stationen og kæmpe sig igennem det allerede eksisterende mylder af fodgængere og cyklister i myldretiden ved Bryggebroen. Min reservation går dog også på at Bryggen i forvejen er hårdt ramt i sommer månederne, og derfor vil kunne tiltrække endnu flere unge og der derfor samtidig er brug mere politi til at klare presset.

Svar til: Høring 58488 af: Camilla Nørgaard

APPLICATION DATE

24. oktober 2022

SVARNUMMER

226

INDSENDT AF

Camilla Nørgaard

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Poul Hartlings Gade 6

HØRINGSSVAR

Jeg synes godt man kunne overveje at ligge metroen ved kigkurren, der ligger næsten kun firmaer lige der. Og der er derfor ikke så mange børnefamilier der i mange år bliver berørt at byggeriet. derudover er Axel Heides Gade, en enorm trafikeret vej i begge ender med cykler. Det er et knudepunkt gennem Amager fælled over cykel broen. så der er enorm mange mennesker der vil blive berørt at dette byggeri i mange år.

Svar til: Høring 58488 af: Frank Jørgensen

APPLICATION DATE

24. oktober 2022

SVARNUMMER

225

INDSENDT AF

Frank Jørgensen

BY

Kbh nv

POSTNR.

2400

ADRESSE

Frederikssundsvej 108a 1 th

HØRINGSSVAR

Jeg regner ikke med lynnetteholmen bliver til noget. Så jeg ser gerne at man allerede nu tænker at fører linien videre. over Rigshospitalet, Vibehus, Ryparken, Bispebjerg Hospital, Utterslev Torv, Brønshøj Torv. Og måske hvis det kan lade sig gøre deler metroen, så en retning kører, ud mod Rødovre, og den anden linie får et stop eller endestation. Ved Utterslev Mose. Hvor man kunne bygge et stort parkeringshus. Så folk kunne tage metroen ind videre til arbejde. Og hvis bilerne en dag kører af sig selv, så kunne det laves om til boliger med god udsigt. Ang stationerne. Så skal man tænke ind at de bliver lange nok til fremtiden også. Og få bygget ekstra spor. Så man ik begår dumhedden på Nørrebro station igen. Med ik at få bygget et ekstra spor til fremtiden.

Svar til: Høring 58488 af: Frederikke Gludsted

APPLICATION DATE

24. oktober 2022

SVARNUMMER

224

INDSENDT AF

Frederikke Gludsted

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Islands Brygge, 75B

HØRINGSSVAR

Placeringen af en metrostation i Axel Heides Gade, som er et ret smalt område, vil skabe kæmpe trafikale problemer både under udførelse og efterfølgende når metrostationen er etableret. I forvejen er området et trafikalt mareridt, hvor man som både cyklist og ikke mindst gående oplever nær ved ulykker næsten dagligt. Desuden vil både byggeri og efterfølgende brug af stationen skabe meget støj som vi på Bryggen i forvejen er meget plaget af, især mellem bygningerne hvor lyden kastes rundt. Det bør overvejes at flytte stationen til gruspladsen på selve Bryggen for enden af Sturlasgade, her er der primært offentlige bygninger og erhverv eller til Artillerivej/Rundholtvej området hvor offentlig trafik pt. er under al kritik. Fra Axel Heides gade er der i øvrigt kun 850 m til kommende metrostation ved Fisketorvet (og 950 m til eksisterende Islands Brygge St).

Svar til: Høring 58488 af: Birthe Mørck

APPLICATION DATE

24. oktober 2022

SVARNUMMER

223

INDSENDT AF

Birthe Mørck

VIRKSOMHED / ORGANISATION

repræsentant for Enhedslisten i lokaludvalg Bispebjerg

BY

København

POSTNR.

2400

ADRESSE

Landsdommervej 1,

HØRINGSSVAR

Jeg anbefaler stærkt, det forslag Bispebjerg lokaludvalg har udarbejdet, den såkaldte hospitalslinie fra Østerbro Station (idet jeg naturligvis går ud fra at Lynetteholmen bliver puttet i skrotposen), over Rigshospitalet, Vibehus, Ryparken, Bispebjerg Hospital, Utterslev Torv, Brønshøj Torv, Husum, Tingbjerg og med endestation ved Herlev Hospital og forbindelse til letbanen.

Dette forslag har mange fordele. Vi undgår at Frederikssundsvej deles midt over af en letbaneløsning, som vil adskille vores bydel. Vi bringer forbindelse mellem de store hospitaler, hvor BBH snart skal være supersygehus, og undgår trafikproblemer for ambulancekørsel gennem vejnettet, idet der kan laves særskilte ambulance- og sygetransportvogne. Og der kommer omsider en ordentlig offentlig trafikbetjening af Tingbjerg og Brønshøj Husum.

Svar til: Høring 58488 af: Michael Hansen

APPLICATION DATE

24. oktober 2022

SVARNUMMER

222

INDSENDT AF

Michael Hansen

BY

København

POSTNR.

2100

ADRESSE

Visbygade 4, 1. tv.

HØRINGSSVAR

Jeg er i tvivl, om det overhovedet nytter noget at give sin mening til kende. Det virker som om, at nu SKAL vi have M5 og det er besluttet.

Min mening er, at det (igen) er som at tisse i bukserne at lave en M5. For det giver stadig ikke en sammenhængene kollektiv trafik i hovedstadsområdet. Det hjælper på et meget lokalt problem, og på at den kun 20 år gamle - men dengang meget fremsynede, moderne og enorm-nem-at-udvide M1 og M2, allerede er for lille. Og alligevel vil I bygge mere af samme for lille Metro? Det stinker langt væk af, at den skal København have, fordi så kan man ikke stoppe Lynetteholmen. Der burde være røde alarmklokker, der bimlede og bamlede hos kommunen og politikerne, når en milliarddyr investering på mindre end 20 år er for lille - og det endda uden den har ramt det årlige antal passagerer, som den var planlagt til i slutningen af 1990'erne!

Jeg så gerne, at man satte M5 helt på pause og så gik i gang med at få lavet en samlet plan for hele hovedstadsområdet og den kollektive trafik. Det mangler i høj grad. Når vi så har en samlet og prioriteret plan, så kan det godt være, at for at få flest muligt fra bilen og over i den kollektive trafik, så er det et helt andet trafikprojekt, der skal have første prioritet. Det ved hverken I, jeg eller andre borgere - for det er aldrig undersøgt. Derudover så negligerer kommunen og politikerne helt moderne sporvogne, som næsten alle andre storbyer i Europa investerer massivt i, har. Jeg ved godt, at Socialdemokratiet har det standpunkt, at bilerne er vigtigst, så derfor vil man ikke have sporvogne. Men er det befolkningens holdning? Det var da bemærkelsesværdigt, at Enhedslisten blev største parti ved seneste valg. Et parti, der er knap så ensporede, når det drejer sig om kollektiv trafik.

Ud over det, så er jeg som nabo til Østerport personligt meget, meget ked af, at vi efter godt 20 års konstant byggerod på og ved stationen (vi fik endelig pladsen tilbage her i foråret 2022), kan se frem til at pladsen skal graves totalt op igen allerede i 2025-2026 for at lave en M5. En opgravning, der kunne have været delvis undgået, hvis regionen havde haft en samlet plan for den kollektive trafik - for så var M5 allerede tænkt ind i Østerport Station dengang! Og så en plads, der er blevet til en grå 6-sporet motorvej. Det grønne og klimavenlige er fuldstændig forsvundet fra denne tidligere skønne plads (før 2002).

Og så vender vi tilbage til udgangspunktet - det nytter jo intet at afgive hørings svar. Det er tydeligt,

at især Socialdemokratiet er total tonedøve og fuldstændig ligeglade med borgernes indvendinger mod Lynetteholmen. Så derfor bliver det her projekt også bare tromlet ud over befolkningen uden interesse for, at der rent faktisk bor mennesker i København lige nu og her. Det har jo ikke interesseret Socialdemokratiet og overborgmesteren i de 24 år jeg har boet i byen.

Svar til: Høring 58488 af: Bestyrelsen i Sundbyernes Grundejerfællesskab

APPLICATION DATE

24. oktober 2022

SVARNUMMER

221

INDSENDT AF

Bestyrelsen i Sundbyernes Grundejerfællesskab

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Sundbyernes Grundejerfællesskab

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Englandsvej 10, st. mf.

HØRINGSSVAR

Hørings svar til Metrolinje M5 - idéfasehøring for miljøvurdering

Sundbyernes Grundejerfællesskab (SGF) bestyrelse har drøftet de to forelagte forslag til en mulig metrolinjen M5, som er beskrevet i den offentliggjorte høringsfolder. SGF hilser de to forslag velkommen, og fremsender her vores bemærkninger til den såkaldte 'lilla linje'. Denne linje berører særlig SGF's medlemmer på Amager.

Trængsel og andre trafikforhold

Det er SGF's opfattelse, at en ny metrolinje M5 bidrager til at løse nogle af de kapacitetsproblemer, der er på Amagerbrogade, og ikke kun kapacitetsudfordring i M1/M2. Specielt i myldretiden er der en flaskehals ind mod og ud af det centrale København over Amager. Der er ganske enkelt ikke plads til både biler, busser, cykler og gående. Det problem stiger i takt med at flere flytter til nyopførte boliger på Amager. Derforuden vælger et stigende antal pendlere, der kommer sydfra København, at parkere forskellige steder på Amager for at tage metro til arbejde i København.

Stationsplacering og byggepladser

Det er SGF's opfattelse, at en placering af en metrostation V/Amagerbrogade Syd, hvor stationen placeres ved Sundbyøster Plads, er mest fordelagtig. Sundbyøster Plads er allerede et centralt samlingspunkt i Sundbyøster. Der ligger to sportshaller, flere indkøbsmuligheder og der er kort afstand til Amager Hospital. Pladsen indgår også i den linje, som skal skabe bedre forbindelse mellem Amager Strandpark og Amager Fælled.

SGF's mener også, at stationsplaceringen ved Sundbyøster Plads kan få flere til at vælge offentlig transport frem for at pendle på arbejde, deltage i sportsaktiviteter eller tage til Amager Strand, Fælled eller videre mod Refshaleøen eller centrum.

Nedgravning og visuelle forhold

SGF støtter forslaget om en underjordisk tunnel og stationer, der bidrager til at skabe færrest gener for beboerne på Amager. En tunnel giver den største fremkommelighed og mulighed for uhindret trafik uanset transportform på tværs. En nedgravet løsning skaber også færre støjgener. En højbane skaber omvendt trafikale udfordringer, når banen hindrer afledning af tværgående trafik, ligesom der vil være støjgener for beboere nær ved.

En nedgravet løsning kan desuden bidrage til større sikkerhed om infrastrukturen for sabotage mv., der i de kommende år vil være i større fokus.

Klima

SGF opfordrer til, at der gøres overvejelser om indsatser, der løser udfordringer med vandstrømme ved skybrud mv. i forbindelse med metrobyggeriet.

Friluftsliv

Amager er et sted, som i stigende grad benyttes af udefrakommende, der gør brug af både Amager Strandpark og Amager Fælled. Derfor opfordrer SGF til, at det overvejes, hvordan metrolinjen bedst understøtter adgangen til ude og friluftsliv for besøgende i København.

Afslutningsvis er det naturligvis væsentligt for SGF, at et metrobyggeri forstyrrer grundejerne på Amager mindst muligt og at eventuelle berørte grundejere kompenseres og eventuelt genhuses i anlægsperioden.

Med venlig hilsen

Bestyrelsen for SGF

MATERIALE:

hoeringssvar om m5 sgf 2022-10-24.pdf



Københavns Kommune
Blivhoert.kk.dk

København S, 24. oktober 2022

Høringssvar til Metrolinje M5 - idéfasehøring for miljøvurdering

Sundbyernes Grundejerfællesskab (SGF) bestyrelse har drøftet de to forelagte forslag til en mulig metrolinje M5, som er beskrevet i den offentliggjorte høringsfolder. SGF hilser de to forslag velkommen, og fremsender her vores bemærkninger til den såkaldte 'lilla linje'. Denne linje berører særlig SGF's medlemmer på Amager.

Trængsel og andre trafikforhold

Det er SGF's opfattelse, at en ny metrolinje M5 bidrager til at løse nogle af de kapacitetsproblemer, der er på Amagerbrogade, og ikke kun kapacitetsudfordring i M1/M2. Specielt i myldretiden er der en flaskehals ind mod og ud af det centrale København over Amager. Der er ganske enkelt ikke plads til både biler, busser, cykler og gående. Det problem stiger i takt med at flere flytter til nyopførte boliger på Amager. Derforuden vælger et stigende antal pendlere, der kommer sydfra København, at parkere forskellige steder på Amager for at tage metro til arbejde i København.

Stationsplacering og byggepladser

Det er SGF's opfattelse, at en placering af en metrostation V/Amagerbrogade Syd, hvor stationen placeres ved Sundbyøster Plads, er mest fordelagtig. Sundbyøster Plads er allerede et centralt samlingspunkt i Sundbyøster. Der ligger to sportshaller, flere indkøbsmuligheder og der er kort afstand til Amager Hospital. Pladsen indgår også i den linje, som skal skabe bedre forbindelse mellem Amager Strandpark og Amager Fælled.

SGF's mener også, at stationsplaceringen ved Sundbyøster Plads kan få flere til at vælge offentlig transport frem for at pendle på arbejde, deltage i sportsaktiviteter eller tage til Amager Strand, Fælled eller videre mod Refshaleøen eller centrum.

Nedgravning og visuelle forhold

SGF støtter forslaget om en underjordisk tunnel og stationer, der bidrager til at skabe færrest gener for beboerne på Amager. En tunnel giver den største fremkommelighed og mulighed for uhindret trafik uanset transportform på tværs. En nedgravet løsning skaber også færre støjgener. En højbane skaber omvendt trafikale udfordringer, når banen hindrer afledning af tværgående trafik, ligesom der vil være støjgener for beboere nær ved.

En nedgravet løsning kan desuden bidrage til større sikkerhed om infrastrukturen for sabotage mv., der i de kommende år vil være i større fokus.

Klima

SGF opfordrer til, at der gøres overvejelser om indsatser, der løser udfordringer med vandstrømme ved skybrud mv. i forbindelse med metrobyggeriet.

Friluftsliv

Amager er et sted, som i stigende grad benyttes af udefrakommende, der gør brug af både Amager Strandpark og Amager Fælled. Derfor opfordrer SGF til, at det overvejes, hvordan metrolinjen bedst understøtter adgangen til ude og friluftsliv for besøgende i København.



Sundbyernes Grundejerfællesskab

Afslutningsvis er det naturligvis væsentligt for SGF, at et metrobyggeri forstyrrer grundejerne på Amager mindst muligt og at eventuelle berørte grundejere kompenseres og eventuelt genhuses i anlægsperioden.

Med venlig hilsen
Bestyrelsen for SGF

Svar til: Høring 58488 af: Eva Jensen

APPLICATION DATE

24. oktober 2022

SVARNUMMER

220

INDSENDT AF

Eva Jensen

BY

brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

HF Rosenvang 24

HØRINGSSVAR

Lav metro til bydele med dårlig offentlig transport inden metro til imaginære fantasiøer planlægges. Lige nu spilder I tiden til at planlægge metro til en ø, som muligvis ikke bliver til noget, i stedet for at servicere f.eks. bydele som Brønshøj, Emdrup, Nordvest og ydre Østerbro med mange borgere.

Svar til: Høring 58488 af: Tove Bøgeskov og Jens Henning Ravnsmed

APPLICATION DATE

24. oktober 2022

SVARNUMMER

219

INDSENDT AF

Tove Bøgeskov og Jens Henning Ravnsmed

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Axel Heides Gade 10 5.th

HØRINGSSVAR

Vi synes, at det er en god idé at få en ekstra Metro-station på Islands Brygge, men en Metro-station på Axel Heides Gade er et dårligt forslag, fordi

- der er total kaos i forvejen med cyklister og fodgængere som kæmper om at komme af og på Bryggebroen, en Metro-station vil kun skabe endnu mere kaos på den beskedne plads
- en byggeperiode på flere år vil give totalt sammenbrud i trafikken, både på Islands Brygge og Artillerivej - begge er hårdt nok belastede i myldretiden
- man kunne med fordel flytte Metro-stationen lidt væk fra Bryggebroen til "den grønne kile" lidt nord for Sundhedsstyrelsen. Her vil være plads til byggeri uden at genere trafikken i flere år og brugerne ville ikke skulle op og ned til stationen og kæmpe sig igennem det allerede eksisterende mylder af fodgængere og cyklister i myldretiden ved Bryggebroen. Man kunne også overveje om en placering ved Hilmar Baunsgaards Boulevard - ville give samme fordele. Ydermere er den sydlige del af Islands Brygge dårligt dækket af offentlig transport.

Svar til: Høring 58488 af: Ida Jørgensen

APPLICATION DATE

23. oktober 2022

SVARNUMMER

218

INDSENDT AF

Ida Jørgensen

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Smørumvej 36

HØRINGSSVAR

Hospitalsmetro - med stationer i Brønshøj, Husum og Tingbjerg

Der er god grund til at undersøge om M5 kan forlænges fra Rigshospitalet til strækningen Bispebjerg Hospital og Herlev Hospital med stoppesteder i Brønshøj, Husum og Tingbjerg.

I mange valgkampe har politikere fra stort set alle partier lovet metro til borgerne i Brønshøj, Husum og Tingbjerg, ligesom det i mange politiske aftaler har været et ønske om at få højklasset infrastruktur til Brønshøj.

5C er en af Nordeuropas travleste buslinjer, og det er derfor svært at forstå, at der ikke er passagergrundlag til en metrolinje på den nordvestlige strækning, især hvis man indtænker hospitalerne.

Hospitalerne er store arbejdspladser, hvor der kommer mange patienter og pårørende. Desuden vil en metro til hospitalerne være med til at løse et problem med parkeringspladser ved hospitalerne.

Der savnes også offentliggjorte beregninger på, hvad Letbanen i ring 3 vil betyde for den kollektive trafik mod København. Da Letbanen i ring 3 får et stop ved Herlev Hospital, kan denne letbane også give passagerer til en Metro ind mod København.

Derfor bør det undersøges hvilket passagergrundlag og hvilke anlægsudgifter, som forventes af en metro fra Rigshospitalet til Herlev Hospital over Brønshøj, Husum og Tingbjerg, så der kan tages højde for fx et afgreningskammer ved anlæg af M5.

Med venlig hilsen

Ida Jørgensen

Svar til: Høring 58488 af: Søren Burchardt

APPLICATION DATE

23. oktober 2022

SVARNUMMER

217

INDSENDT AF

Søren Burchardt

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Axel Heides Gade

HØRINGSSVAR

En Metro-station på Axel Heides Gade er IKKE en god ide, fordi

- der er total kaos i forvejen med cyklister og fodgængere som kæmper om at komme af og på Bryggebroen, en Metro-station vil kun skabe endnu mere kaos på den beskedne plads

- en byggeperiode på flere år vil give totalt sammenbrud i trafikken, både på Islands Brygge og Artillerivej - begge er hårdt nok belastede i myldretiden

- man kunne med fordel flytte Metro-stationen lidt væk fra Bryggebroen til "den grønne kile" lidt nord for Axel Heides gade. Her vil være plads til byggeri uden at genere trafikken i flere år og brugerne ville ikke skulle op og ned til stationen og kæmpe sig igennem det allerede eksisterende mylder af fodgængere og cyklister i myldretiden ved Bryggebroen. Man kunne også overveje en placering øst for Artillerivej - ville give samme fordele.

Svar til: Høring 58488 af: Githa Mølgård

APPLICATION DATE

23. oktober 2022

SVARNUMMER

216

INDSENDT AF

Githa Mølgård

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Ulrik Birchs Allé 25

HØRINGSSVAR

HØRINGSSVAR

Amagerbrogade Nord eller Syd?

Vi bor midt imellem de to forslag til stationer ved Amagerbrogade og kender området indgående efter at vi har beboet ejendommen i mere end 30 år.

Det logiske og oplagte valg er station ved **Amagerbrogade Syd (Sundbyøster Plads)** fordi:

- Det er allerede et knudepunkt for beboer i området med to idrætshaller, legeplads og gode dagligvare indkøbsmuligheder. Jeg kommer der dagligt.
- Der vil være super god plads til alle de cykler, som metro brugere vil parkere ved stationen, mens de kører metro.
- Der er plads til omstigning på busser. Flere buslinjer kan ramme Sundbyøster Plads samtidig uden pladsproblem.
- Der er ikke nogen tvivl om hvor metrostationen ligger, da den er lige ud til Amagerbrogade med gode oversigtsforhold.
- Børn og unge som benytter de to idrætshaller ved Sundbyøster Plads kan gå direkte fra Metro til idræt i hallerne også om aften - trygt, hurtigt og sikkert.

Som beboer i området synes jeg at **Amagerbrogade Nord** er en mystisk placering. Klemt inde og gemt af vejen. Det vil være en metrostation i en baggård, som kan være svær at finde og måske utrygt at færdes der for børn, unge og andre - når det er mørkt. Det vil være et mindre kaos, når folk kommer ud fra en fyldt metrotog med Nord løsningen. Vejene omkring Amagerbrogade Nord er små, fyldt med biler og trafik allerede nu. Jeg kunne forstå på oplægsholderen at der kan være økonomiske grunde til at vælge Nord fremfor Syd som station. Beregningsmodellerne konkluderer lidt flere metrobrugere ved valg af Amagerbrogade Nord fremfor Syd, og man kan så undgå en skakt ved Filips parken.

Jeg vil appellere til at man vælger den oplagte placering Amagerbrogade Syd, også selvom der er en merudgift ved denne løsning fremfor Amagerbrogade Nord. Lad os vælge den rigtige løsning til station ved Amagerbrogade - Sundbyøster Plads.

Svar til: Høring 58488 af: Charlotte Winkler

APPLICATION DATE

22. oktober 2022

SVARNUMMER

215

INDSENDT AF

Charlotte Winkler

BY

København

POSTNR.

2400

ADRESSE

Tårnblæservej 5

HØRINGSSVAR

Da der ingen garanti er for, at opfyldningen bliver beboelig indenfor de næste 70 år, er det mere rimelig at bygge en metro hvor der bor mennesker, og den foreslåede linie over Rigshospitalet til Herlev hospital vil opfylde almindelige københavnernes behov for nem transport til hospitalerne og daglig transport hvor s toglinier mangler.

Svar til: Høring 58488 af: Enel Laura Pagaard Selvig

APPLICATION DATE

22. oktober 2022

SVARNUMMER

214

INDSENDT AF

Enel Laura Pagaard Selvig

BY

København K

POSTNR.

1432

ADRESSE

Luftmarinegade 14

HØRINGSSVAR

Vi skal selvfølgelig IKKE have mere metro i København, når det er vores natur der skal betale for det. Senest er det Øresund, der må lade livet. Det er en skandale både for klimaet, miljøet og borgernes sundhed, trivsel og økonomi.

Et af forslagene går på at Margretheholm skal have en højbane gennem deres bydel. Det vil ødelægge vores bydel endnu mere, udover I lige har ødelagt vores havn og snart vores lokalmiljø med de 700 daglige lastbilkørsler der skal køre de næste 30 år.

Svar til: Høring 58488 af: G.Smith

APPLICATION DATE

21. oktober 2022

SVARNUMMER

213

INDSENDT AF

G.Smith

BY

København s

POSTNR.

2300

ADRESSE

Ulrik Birchs Alle 20

HØRINGSSVAR

I forhold til placering af den kommende station mener jeg som beboer i området, at det vil være det bedste valg at gå efter placeringen ved Sundbyøster Plads fordi:

- Børn og unge som benytter de to idrætshaller ved Sundbyøster Plads kan gå direkte fra Metro til idræt i hallerne også om aften - trygt, hurtigt og sikkert.
- Det er allerede et knudepunkt for os beboere i området med skole, idrætshaller, legeplads og gode indkøbsmuligheder.
- Der vil være plads til cykelparkering
- Der er plads til omstigning på busser.

Svar til: Høring 58488 af: Henriette

APPLICATION DATE

20. oktober 2022

SVARNUMMER

212

INDSENDT AF

Henriette

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Ulrik Birchs alle 17

HØRINGSSVAR

Det logiske og oplagte valg er station ved **Amagerbrogade Syd (Sundbyøster Plads)** fordi:

- Det er allerede et knudepunkt for beboer i området med to idrætshaller, legeplads og gode indkøbsmuligheder.
- Der vil være super god plads til alle de cykler, som metrobrugere vil parkere ved stationen, mens de kører metro.
- Der er plads til omstigning på busser. Flere buslinjer kan ramme Sundbyøster Plads samtidig uden pladsproblem.
- Der er ikke nogen tvivl om hvor metrostationen ligger, da den er lige ud til Amagerbrogade med gode oversigtsforhold.
- Børn og unge som benytter de to idrætshaller ved Sundbyøster Plads kan gå direkte fra Metro til idræt i hallerne også om aften - trygt, hurtigt og sikkert.

Som beboer i området synes jeg at **Amagerbrogade Nord** er en mystisk placering. Klemt inde og gemt af vejen. Det vil være en metrostation i en baggård, som kan være svær at finde. Det vil være kaotisk, når folk kommer ud fra en fyldt metrotog med Nord løsningen. Vejene omkring Amagerbrogade Nord er små og fyldt med biler og masser af trafik allerede.

Svar til: Høring 58488 af: Juli

APPLICATION DATE

20. oktober 2022

SVARNUMMER

211

INDSENDT AF

Juli

BY

Kbh s

POSTNR.

2300

ADRESSE

Ulrik Birchs Alle 42

HØRINGSSVAR

Det logiske og oplagte valg er station ved **Amagerbrogade Syd (Sundbyøster Plads)** fordi:

- Det er allerede et knudepunkt for beboer i området med to idrætshaller, legeplads og gode dagligvare indkøbsmuligheder. Jeg kommer der dagligt.
- Der er ganske enkelt mere plads til en station her - både ift gravearbejdet og nedestående. Der vil være super god plads til alle de cykler, som metro brugere vil parkere ved stationen, mens de kører metro.
- Der er plads til omstigning på busser. Flere buslinjer kan ramme Sundbyøster Plads samtidig uden pladsproblem.
- Der er ikke nogen tvivl om hvor metrostationen ligger, da den er lige ud til Amagerbrogade med gode oversigtsforhold.
- Børn og unge som benytter de to idrætshaller ved Sundbyøster Plads kan gå direkte fra Metro til idræt i hallerne også om aften - trygt, hurtigt og sikkert.
-

Svar til: Høring 58488 af: Julie Hall-Andersen

APPLICATION DATE

20. oktober 2022

SVARNUMMER

210

INDSENDT AF

Julie Hall-Andersen

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Ulrik Birchs Allé 41

HØRINGSSVAR

Dejligt med metro til Amagerbrogade. Ift. placering vil det være oplagt, at der kommer stop ved Sundbyøsterplads som i forvejen fungerer som et knudepunkt for indkøb og sportshal.

Svar til: Høring 58488 af: Greater Copenhagen

APPLICATION DATE

20. oktober 2022

SVARNUMMER

209

INDSENDT AF

Greater Copenhagen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Greater Copenhagen

BY

København K

POSTNR.

1165

ADRESSE

Nørregade 7b 3 sal

HØRINGSSVAR

Greater Copenhagen

Nørregade 7b

1165 København K

greatercph.dk

København, 12 oktober 2022

Att: Københavns kommune

Greater Copenhagen's høringssvar for den potentielle nye metrolinje M5

GREATER COPENHAGEN er en samarbejdsorganisation for Region Sjælland og Region Hovedstaden i Danmark, Region Skåne og Region Halland i Sverige, samt de fire regioners 85 kommuner. Greater Copenhagen arbejder for vækst og udvikling i Nordens største metropolregion med 4,4 mio. indbyggere i Sydsverige og Østdanmark.

GREATER COPENHAGENS arbejde med spørgsmål vedr. trafik- og transportinfrastruktur baseres på det politisk besluttede trafikcharter. Trafikcharteret for Greater Copenhagen er en aftale mellem parterne om vores fælles dansk-svenske politiske vision for hvordan Sydsverige og Østdanmark anvender infrastruktur med henblik på at styrke mobiliteten, understøtte den grønne omstilling og

skabe holdbar økonomisk vækst i vores region. Greater Copenhagens udtalelse tager udgangspunkt i det fælles trafikcharters prioriteringer.

Trafikcharteret specificerer en række mål og aktiviteter som i forskellig grad afhænger af nationale beslutninger. Greater Copenhagen foreslår en række investeringer, der stiller krav til lokale, regionale og nationale prioriteringer som fx flere forbindelser over Øresund, flere jernbaner med kapacitet til højhastighedstog samt øget grøn mobilitet og optimering af fossilfri transport.

En udvidelse af Københavns Kommunes metrosystem i henhold til forslag M5 Øst er i tråd med Greater Copenhagens prioriteringer, idet forslaget ikke bare styrker metrosystemet i København, men også skaber muligheden for en potentiel fremtidig Øresundsmetro til Malmø. En sådan forbindelse er frem for alt vigtig for et stærkt sammenhængende arbejdsmarked over Øresund, mellem storbyerne Malmø og København, og for at sikre det sydlige Sverige adgang til Sydsveriges største internationale lufthavn CPH Airport.

BAGGRUND

Metroselskabet har på foranledning af Københavns Kommune og Transportministeriet gennemført en Strategisk Miljøvurdering (SMV) af Lynetteholm med henblik på at foreslå mulige linjeføringer for metrobetjening af et fremtidigt byområde på Lynetteholm.

Københavns Kommunes Borgerrepræsentation har den 25. august 2022 besluttet at igangsætte miljøvurderingsproces for metrolinje M5 på baggrund af ansøgning fra Metroselskabet. Fra den 5. september til den 31. oktober afholder Københavns Kommune derfor idéfasehøring for den potentielle nye metrolinje.

På baggrund af den Strategiske Miljøvurdering har Københavns Kommune og Transportministeriet udpeget to mulige alternativer for linjeføringer til metrobetjening af Lynetteholm: M5 Vest (Østerport St. - Lynetteholm) og M5 Øst via Amagerbrogade (Hovedbanegården-Refshaleøen-Lynetteholm) som kan gennemgå en efterfølgende Miljøvurderingsproces.

GREATER COPENHAGENS HØRINGSSVAR

Greater Copenhagen støtter op om udbygningen af metrosystemet i København og peger i dette høringssvar på linjeføringsalternativet M5 Øst via Amagerbrogade som den bedste løsning. Med denne linjeføring vil man kunne sikre:

- En ny metroforbindelse mellem Indre By og Amager hen over havnesnittet, som vil kunne sikre tilstrækkelig kapacitet i metroen på denne strækning i fremtiden.
- Linjeføringsalternativet M5 Øst via Amagerbrogade giver de bedste muligheder for på kort sigt i en første fase både at sikre mere kapacitet i eksisterende metrosystem og sikre effektiv kollektiv trafikbetjening i eksisterende tætbeholdt område. På længere sigt, i en senere fase, vil denne linjeføring også sikre metrobetjening af Lynetteholm, når denne bliver gradvist udbygget efter 2035 samt mulighed for tilslutning af en Øresundsmetro.

I den svenske statslige infrastrukturplan 2022-2033 har den svenske regering givet den statslige infrastrukturmyndighed Trafikverket til opgave at udrede spørgsmålet om fremtidig kapacitet og redundans for trafikken over Øresund med henblik på mulige fremtidige Øresundsforbindelser.

Linjeføringsalternativ M5 Øst via Amagerbrogade vil ud fra Greater Copenhagens synspunkt være den mest ideelle løsning i en metrobetjening af Lynetteholm, fordi linjeføringen giver mulighed for en

senere etablering af en metrolinje til Malmö C – såkaldt Øresundsmetro.

En Øresundsmetro er siden 2012 blevet udredt i et samarbejde mellem Malmö

Stad og Københavns Kommune (www.oresundsmetro.com). Derfor ønsker Greater Copenhagen, at der i tillæg til kommende VVM-udredning også igangsættes en deludredning om tilslutning af Øresundsmetro til ny M5 Øst:

- Med igangsætning af en VVM-undersøgelse af linjeføringsalternativ M5 Øst vi Amagerbrogade opfordrer Malmö Stad til, at der også gennemføres en deludredning i sammenhæng med den samlede VVM-udredning, som belyser mulighederne for at etablere en tilslutning på M5 Øst Amagerbrogade af en fremtidig Øresundsmetro, f.eks. på strækningen mellem Prags Boulevard og CMC-anlæg på Prøvestenen.
- At inkludere en udredning af mulighederne for en tilslutning til en Øresundsmetro vil give en aktuel vurdering af placering og økonomi ved etablering af tilslutning samt bredere systemeffekter for det københavnske metrosystem, der bygger videre på eksisterende beregningsgrundlag for en Øresundsmetro gennemført i samarbejde mellem Malmö Stad og Københavns Kommune. Malmö Stad medvirker gerne med ressourcer og kompetencer i gennemførelsen af en deludredning af tilslutningsmuligheder for en Øresundsmetro i samarbejde med Københavns Kommune og Metroselskabet.

Københavns Lufthavn er et vigtigt internationalt trafikknudepunkt for både Danmark og det sydlige Sverige. En Øresundsmetro vil kunne give større redundans og mindre sårbarhed over for driftsforstyrrelser i den kollektive trafikbetjening mellem det sydlige Sverige og Københavns Lufthavn.

Det er specielt vigtigt, da en analyse fra september 2022 (Greater Copenhagen) viser at CPH Airport bidrager med 10,2 mia. DKK til Skånes BRP samt at flere tusinde personer er ansatte i brancher forbundet til lufthavnen. Ca. 13% af de lokalt udgående passagerer på CPH Airport kommer fra Sverige. Det er den andenstørste gruppe efter danskere, som udgør 16% af de lokalt udgående. Sydsverige er derfor enormt vigtig for CPH Airport, og dermed også for København. Et stærkt metrosystem ville gavne både CPH Airport, tilgængeligheden for Sydsverige til lufthavnen og dermed også København Kommune.

Integration på tværs af Øresund har en række positive effekter for borgere og virksomheder i kommuner på begge sider af Sundet, idet det skaber mulighederne for bedre udnyttelse af ledig arbejdskraft, bedre jobmatch og forbedret konkurrenceevne. Det er væsentlige forudsætninger for at skabe såkaldte storbyeffekter, der kan højne produktiviteten og væksten for hele regionen omkring Øresund.

En fremtidig Øresundsmetro vil betyde kortere rejsetider mellem de to store trafikale knudepunkter København H og Malmø C således at op imod 2,3 mio. indbyggere på begge sider af Øresund ville kunne nå 0,5 mio. Flere arbejdspladser indenfor 60 minutters rejsetid end tilfældet er idag.

Både København og Malmø er storbyer som forventer en markant befolkningsvækst frem mod 2035 og allerede i dag har de samlet mere end 1 mio. indbyggere. I København vil byudviklingsprojekter på Refshaleøen, i Nordhavn og ikke mindst på Lynetteholm give et betydeligt tilskud af nye indbyggere og arbejdspladser omkring det centrale København. På samme vis byudvikles der i tidligere industrielle områder omkring havnen i Malmø, som forventes at rumme ca. 35.000 nye boliger og ca. 42.000 nye arbejdspladser i områderne Västra Hamnen, Nyhamnen og Värvstaden. De mange nye byudviklingsområder på begge sider af Øresund vil kunne blive forbundet gennem en fremtidig Øresundsmetro.

På baggrund af ovenstående støtter Greater Copenhagen forslaget om metrobetjening til Lynetteholm via linjen M5 Øst - Lilla.

Tue David Bak,

Adm. Direktør i Greater Copenhagen

MATERIALE:

greater copenhagen metrobetjening lynetteholm.pdf

GREATER COPENHAGEN

Greater Copenhagen
Nørregade 7b
1165 København K
greatercph.dk

København, 12 oktober 2022

Att: Københavns kommune

Greater Copenhagens høringssvar for den potentielle nye metrolinje M5

GREATER COPENHAGEN er en samarbejdsorganisation for Region Sjælland og Region Hovedstaden i Danmark, Region Skåne og Region Halland i Sverige, samt de fire regioners 85 kommuner. Greater Copenhagen arbejder for vækst og udvikling i Nordens største metropolregion med 4,4 mio. indbyggere i Sydsverige og Østdanmark.

GREATER COPENHAGENS arbejde med spørgsmål vedr. trafik- og transportinfrastruktur baseres på det politisk besluttede trafikcharter. Trafikcharteret for Greater Copenhagen er en aftale mellem parterne om vores fælles dansk-svenske politiske vision for hvordan Sydsverige og Østdanmark anvender infrastruktur med henblik på at styrke mobiliteten, understøtte den grønne omstilling og skabe holdbar økonomisk vækst i vores region. Greater Copenhagens udtalelse tager udgangspunkt i det fælles trafikcharters prioriteringer.

Trafikcharteret specificerer en række mål og aktiviteter som i forskellig grad afhænger af nationale beslutninger. Greater Copenhagen foreslår en række investeringer, der stiller krav til lokale, regionale og nationale prioriteringer som fx flere forbindelser over Øresund, flere jernbaner med kapacitet til højhastighedstog samt øget grøn mobilitet og optimering af fossilfri transport.

En udvidelse af Københavns Kommunes metrosystem i henhold til forslag M5 Øst er i tråd med Greater Copenhagens prioriteringer, idet forslaget ikke bare styrker metrosystemet i København, men også skaber muligheden for en potentiel fremtidig Øresundsmetro til Malmø. En sådan forbindelse er frem for alt vigtig for et stærkt sammenhængende arbejdsmarked over Øresund, mellem storbyerne Malmø og København, og for at sikre det sydlige Sverige adgang til Sydsveriges største internationale lufthavn CPH Airport.

BAGGRUND

Metroselskabet har på foranledning af Københavns Kommune og Transportministeriet gennemført en Strategisk Miljøvurdering (SMV) af Lynetteholm med henblik på at foreslå mulige linjeføringer for metrobetjening af et fremtidigt byområde på Lynetteholm.

Københavns Kommunes Borgerrepræsentation har den 25. august 2022 besluttet at igangsætte miljøvurderingsproces for metrolinje M5 på baggrund af ansøgning fra Metroselskabet. Fra den 5. september til den 31. oktober afholder Københavns Kommune derfor idéfasehøring for den potentielle nye metrolinje.

GREATER CoPENHAGEN

På baggrund af den Strategiske Miljøvurdering har Københavns Kommune og Transportministeriet udpeget to mulige alternativer for linjeføringer til metrobetjening af Lynetteholm: M5 Vest (Østerport St. - Lynetteholm) og M5 Øst via Amagerbrogade (Hovedbanegården-Refshaleøen-Lynetteholm) som kan gennemgå en efterfølgende Miljøvurderingsproces.

GREATER COPENHAGENS HØRINGSSVAR

Greater Copenhagen støtter op om udbygningen af metrosystemet i København og peger i dette høringssvar på linjeføringsalternativet M5 Øst via Amagerbrogade som den bedste løsning. Med denne linjeføring vil man kunne sikre:

- En ny metroforbindelse mellem Indre By og Amager hen over havnesnittet, som vil kunne sikre tilstrækkelig kapacitet i metroen på denne strækning i fremtiden.
- Linjeføringsalternativet M5 Øst via Amagerbrogade giver de bedste muligheder for på kort sigt i en første fase både at sikre mere kapacitet i eksisterende metrosystem og sikre effektiv kollektiv trafikbetjening i eksisterende tætbeboede områder. På længere sigt, i en senere fase, vil denne linjeføring også sikre metrobetjening af Lynetteholm, når denne bliver gradvist udbygget efter 2035 samt mulighed for tilslutning af en Øresundsmetro.

I den svenske statslige infrastrukturplan 2022-2033 har den svenske regering givet den statslige infrastrukturmyndighed Trafikverket til opgave at udrede spørgsmålet om fremtidig kapacitet og redundans for trafikken over Øresund med henblik på mulige fremtidige Øresundsforbindelser.

Linjeføringsalternativ M5 Øst via Amagerbrogade vil ud fra Greater Copenhagen synspunkt være den mest ideelle løsning i en metrobetjening af Lynetteholm, fordi linjeføringen giver mulighed for en senere etablering af en metrolinje til Malmö C – såkaldt Øresundsmetro.

En Øresundsmetro er siden 2012 blevet udredt i et samarbejde mellem Malmö Stad og Københavns Kommune (www.oresundsmetro.com). Derfor ønsker Greater Copenhagen, at der i tillæg til kommende VVM-udredning også igangsættes en deludredning om tilslutning af Øresundsmetro til ny M5 Øst:

- Med igangsætning af en VVM-undersøgelse af linjeføringsalternativ M5 Øst via Amagerbrogade opfordrer Malmö Stad til, at der også gennemføres en deludredning i sammenhæng med den samlede VVM-udredning, som belyser mulighederne for at etablere en tilslutning på M5 Øst Amagerbrogade af en fremtidig Øresundsmetro, f.eks. på strækningen mellem Prags Boulevard og CMC-anlæg på Prøvestenen.
- At inkludere en udredning af mulighederne for en tilslutning til en Øresundsmetro vil give en aktuel vurdering af placering og økonomi ved etablering af tilslutning samt bredere systemeffekter for det københavnske metrosystem, der bygger videre på eksisterende beregningsgrundlag for en Øresundsmetro gennemført i samarbejde mellem Malmö Stad og Københavns Kommune. Malmö Stad medvirker gerne med ressourcer og kompetencer i

GREATER CoPENHAGEN

gennemførelsen af en deludredning af tilslutningsmuligheder for en Øresundsmetro i samarbejde med Københavns Kommune og Metroselskabet.

Københavns Lufthavn er et vigtigt internationalt trafikknudepunkt for både Danmark og det sydlige Sverige. En Øresundsmetro vil kunne give større redundans og mindre sårbarhed over for driftsforstyrrelser i den kollektive trafikbetjening mellem det sydlige Sverige og Københavns Lufthavn.

Det er specielt vigtigt, da en analyse fra september 2022 (Greater Copenhagen) viser at CPH Airport bidrager med 10,2 mia. DKK til Skånes BRP samt at flere tusinde personer er ansatte i brancher forbundet til lufthavnen. Ca. 13% af de lokalt udgående passagerer på CPH Airport kommer fra Sverige. Det er den andenstørste gruppe efter danskere, som udgør 16% af de lokalt udgående. Sydsverige er derfor enormt vigtig for CPH Airport, og dermed også for København. Et stærkt metrosystem ville gavne både CPH Airport, tilgængeligheden for Sydsverige til lufthavnen og dermed også København Kommune.

Integration på tværs af Øresund har en række positive effekter for borgere og virksomheder i kommuner på begge sider af Sundet, idet det skaber mulighederne for bedre udnyttelse af ledig arbejdskraft, bedre jobmatch og forbedret konkurrenceevne. Det er væsentlige forudsætninger for at skabe såkaldte storbyeffekter, der kan højne produktiviteten og væksten for hele regionen omkring Øresund.

En fremtidig Øresundsmetro vil betyde kortere rejsetider mellem de to store trafikale knudepunkter København H og Malmø C således at op imod 2,3 mio. indbyggere på begge sider af Øresund ville kunne nå 0,5 mio. Flere arbejdspladser indenfor 60 minutters rejsetid end tilfældet er idag.

Både København og Malmø er storbyer som forventer en markant befolkningsvækst frem mod 2035 og allerede i dag har de samlet mere end 1 mio. indbyggere. I København vil byudviklingsprojekter på Refshaleøen, i Nordhavn og ikke mindst på Lynetteholm give et betydeligt tilskud af nye indbyggere og arbejdspladser omkring det centrale København. På samme vis byudvikles der i tidligere industrielle områder omkring havnen i Malmø, som forventes at rumme ca. 35.000 nye boliger og ca. 42.000 nye arbejdspladser i områderne Västra Hamnen, Nyhamnen og Värvstaden. De mange nye byudviklingsområder på begge sider af Øresund vil kunne blive forbundet gennem en fremtidig Øresundsmetro.

På baggrund af ovenstående støtter Greater Copenhagen forslaget om metrobetjening til Lynetteholm via linjen M5 Øst – Lilla.



Tue David Bak,
Adm. Direktør i Greater Copenhagen

Svar til: Høring 58488 af: Nikita Reimann Bombaci

APPLICATION DATE

19. oktober 2022

SVARNUMMER

208

INDSENDT AF

Nikita Reimann Bombaci

BY

København NV

POSTNR.

2400

ADRESSE

Rytterbakken 11

HØRINGSSVAR

Jeg forslår at dsb ligger en metro linje ved Bellahøj, Husum, Brønshøj, Refshaleøen, Carlsberg st. Sydhavn st, Emdrup st. Og evt. rantzausgade, Nørrebrogade ned mod søerne eller blågårdsplads.

Svar til: Høring 58488 af: Stefanie Høy Brink

APPLICATION DATE

19. oktober 2022

SVARNUMMER

207

INDSENDT AF

Stefanie Høy Brink

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Københavns Museum

BY

København V

POSTNR.

1555

ADRESSE

Stormgade 20

HØRINGSSVAR

Se venligst vedhæftede høringssvar fra Københavns Museum.

MATERIALE:

høringssvar fra koebenhavns museum ang. metrolinje m5 - idfasehoering for miljoevurdering.pdf

Til

Parc@kk.dk

19.10.2022

Vedr. Metrolinje M5 - idéfasehøring for miljøvurdering

Københavns Museum har modtaget materiale vedrørende ovennævnte forslag og har gennemgået sagen med henblik på vurdering af de kulturhistoriske forhold.

Bemærkninger vedr. arkæologi

Materialet indeholder to idéforslag til en ny metrolinje M5, med stationer både over og under jorden.

Jordarbejde i forbindelse med byggerier, renoveringer ol. kan indebære risiko for at fjerne væsentlige fortidsminder, der ville skulle undersøges inden de fjernes jf. museumslovens kap. 8 § 27. Med jordarbejder af den størrelse, må der forventes en betydelig risiko for at påtræffe væsentlige fortidsminder.

Københavns Museum kan vurdere denne risiko nærmere for de enkelte stationspladser, hvis vi kontaktes i god tid inden eventuelle jordarbejder finder sted.

Læs mere om Museumsloven på:

<https://www.retsinformation.dk/eli/ta/2014/358>

Med venlig hilsen

Stefanie Høy Brink
Museumsinspektør
Etnolog
Københavns Museum
+45 2947 9903
P95R@kk.dk

Lena Diana Tranekjer
Museumsinspektør, Sagsansvarlig
Arkæolog
Københavns Museum
+45 2967 1472
P03N@kk.dk



KØBENHAVNS
MUSEUM

MUSEUM OF
COPENHAGEN

STORMGADE 20
1555 KØBENHAVN V
WWW.COPENHAGEN.DK

KØBENHAVNS KOMMUNE
KULTUR- OG FRITIDS-
FORVALTNINGEN
HISTORIE & KUNST



Svar til: Høring 58488 af: Adam Mørk Petersen

APPLICATION DATE

18. oktober 2022

SVARNUMMER

206

INDSENDT AF

Adam Mørk Petersen

BY

Frederiksberg

POSTNR.

2000

ADRESSE

Sprogøvej 17

HØRINGSSVAR

M5 lilla ligger hvor folk sikkert mest får brug for metroen, men hvis man koblede M5 orange til vil det lave en halv cirkel og den anden halvdel kan være letbanen. Så hvis man starter med M5 orange, kan M5 lilla være en udvidelse til M5 orange.

Jeg er en dreng på knap 10 år, og interesserer mig for metroen og glæder mig til at M5 åbner om det så er M5 orange eller M5 lilla. (Som Adams mor tillader jeg og samtykker i, at han må deltage med sit høringssvar. Mvh Linda Petersen).

Med venlig hilsen

Adam

Svar til: Høring 58488 af: Niels Wellendorf

APPLICATION DATE

17. oktober 2022

SVARNUMMER

205

INDSENDT AF

Niels Wellendorf

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Rådet for Bæredygtig Trafik

BY

Nørrebro

POSTNR.

2200

ADRESSE

Nørrebrogade 39, 1. tv

HØRINGSSVAR



Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200

København N

17. oktober 2022

Københavns Kommune

Høringssvar til Idéfasehøring for metrolinje M5

Rådet for Bæredygtig Trafik har følgende kommentarer til forslaget om en ny metrolinje M5.

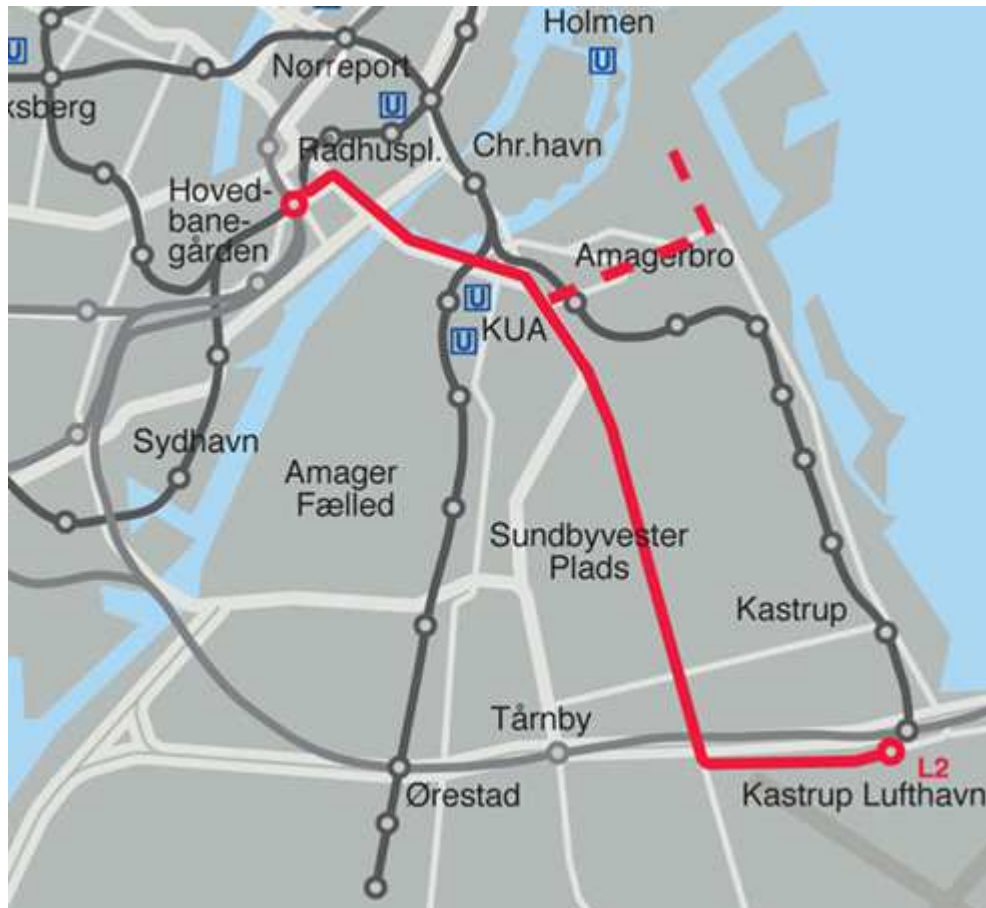
Forbindelsen over havnesnittet, M5 østlig linje

Vi finder at en nødvendig aflastning af metrolinjerne 1 og 2 over Havnesnittet bør ske hurtigt, billigt og effektivt ved etablering af en letbane fra København H over Langebro til Amagerbro og videre ud

ad Amagerbrogade til Tårnby, Kastrup og lufthavnen.

En letbane vil både aflaste havnesnittet og supplere rejsemulighederne på Amager effektivt.

En moderne letbane har samme kapacitet som de eksisterende metrolinjer i København, og giver med flere stationer og en linjeføring i gadeniveau en bedre og mere effektiv dækning af de områder den kører igennem. En letbane vil fra dør til dør desuden have samme rejsetider som en metro.



En letbane kan etableres

væsentlig hurtigere end en metro og til en omkostning på 1/5 del af prisen for en metro.

I forhold til forslaget om metrolinje M5, lilla linje, er stationerne København H og Amagerbrogade sammenfaldende, mens letbanen herudover betjener områder ved Langebro, Islands Brygge, Amagerbro (med forbindelse til eksisterende metro) samt byområderne langs Amagerbrogade og dele af Tårnby og Kastrup.

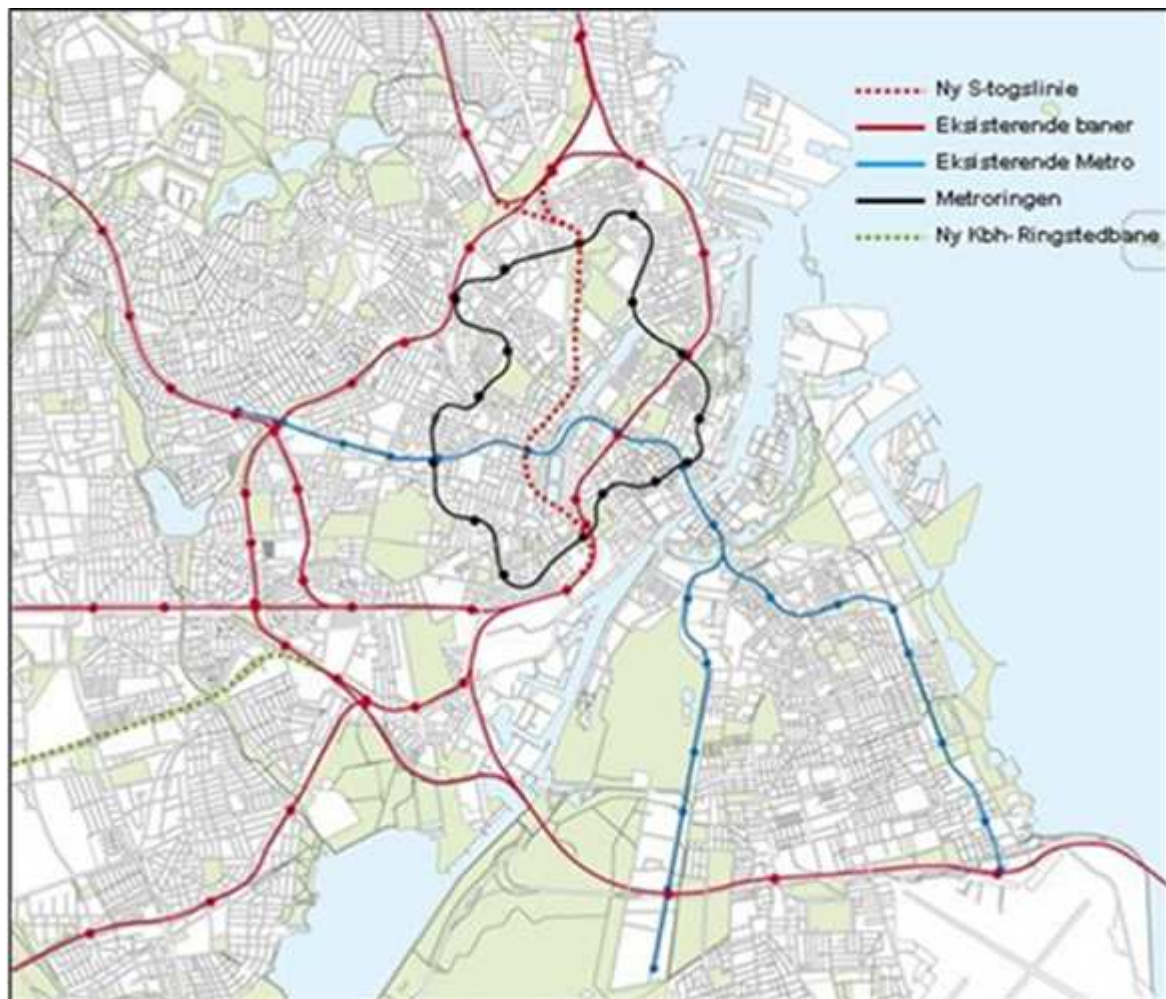
En letbane kan også få en afgrening på Amagerbro mod Prøvestenen og Refshaleøen mv.

Vi henviser her til foreningen Letbaner.dk's forslag om letbaner i København og til denne forenings høringsvar til idéfasehøringen af 5. oktober 2022.

http://letbaner.dk/docs/2021-10-08_Letbanefolder-etape-2-3_A4.pdf

https://blivhoert.kk.dk/sites/blivhoert.kk.dk/files/svar-materiale/hoeringsvar_fra_lbdk_om_metrolinje_5_5._oktober_2022.pdf

Evt. forlængelse som ringforbindelse over Rigshospitalet, M5 nordlig linje



For

betjeningen af især Rigshospitalet vil en direkte banebetjening fra hele det øvrige hovedstadsområde være at foretrække frem for en skifteforbindelse med metro.

Vi skal derfor anbefale forslaget om en ny S-banetunnel, som foreslået af DTU og senere i en justeret form af Ekspresgruppen.

Vi vil dog anbefale en linjeføring som foreslået af DTU, der på samme måde som forslaget til en metro har stationer ved Hovedbanegården, Forum og Rigshospitalet.

DTU's forslag er beskrevet nærmere her:

<https://backend.orbit.dtu.dk/ws/portalfiles/portal/2706937/ldeskise+til+ny+S-bane.pdf>

https://www.trafikdage.dk/papers_2008/praesentationer/alex_landex_199.pdf

<https://www.altinget.dk/transport/artikel/dtu-forskere-jernbanestrukturen-i-hovedstaden-traenger-til-en-grundig-analyse>

https://4ormat-asset.s3.amazonaws.com/vfs/83416/public_assets/87695385/Ingeni%C3%B8ren%20August%202021.pdf

En ny S-banetunnel vil udover en direkte forbindelse fra hele hovedstadsområdet til Rigshospitalet give mulighed for en fordobling af afgangene på S-banen og dermed give mulighed for en stor overflytning af bilister til den kollektive trafik. Dette vil medføre en betydelig fredeliggørelse af vejnettet i hele Københavns Kommune.

Sammenfatning

Rådet for Bæredygtig Trafik anser at der med mulighederne for dels en letbane til Amager og dels S-bane til Rigshospitalet ikke er behov for en ny metrolinje 5.

Vi foreslår at der inden der træffes beslutning om en evt. ny metrolinje foretages en overordnet planlægning af hele hovedstadsområdet trafik, så der ikke kun ses på lokale forhold indenfor Københavns Kommune, men også ses på trafikken til og fra kommunen.

Med venlig hilsen

Niels Wellendorf

Bestyrelsesmedlem

Rådet for Bæredygtig Trafik

<https://baeredygtigtrafik.dk/>

MATERIALE:

hoeringssvar fra rbt om metrolinje 5 17. oktober 2022.pdf



RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK
Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København N

17. oktober 2022

Københavns Kommune

Høringssvar til Idéfasehøring for metrolinje M5

Rådet for Bæredygtig Trafik har følgende kommentarer til forslaget om en ny metrolinje M5.

Forbindelsen over havnesnittet, M5 østlig linje

Vi finder at en nødvendig aflastning af metrolinjerne 1 og 2 over Havnesnittet bør ske hurtigt, billigt og effektivt ved etablering af en letbane fra København H over Langebro til Amagerbro og videre ud ad Amagerbrogade til Tårnby, Kastrup og lufthavnen.

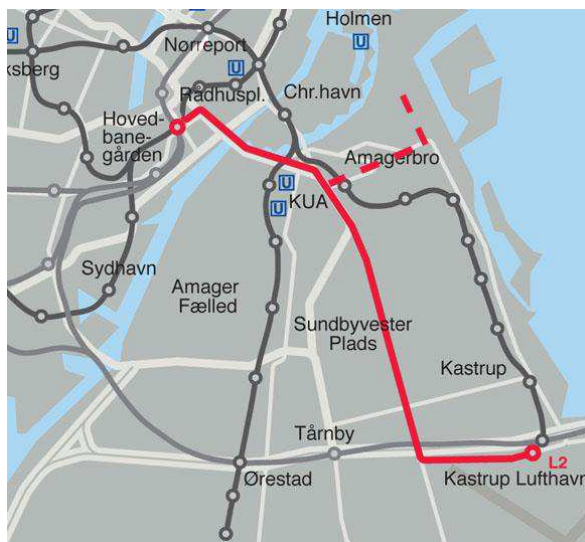
En letbane vil både aflaste havnesnittet og supplere rejsemulighederne på Amager effektivt.

En moderne letbane har samme kapacitet som de eksisterende metrolinjer i København, og giver med flere stationer og en linjeføring i gadeniveau en bedre og mere effektiv dækning af de områder den kører igennem. En letbane vil fra dør til dør desuden have samme rejsetider som en metro.

En letbane kan etableres væsentlig hurtigere end en metro og til en omkostning på 1/5 del af prisen for en metro.

I forhold til forslaget om metrolinje M5, lilla linje, er stationerne København H og Amagerbrogade sammenfaldende, mens letbanen herudover betjener områder ved Langebro, Islands Brygge, Amagerbro (med forbindelse til eksisterende metro) samt byområderne langs Amagerbrogade og dele af Tårnby og Kastrup.

En letbane kan også få en afgang på Amagerbro mod Prøvestenen og Refshaleøen mv.



Vi henviser her til foreningen Letbaner.dk's forslag om letbaner i København og til denne forenings høringssvar til idéfasehøringen af 5. oktober 2022.

http://letbaner.dk/docs/2021-10-08_Letbanefolder-etape-2-3_A4.pdf

https://blivhoert.kk.dk/sites/blivhoert.kk.dk/files/svar-materiale/hoerings-svar_fra_lbdk_om_metrolinje_5_5._oktober_2022.pdf

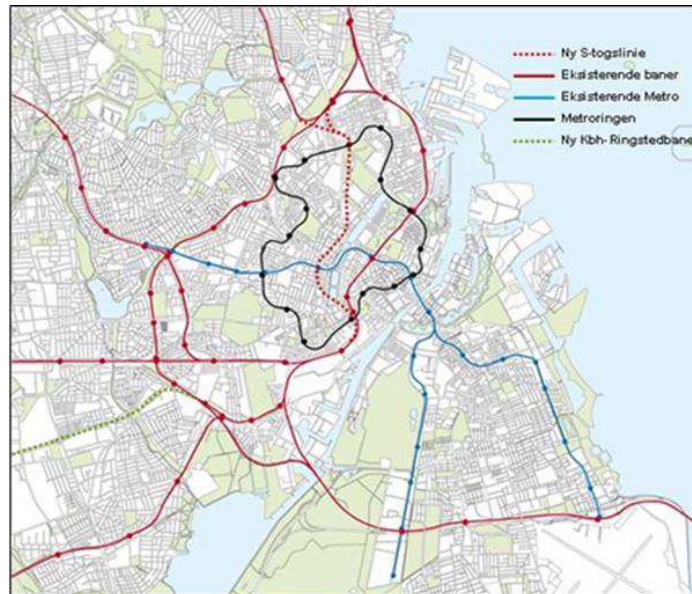
Evt. forlængelse som ringforbindelse over Rigshospitalet, M5 nordlig linje

For betjeningen af især Rigshospitalet vil en direkte banebetjening fra hele det øvrige hovedstadsområde være at foretrække frem for en skifteforbindelse med metro.

Vi skal derfor anbefale forslaget om en ny S-banetunnel, som foreslået af DTU og senere i en justeret form af Ekspresgruppen.

Vi vil dog anbefale en linjeføring som foreslået af DTU, der på samme måde som forslaget til en metro har stationer ved Hovedbanegården, Forum og Rigshospitalet.

DTU's forslag er beskrevet nærmere her:



<https://backend.orbit.dtu.dk/ws/portalfiles/portal/2706937/Ideskise+til+ny+S-bane.pdf>

https://www.trafikdage.dk/papers_2008/praesentationer/alex_landex_199.pdf

<https://www.altinget.dk/transport/artikel/dtu-forskere-jernbanestrukturen-i-hovedstaden-traenger-til-en-grundig-analyse>

https://4ormat-asset.s3.amazonaws.com/vfs/83416/public_assets/87695385/Ingeni%C3%B8ren%20August%202021.pdf

En ny S-banetunnel vil udover en direkte forbindelse fra hele hovedstadsområdet til Rigshospitalet give mulighed for en fordobling af afgangene på S-banen og dermed give mulighed for en stor overflytning af bilister til den kollektive trafik. Dette vil medføre en betydelig fredeliggørelse af vejnettet i hele Københavns Kommune.

Sammenfatning

Rådet for Bæredygtig Trafik anser at der med mulighederne for dels en letbane til Amager og dels S-bane til Rigshospitalet ikke er behov for en ny metrolinje 5.

Vi foreslår at der inden der træffes beslutning om en evt. ny metrolinje foretages en overordnet planlægning af hele hovedstadsområdets trafik, så der ikke kun ses på lokale forhold indenfor Københavns Kommune, men også ses på trafikken til og fra kommunen.

Med venlig hilsen
Niels Wellendorf
Bestyrelsesmedlem
Rådet for Bæredygtig Trafik
<https://baeredygtigtrafik.dk/>

Svar til: Høring 58488 af: Kjeld Allan Thrane Larsen

APPLICATION DATE

16. oktober 2022

SVARNUMMER

204

INDSENDT AF

Kjeld Allan Thrane Larsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Rådet for bæredygtig trafik

BY

København N

POSTNR.

2200

ADRESSE

Nørrebrogade 39, 1. tv

HØRINGSSVAR

Klimabelastningen

Vi opfordrer til, at klimabelastningen vil fremgå krystalklart i de kommende rapporter om vurderinger af miljøkonsekvenser, for såvel anlægsfase og driftsfase, så borgerne klart kan se konsekvenserne af projekterne for deres fremtidige livssituation. Klimakonsekvenserne vil primært ramme en ung bekymret generation.

De manglende, ikke-offentliggjorte trafiktal

Så opfordringen lyder: vi vil meget gerne have oplyst de foreliggende, men ikke offentliggjorte basisberegninger for trafikstrømmene på vejniveau for 2015 og fremover for 2035, 2050 og 2070 tillige med de tilsvarende projektberegninger.

Valg blandt alternativer for Østlig Ringvej

Det skal klart fremgå af den kommende miljøkonsekvensvurdering, hvilken model for Østlig Ringvej der er tilvalgt og hvorfor. Såfremt den valgte model for Østlig ringvej er uden brugerbetaling, skal det fremgå og begrundes. Den oprindelige model om selvfinansiering er opgivet. Det skal derfor fremgå af rapporten, hvem der skal betale for bilernes brug af en havnetunnel.

Det skal ligeledes fremgå, hvornår en trafiksanering i Indre By ved realisering af Østhavnsprojektet kan påbegyndes, og med hvilke midler et sådant ændret trafikflow kan gennemtvinges.

Beskrivelsen af Østhavnen som et centernært brokvarter

Opfordringer:

Det skal begrundes, hvorfor en byudvikling i Østhavnen skal sammenlignes med brokvartererne, frem for en sammenligning med Nordhavn, idet byudvikling på Lynetteholm er underlagt de samme

betingelser som Nordhavn som finansieringskilde for mere metro.

Der skal opstilles en mere troværdig model og beregning for trafikstrømme i forbindelse med en byudvikling på Lynetteholm, hvori der fremkommer skøn over pendlingsafstande mellem Lynetteholm og det øvrige København og omegnskommunerne, hvor Lynetteholm er både arbejdsplads for beboere i omegnskommunerne og for beboere med arbejdsplads i omegnskommunerne tillige med beregning af konsekvenser for klima og miljø ud fra de beregnede trafikstrømme.

Et forventet skift fra ture i bil til ture i kollektiv trafik og cykling

Opfordring: det skal empirisk anskueliggøres hvilke transportformer der reduceres via metroudbygning.

Det skal fremgå, i hvilket omfang en udvikling af Østhavnen vil tilgodese Københavns kommunes målsætning for fordeling af ture.

Kjeld A. Larsen

Næstformand I Rådet for bæredygtig trafik

MATERIALE:

idefasehoeringer oestlig ringvej og m5oe.pdf



Nørrebrogade 39, 1. tv
2200 København N
www.baeredygtigtrafik.dk

København den 16. oktober 2022

Idefase høring for Østlig Ringvej og for M5Øst

Nedenfor oplistes nogle overordnede bekymringer, som er forbundet med realisering af de to projekter Østlig Ringvej og M5Øst, tillige med forslag om mere og klarere information, så borgerne bliver klædt bedre på til deltagelse i en demokratisk beslutningsproces omkring Østhavns projekterne

Klimabelastningen

Både staten og Københavns kommune står i en situation, hvor målsætningerne for reduktion af klimagasser ikke ser ud til at kunne realiseres. Københavns kommune har allerede kastet handsken og erklæret, at klimaplanens målsætning om CO₂-neutralitet i 2025 ikke kan realiseres. I Københavns kommune er det specielt klimabelastningen fra trafikken, der træder i vejen for målsætningens realisering.

De to Østhavns projekter Østlig Ringvej og M5Øst er forbundet med store stigninger i CO₂-udslip. Ifølge rapporten Strategisk miljøvurdering fra august 2022 drejer det sig om et CO₂-udslip i perioden 2027 til 2070 for Østlig Ringvej på 311.300 tons CO₂e, for M5Øst på 295.000 tons CO₂e. Dertil kommer et CO₂-udslip fra anlægsfasen af Lynetteholm på 350.000 tons CO₂e. Alt i alt en samlet klimabelastning på godt 953.000 tons CO₂e. Miljøbelastningen fra anlæg af Lynetteholmen, som primært er forbundet med jordtransport og anvendte arbejdsmaskiner, fremgår ikke af rapporten Strategisk miljøvurdering, idet denne belastning allerede indregnet via vedtagelsen af en anlægslov for Lynetteholm. Ikke desto

mindre er jordopfyldningen en forudsætning for realisering af Østhavns projektet.

Såfremt vi som samfund vælger 0-alternativet med en fordeling af befolkning og arbejdspladser mellem centalkommunerne og det øvrige Sjælland som i det foregående årti, så vil det beregnede CO₂-udslip fra Østhavnsprojekterne ikke finde sted.

I øvrigt er det interessant, at der ifølge Danmarks Statistiks befolkningsfremskrivning for perioden fra midten af 2030'erne til starten af 2050'erne kommer et fald i antallet af personer i aldersgruppen 26-76. Ud fra et bredere regionalgeografisk perspektiv svækkes dermed argumentationen for at anlægge Østhavnsprojektet i netop Københavns kommune.

De offentliggjorte rapporter om Østhavns projekterne udformes i dag af seks interessentgrupper, nemlig Transportministeriet, Københavns kommunes Økonomiforvaltning, By & Havn, Metroselskabet, Sund og Bælt tillige med Vejdirektoratet. Ved læsning af disse rapporter om Østhavns projekterne mærkes en tendens til at underdrive klimakonsekvenserne.

Vi opfordrer til, at klimabelastningen vil fremgå krystalklart i de kommende rapporter om vurderinger af miljøkonsekvenser, for såvel anlægsfase og driftsfase, så borgerne klart kan se konsekvenserne af projekterne for deres fremtidige livssituation. Klimakonsekvenserne vil primært ramme en ung bekymret generation.

De manglende, ikke-offentliggjorte trafiktal

Overordnet sammenlignes det fremlagte projekt for Østhavnen med et 0-scenarie uden Østlig Ringvej og Metro 5 Øst. Udgangspunktet for beregningerne er et basisscenarie for 2035, 2050 og 2070, dvs. uden de to infrastrukturprojekter, og et gradvist udbygget projekt Østhavnen, hvor første etape af Østlig Ringvej er færdig i 2035 og færdiggørelsen af 2. etape er fremrykket fra 2045 til 2040. Ved 0-alternativet, hvor Østhavnen

ikke bygges, forventes at 80 % af byudviklingen vil finde sted uden for de to centralkommuner

Det store problem for vurdering af effekterne ved trafik- og miljøbelastning er, at vi kun på et overordnet kommunalt niveau får information om situationen i dag, i form af den basisberegning, hvorfra de øvrige basisberegninger er udregnet, nemlig år 2015 (bilag 2 til "Samfundsøkonomiske effekter ved udviklingen af Østhavnen"). I forbindelse med udarbejdelse af høringssvar til Forundersøgelse af Østlig Ringvej lykkedes det via forespørgsel hos Vejdirektoratet at få udleveret exelark med kørsler for alle større veje fra 2015 og frem til 2035, 2050 og 2070 for en længere række af alternativer for anlæg af Østlig Ringvej.

I tabel 11 fra Bilag 1: " Resultat af trafikberegninger" ses beregninger af ændringer i vejtrafikken på centrale snit i 2035, 2050 og 2070 ved Østhavnens realisering sammenlignet med 0-scenariet uden havnetunnel. Effekten for eksempelvis Knippelsbro beregnes således til en reduktion af trafikken på 17-25 % over årene. Her får vi ikke oplysninger om de tilsvarende tal i 2015, så vi kan sætte beregningen af udviklingen frem til 2035 i perspektiv. Tallene for 2015 og frem til 2035 vil sandsynligvis udvise en ret stor stigning i trafikken i alle snit, muligvis så stor over Knippelsbro, så kapaciteten ikke er tilstrækkelig til at rumme den fremskrevne trafikudvikling. Dermed bliver en sammenligning basistallene og tallene for projekt Østhavnen intetsigende.

Tabel 11 Projektets betydning for trafikken på centrale snit (køretøjer pr. hverdagsdøgn)

	Basis			Projekt		
	2035	2050	2070	2035	2050	2070
Østlig Ringvej	0	0	0	27.500	60.500	67.500
Knippelsbro	30.500	30.500	30.500	23.000	23.500	25.000
Langebros	62.000	61.500	61.500	53.500	54.000	56.500
Sjællandsbro	47.000	45.500	44.500	46.000	42.000	40.500
Kalvebod bro	137.500	140.000	141.000	133.000	131.000	135.000
Nuværende broer	277.000	277.500	277.000	256.000	250.000	257.500
Havnesnit	277.000	277.500	277.000	283.500	311.000	325.000
Søsnit	204.500	209.000	204.000	189.500	189.000	187.000
Kommunegrænse	782.000	804.000	810.000	781.000	780.000	794.500

Det er væsentligt at kende til de forudsætninger, der ligger bag beregningerne for fremtidens trafikbelastning, nemlig at disse forudsætninger tager udgangspunkt i udviklingstendenser umiddelbart forud for basisåret. Det er derfor vigtigt at understrege, at det er en politisk beslutning, hvor byudvikling med boliger og arbejdspladser skal finde sted, og at valg af lokalisering for byudvikling er udgangspunkt for, hvor befolkningen har mulighed for at bosætte sig.

Det fremgår således klart af tabeller i omtalte bilag 2, at valg af projekt Østhavnen frem for 0-alternativet vil betyde en klar favorisering af Københavns kommune på bekostning af kommunerne i den øvrige hovedstadsregion. I 2070 vil Københavns kommune i kraft af udvikling af Østhavnen have snuppet godt 46.000 indbyggere fra den øvrige hovedstadsregion, hvoraf 35.000 på Lynetteholm (tabel 2). På tilsvarende vis fremgår det af beregningerne over antal arbejdspladser, at Københavns kommune i 2070 samlet har "stjålet" godt 48.000 arbejdspladser fra det øvrige hovedstadsområde, og at tilgangen af arbejdspladser til Lynetteholm udgør et mindre antal på 35.000 arbejdspladser. Refshaleøen, som i seneste model er sammenbygget med Lynetteholm, får en pæn andel af fremgangen (tabel 7). Hvad angår beregninger af den relative vækst i antal biler ses en bemærkelsesværdig forskel i basis- og projektfremskrivning for Københavns kommune: hele 9 % flere biler i kommunen i projektfremskrivningen sammenlignet med 0-alternativet uden Østhavnsprojektet, hvilket er et resultat af en relokalisering af befolkning og arbejdspladser til kommunen i kraft af udviklingen af Østhavnsprojektet (tabel 14).

Det er jo meget afgørende at få tal for udgangsåret 2015 for de større vejstrækninger for at være i stand til at vurdere, hvor voldsomme miljøkonsekvenserne af gennemførelsen af projektet vil blive for beboerne lokalt.

Så opfordringen lyder: vi vil meget gerne have oplyst de foreliggende, men ikke offentliggjorte basisberegninger for trafikstrømmene på

vejniveau for 2015 og fremover for 2035, 2050 og 2070 tillige med de tilsvarende projektberegninger.

Valg blandt alternativer for Østlig Ringvej

I Rapporten Forundersøgelser af Østlig Ringvej fra 2020 var der adskillige korridorløsninger på spil, herunder om havnetunnelen skulle være forbundet med brugerbetaling og trafiksanering af Indre By. Den model, som ville bringe flest biler ned i tunnelen, var en østlig korridor uden brugerbetaling og uden trafiksanering i Indre By. Det var også derfor, at denne model blev Københavns kommunes Økonomiforvaltnings foretrukne model.

Den nylig fremlagte rapport Miljøstrategisk vurdering er støvsuget for omtale af alternativer. Det ser nærmest ud til, at den på forhånd udvalgte model er Korridor Øst uden brugerbetaling og uden trafiksanering. Se Fig. 5-4 Ændringer i vejtrafikken år 2050.



Figur 5.4.1 Ændringer i vejtrafikken i 2050

(Antal køretøjer pr. hverdagsdøgn. Grøn markerer fald i trafikken, rød markerer øget trafik. Stregernes tykkelse viser ændringen i hverdagsdøgnstrafik, dvs. trafikken på en gennemsnitlig hverdag (mandag-fredag))²⁴. Kilde: Vejdirektoratet (2020a, side 64). Den viste linjeføring for Østlig Ringvej er ikke den samme som planens linjeføring

Det er uhørt, at der ved bygning af så stort et infrastrukturprojekt ikke skal betales for benyttelsen. Det var tilfældet ved bygning af Storebælt forbindelsen og bliver det ved den kommende Femern Bælt forbindelse.

Opfordringen lyder:

Det skal klart fremgå af den kommende miljøkonsekvensvurdering, hvilken model for Østlig Ringvej der er tilvalgt og hvorfor. Såfremt den valgte model for Østlig ringvej er uden brugerbetaling, skal det fremgå og begrundes. Den oprindelige model om selvfinansiering er opgivet. Det skal derfor fremgå af rapporten, hvem der skal betale for bilernes brug af en havnetunnel.

Det skal ligeledes fremgå, hvornår en trafiksanering i Indre By ved realisering af Østhavnsprojektet kan påbegyndes, og med hvilke midler et sådant ændret trafikflow kan gennemtvinges.

Beskrivelsen af Østhavnen som et centernært brokvarter

Rapporten Strategisk miljøvurdering bygger meget på en rapport udarbejdet af to økonomer Christian Langholz Carstensen og Maria Juul Hansen på Økonomisk Institut på KU: Effekter på boligpriser, flyttemønstre og velfærd. Denne rapport blev en central kilde i rapporten Samfundsøkonomiske effekter ved udvikling af Østhavnen fra 8. september, dvs. efter offentliggørelsen af Strategisk miljøvurdering i august.

Det mest besynderlige udgangspunkt for rapporten er, at Østhavnen bliver beskrevet som en del af brokvartererne og ved karakteristika forbundet med disse bydele, herunder central beliggenhed. Men Østhavnens beliggenhed ud mod Øresund er jo så langt væk fra det øvrige Sjælland som vel muligt og forøger dermed pendlingsafstande for både potentielle beboere i Østhavnen med arbejdsplads uden for Københavns kommune, såvel som potentielle arbejdstagere i Østhavnen fra kommuner uden for Københavns kommune.

Pendlingsafstande har jo vist sig historisk at være mindre afgørende sammenlignet med den observerede pendlingstid, som over tid har været nogenlunde konstant.

Antagelsen om reducerede boligpriser ved etablering af boligområder ved havnen hviler på et tyndt grundlag. Problemets kerne er jo, at boligbyggeriet i Østhavnen er kædet sammen med en finansiering af infrastruktur, en østlig ringvej og en metroudbygning. Sammenligningen med de eksisterende brokvarter dur derfor ikke. Snarere skal vi se på boligpriserne for boligbyggeriet i Nordhavn for at finde et passende sammenligningsgrundlag, som er parallelt til forventede boligpriser i Østhavnen. De befolkningsgrupper, som bor i Nordhavn, ligner ikke de befolkningsgrupper, som postuleres at komme til at bo i Østhavnen. Økonomisk Instituts modelberegninger viser, at der i 2070 vil komme til at bo flere ufaglærte og kortuddannede og samtidig færre med mellemlang og lang uddannelse i Østhavnen sammenlignet med brokvartererne. Mon ikke de to økonomer skulle have set på uddannelsesniveaueet i Nordhavn, som er opbygget under samme betingelser som forventet udvikling i Østhavnen, nemlig at byudviklingen skal finansiere metro – og Østlig Ringvej?

Opfordringer:

Det skal begrundes, hvorfor en byudvikling i Østhavnen skal sammenlignes med brokvartererne, frem for en sammenligning med Nordhavn, idet byudvikling på Lynetteholm er underlagt de samme betingelser som Nordhavn som finansieringskilde for mere metro.

Der skal opstilles en mere troværdig model og beregning for trafikstrømme i forbindelse med en byudvikling på Lynetteholm, hvori der fremkommer skøn over pendlingsafstande mellem Lynetteholm og det øvrige København og omegnskommunerne, hvor Lynetteholm er både arbejdsplads for beboere i omegnskommunerne og for beboere med arbejdsplads i omegnskommunerne tillige med beregning af konsekvenser for klima og miljø ud fra de beregnede trafikstrømme.

Et forventet skift fra ture i bil til ture i kollektiv trafik og cykling

Antagelsen i Strategisk miljøvurdering er, at der vil ske et skift fra biltrafik til kollektiv trafik som resultat af konstruktion af ny metrolinje M5Øst – samtidig med at der projekteres en N-S forløbende havnetunnel med adgang alene for biler. Vi har endnu til gode empirisk at få belyst denne antagelse. Det eksisterende metrosystem har indtil videre mest appelleret til tidligere buspassagerer, som har fået reduceret muligheden for bustransport, og til cyklister, mens både bileejerskab og ture med bil har været stigende i Københavns kommune i takt med metroudbygning.

Ifølge Københavns kommunes Kommuneplan 2019 er målsætningen for fordeling af ture mellem de fire transportformer gang, cyklisme, kollektiv trafik og bil i 2025, at ture med bil højst må udgøre 25 % af alle ture, mens fordelingen mellem de tre øvrige transportformer skal være ligelig fordelt med 25 % til hver. Det store problem for kommunen er at få reduceret antallet af ture med bil og få hævet andelen med kollektiv trafik og cyklisme. Det store problem i forbindelse med en etablering af Lynetteholm er den ringe tilgængelighed for cyklister, eksempelvis sammenlignet med brokvartererne. Der er alene en enkelt bro på tegnebrættet over havnesnittet, med endestation på Refshaleøen.

Opfordring: det skal empirisk anskueliggøres hvilke transportformer der reduceres via metroudbygning.

Det skal fremgå, i hvilket omfang en udvikling af Østhavnen vil tilgodese Københavns kommunes målsætning for fordeling af ture.

Kjeld A. Larsen

Næstformand I Rådet for bæredygtig trafik

Svar til: Høring 58488 af: Kjeld Allan Thrane Larsen

APPLICATION DATE

16. oktober 2022

SVARNUMMER

203

INDSENDT AF

Kjeld Allan Thrane Larsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Rådet for bæredygtig trafik

BY

København N

POSTNR.

2200

ADRESSE

Nørrebrogade 39, 1. tv

HØRINGSSVAR

Klimabelastningen

Vi opfordrer til, at klimabelastningen vil fremgå krystalklart i de kommende rapporter om vurderinger af miljøkonsekvenser, for såvel anlægsfase og driftsfase, så borgerne klart kan se konsekvenserne af projekterne for deres fremtidige livssituation. Klimakonsekvenserne vil primært ramme en ung bekymret generation.

De manglende, ikke-offentliggjorte trafiktal

Så opfordringen lyder: vi vil meget gerne have oplyst de foreliggende, men ikke offentliggjorte basisberegninger for trafikstrømmene på vejniveau for 2015 og fremover for 2035, 2050 og 2070 tillige med de tilsvarende projektberegninger.

Valg blandt alternativer for Østlig Ringvej

Det skal klart fremgå af den kommende miljøkonsekvensvurdering, hvilken model for Østlig Ringvej der er tilvalgt og hvorfor. Såfremt den valgte model for Østlig ringvej er uden brugerbetaling, skal det fremgå og begrundes. Den oprindelige model om selvfinansiering er opgivet. Det skal derfor fremgå af rapporten, hvem der skal betale for bilernes brug af en havnetunnel.

Det skal ligeledes fremgå, hvornår en trafiksanering i Indre By ved realisering af Østhavnsprojektet kan påbegyndes, og med hvilke midler et sådant ændret trafikflow kan gennemtvinges.

Beskrivelsen af Østhavnen som et centernært brokvarter

Opfordringer:

Det skal begrundes, hvorfor en byudvikling i Østhavnen skal sammenlignes med brokvartererne, frem for en sammenligning med Nordhavn, idet byudvikling på Lynetteholm er underlagt de samme

betingelser som Nordhavn som finansieringskilde for mere metro.

Der skal opstilles en mere troværdig model og beregning for trafikstrømme i forbindelse med en byudvikling på Lynetteholm, hvori der fremkommer skøn over pendlingsafstande mellem Lynetteholm og det øvrige København og omegnskommunerne, hvor Lynetteholm er både arbejdsplads for beboere i omegnskommunerne og for beboere med arbejdsplads i omegnskommunerne tillige med beregning af konsekvenser for klima og miljø ud fra de beregnede trafikstrømme.

Et forventet skift fra ture i bil til ture i kollektiv trafik og cykling

Opfordring: det skal empirisk anskueliggøres hvilke transportformer der reduceres via metroudbygning.

Det skal fremgå, i hvilket omfang en udvikling af Østhavnen vil tilgodese Københavns kommunes målsætning for fordeling af ture.

Kjeld A. Larsen

Næstformand I Rådet for bæredygtig trafik

MATERIALE:

idefasehoeringer oestlig ringvej og m5oe.pdf



Nørrebrogade 39, 1. tv
2200 København N
www.baeredygtigtrafik.dk

København den 16. oktober 2022

Idefase høring for Østlig Ringvej og for M5Øst

Nedenfor oplistes nogle overordnede bekymringer, som er forbundet med realisering af de to projekter Østlig Ringvej og M5Øst, tillige med forslag om mere og klarere information, så borgerne bliver klædt bedre på til deltagelse i en demokratisk beslutningsproces omkring Østhavns projekterne

Klimabelastningen

Både staten og Københavns kommune står i en situation, hvor målsætningerne for reduktion af klimagasser ikke ser ud til at kunne realiseres. Københavns kommune har allerede kastet handsken og erklæret, at klimaplanens målsætning om CO₂-neutralitet i 2025 ikke kan realiseres. I Københavns kommune er det specielt klimabelastningen fra trafikken, der træder i vejen for målsætningens realisering.

De to Østhavns projekter Østlig Ringvej og M5Øst er forbundet med store stigninger i CO₂-udslip. Ifølge rapporten Strategisk miljøvurdering fra august 2022 drejer det sig om et CO₂-udslip i perioden 2027 til 2070 for Østlig Ringvej på 311.300 tons CO₂e, for M5Øst på 295.000 tons CO₂e. Dertil kommer et CO₂-udslip fra anlægsfasen af Lynetteholm på 350.000 tons CO₂e. Alt i alt en samlet klimabelastning på godt 953.000 tons CO₂e. Miljøbelastningen fra anlæg af Lynetteholmen, som primært er forbundet med jordtransport og anvendte arbejdsmaskiner, fremgår ikke af rapporten Strategisk miljøvurdering, idet denne belastning allerede indregnet via vedtagelsen af en anlægslov for Lynetteholm. Ikke desto

mindre er jordopfyldningen en forudsætning for realisering af Østhavns projektet.

Såfremt vi som samfund vælger 0-alternativet med en fordeling af befolkning og arbejdspladser mellem centalkommunerne og det øvrige Sjælland som i det foregående årti, så vil det beregnede CO₂-udslip fra Østhavnsprojekterne ikke finde sted.

I øvrigt er det interessant, at der ifølge Danmarks Statistiks befolkningsfremskrivning for perioden fra midten af 2030'erne til starten af 2050'erne kommer et fald i antallet af personer i aldersgruppen 26-76. Ud fra et bredere regionalgeografisk perspektiv svækkes dermed argumentationen for at anlægge Østhavnsprojektet i netop Københavns kommune.

De offentliggjorte rapporter om Østhavns projekterne udformes i dag af seks interessentgrupper, nemlig Transportministeriet, Københavns kommunes Økonomiforvaltning, By & Havn, Metroselskabet, Sund og Bælt tillige med Vejdirektoratet. Ved læsning af disse rapporter om Østhavns projekterne mærkes en tendens til at underdrive klimakonsekvenserne.

Vi opfordrer til, at klimabelastningen vil fremgå krystalklart i de kommende rapporter om vurderinger af miljøkonsekvenser, for såvel anlægsfase og driftsfase, så borgerne klart kan se konsekvenserne af projekterne for deres fremtidige livssituation. Klimakonsekvenserne vil primært ramme en ung bekymret generation.

De manglende, ikke-offentliggjorte trafiktal

Overordnet sammenlignes det fremlagte projekt for Østhavnen med et 0-scenarie uden Østlig Ringvej og Metro 5 Øst. Udgangspunktet for beregningerne er et basisscenarie for 2035, 2050 og 2070, dvs. uden de to infrastrukturprojekter, og et gradvist udbygget projekt Østhavnen, hvor første etape af Østlig Ringvej er færdig i 2035 og færdiggørelsen af 2. etape er fremrykket fra 2045 til 2040. Ved 0-alternativet, hvor Østhavnen

ikke bygges, forventes at 80 % af byudviklingen vil finde sted uden for de to centralkommuner

Det store problem for vurdering af effekterne ved trafik- og miljøbelastning er, at vi kun på et overordnet kommunalt niveau får information om situationen i dag, i form af den basisberegning, hvorfra de øvrige basisberegninger er udregnet, nemlig år 2015 (bilag 2 til "Samfundsøkonomiske effekter ved udviklingen af Østhavnen"). I forbindelse med udarbejdelse af høringssvar til Forundersøgelse af Østlig Ringvej lykkedes det via forespørgsel hos Vejdirektoratet at få udleveret exelark med kørsler for alle større veje fra 2015 og frem til 2035, 2050 og 2070 for en længere række af alternativer for anlæg af Østlig Ringvej.

I tabel 11 fra Bilag 1: " Resultat af trafikberegninger" ses beregninger af ændringer i vejtrafikken på centrale snit i 2035, 2050 og 2070 ved Østhavnens realisering sammenlignet med 0-scenariet uden havnetunnel. Effekten for eksempelvis Knippelsbro beregnes således til en reduktion af trafikken på 17-25 % over årene. Her får vi ikke oplysninger om de tilsvarende tal i 2015, så vi kan sætte beregningen af udviklingen frem til 2035 i perspektiv. Tallene for 2015 og frem til 2035 vil sandsynligvis udvise en ret stor stigning i trafikken i alle snit, muligvis så stor over Knippelsbro, så kapaciteten ikke er tilstrækkelig til at rumme den fremskrevne trafikudvikling. Dermed bliver en sammenligning basistallene og tallene for projekt Østhavnen intetsigende.

Tabel 11 Projektets betydning for trafikken på centrale snit (køretøjer pr. hverdagsdøgn)

	Basis			Projekt		
	2035	2050	2070	2035	2050	2070
Østlig Ringvej	0	0	0	27.500	60.500	67.500
Knippelsbro	30.500	30.500	30.500	23.000	23.500	25.000
Langebros	62.000	61.500	61.500	53.500	54.000	56.500
Sjællandsbro	47.000	45.500	44.500	46.000	42.000	40.500
Kalvebod bro	137.500	140.000	141.000	133.000	131.000	135.000
Nuværende broer	277.000	277.500	277.000	256.000	250.000	257.500
Havnesnit	277.000	277.500	277.000	283.500	311.000	325.000
Søsnit	204.500	209.000	204.000	189.500	189.000	187.000
Kommunegrænse	782.000	804.000	810.000	781.000	780.000	794.500

Det er væsentligt at kende til de forudsætninger, der ligger bag beregningerne for fremtidens trafikbelastning, nemlig at disse forudsætninger tager udgangspunkt i udviklingstendenser umiddelbart forud for basisåret. Det er derfor vigtigt at understrege, at det er en politisk beslutning, hvor byudvikling med boliger og arbejdspladser skal finde sted, og at valg af lokalisering for byudvikling er udgangspunkt for, hvor befolkningen har mulighed for at bosætte sig.

Det fremgår således klart af tabeller i omtalte bilag 2, at valg af projekt Østhavnen frem for 0-alternativet vil betyde en klar favorisering af Københavns kommune på bekostning af kommunerne i den øvrige hovedstadsregion. I 2070 vil Københavns kommune i kraft af udvikling af Østhavnen have snuppet godt 46.000 indbyggere fra den øvrige hovedstadsregion, hvoraf 35.000 på Lynetteholm (tabel 2). På tilsvarende vis fremgår det af beregningerne over antal arbejdspladser, at Københavns kommune i 2070 samlet har "stjålet" godt 48.000 arbejdspladser fra det øvrige hovedstadsområde, og at tilgangen af arbejdspladser til Lynetteholm udgør et mindre antal på 35.000 arbejdspladser. Refshaleøen, som i seneste model er sammenbygget med Lynetteholm, får en pæn andel af fremgangen (tabel 7). Hvad angår beregninger af den relative vækst i antal biler ses en bemærkelsesværdig forskel i basis- og projektfremskrivning for Københavns kommune: hele 9 % flere biler i kommunen i projektfremskrivningen sammenlignet med 0-alternativet uden Østhavnsprojektet, hvilket er et resultat af en relokalisering af befolkning og arbejdspladser til kommunen i kraft af udviklingen af Østhavnsprojektet (tabel 14).

Det er jo meget afgørende at få tal for udgangsåret 2015 for de større vejstrækninger for at være i stand til at vurdere, hvor voldsomme miljøkonsekvenserne af gennemførelsen af projektet vil blive for beboerne lokalt.

Så opfordringen lyder: vi vil meget gerne have oplyst de foreliggende, men ikke offentliggjorte basisberegninger for trafikstrømmene på

vejniveau for 2015 og fremover for 2035, 2050 og 2070 tillige med de tilsvarende projektberegninger.

Valg blandt alternativer for Østlig Ringvej

I Rapporten Forundersøgelser af Østlig Ringvej fra 2020 var der adskillige korridorløsninger på spil, herunder om havnetunnellen skulle være forbundet med brugerbetaling og trafiksanering af Indre By. Den model, som ville bringe flest biler ned i tunnelen, var en østlig korridor uden brugerbetaling og uden trafiksanering i Indre By. Det var også derfor, at denne model blev Københavns kommunes Økonomiforvaltnings foretrukne model.

Den nylig fremlagte rapport Miljøstrategisk vurdering er støvsuget for omtale af alternativer. Det ser nærmest ud til, at den på forhånd udvalgte model er Korridor Øst uden brugerbetaling og uden trafiksanering. Se Fig. 5-4 Ændringer i vejtrafikken år 2050.



Figur 5.4.1 Ændringer i vejtrafikken i 2050

(Antal køretøjer pr. hverdagsdøgn. Grøn markerer fald i trafikken, rød markerer øget trafik. Stregernes tykkelse viser ændringen i hverdagsdøgnstrafik, dvs. trafikken på en gennemsnitlig hverdag (mandag-fredag))²⁴. Kilde: Vejdirektoratet (2020a, side 64). Den viste linjeføring for Østlig Ringvej er ikke den samme som planens linjeføring

Det er uhørt, at der ved bygning af så stort et infrastrukturprojekt ikke skal betales for benyttelsen. Det var tilfældet ved bygning af Storebælt forbindelsen og bliver det ved den kommende Femern Bælt forbindelse.

Opfordringen lyder:

Det skal klart fremgå af den kommende miljøkonsekvensvurdering, hvilken model for Østlig Ringvej der er tilvalgt og hvorfor. Såfremt den valgte model for Østlig ringvej er uden brugerbetaling, skal det fremgå og begrundes. Den oprindelige model om selvfinansiering er opgivet. Det skal derfor fremgå af rapporten, hvem der skal betale for bilernes brug af en havnetunnel.

Det skal ligeledes fremgå, hvornår en trafiksanering i Indre By ved realisering af Østhavnsprojektet kan påbegyndes, og med hvilke midler et sådant ændret trafikflow kan gennemtvinges.

Beskrivelsen af Østhavnen som et centernært brokvarter

Rapporten Strategisk miljøvurdering bygger meget på en rapport udarbejdet af to økonomer Christian Langholz Carstensen og Maria Juul Hansen på Økonomisk Institut på KU: Effekter på boligpriser, flyttemønstre og velfærd. Denne rapport blev en central kilde i rapporten Samfundsøkonomiske effekter ved udvikling af Østhavnen fra 8. september, dvs. efter offentliggørelsen af Strategisk miljøvurdering i august.

Det mest besynderlige udgangspunkt for rapporten er, at Østhavnen bliver beskrevet som en del af brokvartererne og ved karakteristika forbundet med disse bydele, herunder central beliggenhed. Men Østhavnens beliggenhed ud mod Øresund er jo så langt væk fra det øvrige Sjælland som vel muligt og forøger dermed pendlingsafstande for både potentielle beboere i Østhavnen med arbejdsplads uden for Københavns kommune, såvel som potentielle arbejdstagere i Østhavnen fra kommuner uden for Københavns kommune.

Pendlingsafstande har jo vist sig historisk at være mindre afgørende sammenlignet med den observerede pendlingstid, som over tid har været nogenlunde konstant.

Antagelsen om reducerede boligpriser ved etablering af boligområder ved havnen hviler på et tyndt grundlag. Problemets kerne er jo, at boligbyggeriet i Østhavnen er kædet sammen med en finansiering af infrastruktur, en østlig ringvej og en metroudbygning. Sammenligningen med de eksisterende brokvarter dur derfor ikke. Snarere skal vi se på boligpriserne for boligbyggeriet i Nordhavn for at finde et passende sammenligningsgrundlag, som er parallelt til forventede boligpriser i Østhavnen. De befolkningsgrupper, som bor i Nordhavn, ligner ikke de befolkningsgrupper, som postuleres at komme til at bo i Østhavnen. Økonomisk Instituts modelberegninger viser, at der i 2070 vil komme til at bo flere ufaglærte og kortuddannede og samtidig færre med mellemlang og lang uddannelse i Østhavnen sammenlignet med brokvartererne. Mon ikke de to økonomer skulle have set på uddannelsesniveaue i Nordhavn, som er opbygget under samme betingelser som forventet udvikling i Østhavnen, nemlig at byudviklingen skal finansiere metro – og Østlig Ringvej?

Opfordringer:

Det skal begrundes, hvorfor en byudvikling i Østhavnen skal sammenlignes med brokvartererne, frem for en sammenligning med Nordhavn, idet byudvikling på Lynetteholm er underlagt de samme betingelser som Nordhavn som finansieringskilde for mere metro.

Der skal opstilles en mere troværdig model og beregning for trafikstrømme i forbindelse med en byudvikling på Lynetteholm, hvori der fremkommer skøn over pendlingsafstande mellem Lynetteholm og det øvrige København og omegnskommunerne, hvor Lynetteholm er både arbejdsplads for beboere i omegnskommunerne og for beboere med arbejdsplads i omegnskommunerne tillige med beregning af konsekvenser for klima og miljø ud fra de beregnede trafikstrømme.

Et forventet skift fra ture i bil til ture i kollektiv trafik og cykling

Antagelsen i Strategisk miljøvurdering er, at der vil ske et skift fra biltrafik til kollektiv trafik som resultat af konstruktion af ny metrolinje M5Øst – samtidig med at der projekteres en N-S forløbende havnetunnel med adgang alene for biler. Vi har endnu til gode empirisk at få belyst denne antagelse. Det eksisterende metrosystem har indtil videre mest appelleret til tidligere buspassagerer, som har fået reduceret muligheden for bustransport, og til cyklister, mens både bileejerskab og ture med bil har været stigende i Københavns kommune i takt med metroudbygning.

Ifølge Københavns kommunes Kommuneplan 2019 er målsætningen for fordeling af ture mellem de fire transportformer gang, cyklisme, kollektiv trafik og bil i 2025, at ture med bil højst må udgøre 25 % af alle ture, mens fordelingen mellem de tre øvrige transportformer skal være ligelig fordelt med 25 % til hver. Det store problem for kommunen er at få reduceret antallet af ture med bil og få hævet andelen med kollektiv trafik og cyklisme. Det store problem i forbindelse med en etablering af Lynetteholm er den ringe tilgængelighed for cyklister, eksempelvis sammenlignet med brokvartererne. Der er alene en enkelt bro på tegnebrættet over havnesnittet, med endestation på Refshaleøen.

Opfordring: det skal empirisk anskueliggøres hvilke transportformer der reduceres via metroudbygning.

Det skal fremgå, i hvilket omfang en udvikling af Østhavnen vil tilgodese Københavns kommunes målsætning for fordeling af ture.

Kjeld A. Larsen

Næstformand I Rådet for bæredygtig trafik

Svar til: Høring 58488 af: Anja Gylling

APPLICATION DATE

16. oktober 2022

SVARNUMMER

202

INDSENDT AF

Anja Gylling

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Sparresholmvej 13

HØRINGSSVAR

Det er helt afgørende, at den offentlige transport i Københavns Kommune udbygges. Udbygningen af metroen må følge befolkningsudviklingen, den fysiske udvikling af Københavns Kommune, samt det eksisterende udbud af offentlig transport. Udbygningen af metroen mod Brønshøj/Husum og evt. til Herlev Hospital er således højt på prioritetslisten.

Trafikken på Frederikssundsvej er tæt og der er relativt mange trafikuheld. Der er forslag om en letbane, men dels er vejen for smal og dels er det ikke optimalt at udbygge den kollektive transport med endnu en transportform. I stedet bør der ses på en metrolinje fra Nørrebro som supplerer og/eller erstatter buslinjen 5C.

Svar til: Høring 58488 af: Peter Laulund

APPLICATION DATE

16. oktober 2022

SVARNUMMER

201

INDSENDT AF

Peter Laulund

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Engvej, 13B, 2. th

HØRINGSSVAR

Hvad med at forlænge den eksisterende metrolinje M2 fra Vanløse til Brønshøj? Den kunne så forlænges i en tunnel fra Vanløse station og til Brønshøj Torv.

Svar til: Høring 58488 af: Jasper Neergaard Jacobsen

APPLICATION DATE

15. oktober 2022

SVARNUMMER

200

INDSENDT AF

Jasper Neergaard Jacobsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Novo Nordisk

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Højlandsvangen 25

HØRINGSSVAR

En metrolinie der bl.a. kobler Brønshøj/Husum til byens toget vil efter min mening give rigtig god mening. Allerede nu er Bellahøj et område med høj densitet af beboere og der bliver opført nye lejligheder langs Frederikssundsvej-arterien. Derfor mener jeg der vil være et tilstrækkeligt kundegrundlag til at det vil være rentabelt på den lange bane, samt en tiltrængt aflastning af buslinie 5C, 250/350S m.fl.

Svar til: Høring 58488 af: John

APPLICATION DATE

15. oktober 2022

SVARNUMMER

199

INDSENDT AF

John

BY

Kbh S

POSTNR.

2300

ADRESSE

artillerivej 101

HØRINGSSVAR

Altså, tag dog udgangspunkt i M5-Vest fra Forundersøgelsen der blev lavet fra 2020 [1]!

Dengang blev der regnet på passagergrundlag og den lille linje foreslået nu minder mest om M5-Øst. Man regnede ud at M5-Vest ville betjene 78400 passagerer om dagen mod kun 26400 med M5 øst. Så hvorfor i alverden vil man en variant af M5-Øst nu? -- Endda en der er længere ude, kortere, og som potentielt har ringere passagergrundlag. Jeg kan ikke se den afhjælper havnesnittet; man får reelt kun aflastet DR-byen og Lergravsparken (stationer med relativt få passagerer), og kun de passagerer der skal i retning af Kbh. H. det kan ikke være mange.

Jeg foreslår derfor at man arbejder videre på en M5-Vest model fra forundersøgelsen evt. rykket længere ud så man får stationer ved Bryggebroen, DR-byen, Amagerbrogade N. eller S., og Lergravsparken (Jeg tvivler dog på passagergrundlaget i at rykke den længere ud).

M5-Vest havde ifølge beregningerne fra 2022 restfinansiering på 20,4 mia. mod 18,8 mia. for M5-Øst (Lilla linje). Så i betragtning af, at man får betjent mange flere og får dækket Rigshospitalet og indre Nørrebro samt involveret Frederiksberg, er det efter min mening helt håbløst at lave en østlig linje. Drop den!

Og den korte orange linje til Østerport som vi har set varianter af mange gange burde være droppet for mange år siden -- Det giver ikke mening at lave en "blindtarmsmetro" til Lynetteholmen hvor alle skal skifte på Østerport.

Jeg synes egentlig, det er lidt underligt, at man får lavet forundersøgelser med beregninger for nogle linjer som nu ikke er gået videre til idefasehøring. Og de linjer man har til idefasehøringen har man hverken vurderet passagergrundlag eller omkostninger for.

[1]. Se evt. vedhæftede og Ministeriet og Kommunernes eget materiale fra 2020: <https://m.dk/media/3381/20982-metro-rapport-lynetteholmen-19.pdf>

MATERIALE:
m5vest2022.jpg

m5vest2022_0.jpg



Svar til: Høring 58488 af: Olsen

APPLICATION DATE

14. oktober 2022

SVARNUMMER

198

INDSENDT AF

Olsen

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Smørumvej

HØRINGSSVAR

En metro over Brønshøj/Husum må være et must, inden der påtænkes etablering af evt. andre nye metrolinjer i København. En sådan metrolinje burde måske gå helt ud til Herlev Hospital og om muligt også forbinde Bispebjerg Hospital og Rigshospitalet. En metro og IKKE en letbane vil være den eneste rigtige løsning for Brønshøj/Husum

En letbane vil ødelægge meget meget mere end den vil gavne og linjen er jo lige ved Vanløse klar til at blive ført viderer

DET ER FOR DÅRLIGT AT DETTE IKKE ALLEREDE ER ETABLERET

vi har gymnasie samt mange børnefamilier som har brug for denne forbindelse

Lynetteholmen må vente ingen ved om den overhoved kan overlever de fremtidige vandmængder

Svar til: Høring 58488 af: Nanette Bak Andersen

APPLICATION DATE

14. oktober 2022

SVARNUMMER

197

INDSENDT AF

Nanette Bak Andersen

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Nordrupvej, 65

HØRINGSSVAR

Der byudvikles i Brønshøj. Fx i nærheden af Husum bypark. I Herlev lægges der skinner til den nye letbane der kører fra Lyngby til Glostrup. Bellahøj er et område med virkelig mange beboere. Man kan hurtigt komme fra Frederikssund til Husum torv. Derfor vil det give utrolig god mening at lave en metrolinje af frederikssundsvej. Det er områder der ligger så langt ude fra centrum at det bliver sværere eller i hvert fald langt at cykle ind til centrum. Mange gravide og andre der har brug for behandling på supersygehuset i Herlev vil have gavn af at føre Letbanen sammen med metronettet. Der burde være station på ringvejen i Herlev, big i Herlev, ved volden, Husum torv, Husumbypark. Veksøvej (Fører til Tingbjerg), Husum Torv, Bellahøj, Hulgårdsplads, Nørrebro station og videre til assistents kirkegård.

Svar til: Høring 58488 af: Anne Blum

APPLICATION DATE

14. oktober 2022

SVARNUMMER

196

INDSENDT AF

Anne Blum

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Sparresholmvej 29

HØRINGSSVAR

Selvfølgelig skal der metro til Brønshøj/ Husum og hospitalerne

Svar til: Høring 58488 af: Nina Rasmussen

APPLICATION DATE

14. oktober 2022

SVARNUMMER

195

INDSENDT AF

Nina Rasmussen

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Knabstrupvej 41

HØRINGSSVAR

Det er helt essentielt, at den offentlige transport i Københavns Kommune udbygges. Udbygningen af metroen må følge dels befolkningsudviklingen, dels den fysiske udvikling af Københavns Kommune og dels det eksisterende udbud af offentlig transport. Set i lyset af dette, står udbygningen af metroen mod Brønshøj/Husum og evt. til Herlev Hospital højt på prioritetslisten.

Trafikken på Frederikssundsvej er tæt og der er relativt mange trafikuheld. Der er forslag om en letbane, men dels er vejen for smal og dels er det ikke optimalt at udbygge den kollektive transport med endnu en transportform. I stedet bør der ses på en metrolinje fra Nørrebro som supplerer og/eller erstatter buslinjen 5C.

Svar til: Høring 58488 af: Ida Misfelt

APPLICATION DATE

13. oktober 2022

SVARNUMMER

194

INDSENDT AF

Ida Misfelt

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Søren Norbys Allé 4, 1

HØRINGSSVAR

Det lyder rigtig godt med yderligere en metrolinje til Amager, som aflastning til de nuværende, som bliver brugt i stor stil - og ekstra meget i myldretiden.

Og det er meget relevant med en ny station længere ude ad Amagerbrogade. Jeg vil dog mene, det langt er at foretrække, at stationen bliver placeret på Sundbyvester Plads, da den i forvejen er et trafikalt knudepunkt på Amager, og hvor der vil være fin plads til at busser kan holde.

Man vil dermed også kunne bibeholde den, endnu ikke færdige, Sundbyvester Plads - som der er brugt penge på at etablere 2 gange. Og Sundbyvester Plads trænger i den grad til et løft og vil kunne gøres til et attraktivt og centralt område på Amager.

Et andet argument er, at jeg synes, der skal tænkes lidt længere frem i tiden. Befolkningsgrundlaget vil helt sikkert stige i Amager S, og desuden vil man måske kunne indtænke parkering - underjordisk eller overjordisk - for pendlere, hvilket jeg synes mangler ved de andre yderligst liggende metrostationer.

At lave en metrostation ved Amager N, OPUS Amager, synes jeg slet ikke er relevant. Der er ganske enkelt ikke plads nok til de mange mennesker, der kommer til at bruge metroen.

Det var tankerne herfra :) Jeg glæder mig til at følge forløbet.

Svar til: Høring 58488 af: Henning Bickham

APPLICATION DATE

12. oktober 2022

SVARNUMMER

193

INDSENDT AF

Henning Bickham

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Mindstrupvej 10

HØRINGSSVAR

En metro over Brønshøj/Husum må være et must, inden der påtænkes etablering af evt. andre nye metrolinjer i København. En sådan metrolinje burde måske gå helt ud til Herlev Hospital og om muligt også forbinde Bispebjerg Hospital og Rigshospitalet. En metro og ikke en letbane vil være den eneste rigtige løsning for Brønshøj/Husum.

Svar til: Høring 58488 af: Thomas Lind

APPLICATION DATE

12. oktober 2022

SVARNUMMER

192

INDSENDT AF

Thomas Lind

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Sonnerupvej 78A

HØRINGSSVAR

Endnu engang bliver borgerne i Brønshøj/Husum og Nordvestkvarteret overset. Det er stærkt bekymrende, at politikerne på København Rådhus, har så ringe fornemmelse for de trafikale udfordringer der er i disse områder af byen. Jeg har boet i Brønshøj i mere end 30 år, og har set de massive trafikale problemer på Frederikssundsvej, vokse år for år. Jeg har set gentagne lappeløsninger målrettet bustrafikken, som reelt kun har gjort ondt værre. Vi taler om områder i København med særdeles højt befolkningstal, og dermed også mange mennesker som hver dag må lade sig nøje med at benytte bus Bus 5C, som vist er blandt de travleste og langsomste busruter i Europa. Faktum er, at trafikken på Frederikssundsvej, i myldretiderne er brudt fuldstændig sammen. Der er kun en rigtig løsning; nemlig at få lagt den offentlige transport ned under jorden. Som borger i området, og som vidne til de faktiske forhold, er det mig fuldstændig ubegribeligt, at Brønshøj/Husum igen nedprioriteres mht. en Metrolinje.

Svar til: Høring 58488 af: Flemming Klysner Nielsen

APPLICATION DATE

12. oktober 2022

SVARNUMMER

191

INDSENDT AF

Flemming Klysner Nielsen

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Dyssevænget 76

HØRINGSSVAR

Det lyder dejligt med mere metro. Det vil være oplagt at forbinde Tingbjerg, Husum og Brønshøj med resten af byen via metro. Det vil aflaste meget af biltrafikken i de områder af byen. Linjen kunne med fordel forlænges helt til Herlev Hospital.

Svar til: Høring 58488 af: Camilla Norlander Staal

APPLICATION DATE

12. oktober 2022

SVARNUMMER

190

INDSENDT AF

Camilla Norlander Staal

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Dyssevænget 76

HØRINGSSVAR

Metro til Husum, ja tak. Det er en god idé at forbinde Brønshøj, Husum og Tingbjerg med resten af København. Det vil gøre området mere attraktivt. Og smart ift. transport videre til Herlev Hospital.

Svar til: Høring 58488 af: Christian Kelstrup

APPLICATION DATE

12. oktober 2022

SVARNUMMER

189

INDSENDT AF

Christian Kelstrup

BY

København

POSTNR.

2700

ADRESSE

Bogenæsvej 15

HØRINGSSVAR

Det virker en smule absurd at diskutere metroføringslinier til dele af København, hvor der endnu ikke bor ret mange eller beboerne allerede er rimeligt dækket ind. Hvad med at I kiggede på et kort over kommunen og gjorde noget ved det sorte hul der hedder Brønshøj? Der er et kæmpe behov for kollektiv trafik i det område. Desuden burde I samarbejde med fx Herlev om en bedre forbindelse til hospitalet.

Svar til: Høring 58488 af: Frederik

APPLICATION DATE

12. oktober 2022

SVARNUMMER

188

INDSENDT AF

Frederik

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Øster Farimagsgade 30

HØRINGSSVAR

Jeg skal allerede nu - uanset hvilken af de to forslag der vælges - foreslå, at en forlængelse af metroen fra Østerport til Rigshospitalet kommer til at omfatte en ekstra station ved Sølvtorvet eller ved Georg Brandes-plads. Denne station kan i givet fald betjene de mange museer i området. SMK, det nye naturhistoriske museum, Hirshsprungske samling og museerne ved Rosenborg. Herudover kan stationen betjene universitetet i det gamle Kommunehospital og Gefion gymnasium samt de mange beboere i området. Endelig vil stationen være en adgang til kongens have, botanisk have og Østre Anlæg.

Svar til: Høring 58488 af: Tonny pedersen

APPLICATION DATE

12. oktober 2022

SVARNUMMER

187

INDSENDT AF

Tonny pedersen

BY

København n

POSTNR.

2200

ADRESSE

Ahornsgade 4, 3tv

HØRINGSSVAR

Hej Metrolinien

Har med stor interesse fulgt de forskellige Metroprojekter og er stor tilhænger af nye Metrolinier i fremtiden

Er dig forundret over af bydelen omkring Sankt Hans torv ikke endnu er tilgodeset med den centrale placering på Nørrebro herunder Panum institutet, den gamle by, Rigshospitalet, de større restauranter og det livlige borger og festmiljø og søerne i baghaven og de relativt mange beboere i området

Jeg tror en stor del af biltrafikken kunne omlægges til Metrotrafik hvis den placeres centralt ved Sankt Hans Torv det er jo allerede plads lige ved Johannes kirken eksempelvis eller på forpladsen ved Panum Maersk bygningen

Jeg er helt sikker på dette vil være en kæmpe miljømæssig gevinst efter en cost Benefit analyse eller indsigtsfulde politikere som skal træffe beslutning og linie føringer

Håber virkelig At forvaltning , kyndige embedsmænd og vores dygtige politikere kan se potentialet og udarbejder et beslutningoplæg for området for det fortjener det

Dette vil også kunne aflaste trafikken på Nørrebrogade

Svar til: Høring 58488 af: Matthew Cox

APPLICATION DATE

12. oktober 2022

SVARNUMMER

186

INDSENDT AF

Matthew Cox

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Skolevangen 27, Skolevangen

HØRINGSSVAR

Brønshøj Brønshøj Brønshøj. Det er det eneste rigtigt og retfærdigt svar.

Svar til: Høring 58488 af: Mikkel Ohm

APPLICATION DATE

12. oktober 2022

SVARNUMMER

185

INDSENDT AF

Mikkel Ohm

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Kabbelejevej 27A

HØRINGSSVAR

Hvis man vil Lynetteholmen, så giver rigtig god mening med en metro derud. Af hensyn til de borgere, som allerede bor i København vil det dog samtidig være hensigtsmæssigt at sikre sammenhænge i den offentlige trafik og tilgodese brugere, der oplever overbelastningen i det eksisterende trafikale net. Her vil en linjeføring, der fortsætter længere ud, være oplagt ift. arbejdspladser, borgere og aflastning af pressede ruter. Linjeføringen benævnt hospitalsruten, der binder Rigshospitalet, Bispebjerg og Herlev Hospital sammen via Frederikssundsvej er et godt bud ift. ovenstående, hvor der dagligt transporteres rigtig mange mennesker i offentlig transport, gods og biltrafik på en presset trafikal hovedåre. Samtidig vil det give mulighed for at binde metronettet sammen med Hovedstadens letbane. Hvem vil ikke gerne det?

Svar til: Høring 58488 af: Maja Tjørnelund

APPLICATION DATE

12. oktober 2022

SVARNUMMER

184

INDSENDT AF

Maja Tjørnelund

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Klintholmvej 3, 2. th.

HØRINGSSVAR

En metroforbindelse til Brønshøj er et must! Brønshøj lider under uhyre ringe offentlig transport til kommunens øvrige bydele, og en direkte og hurtig forbindelse til resten af byen vil både lette trafikken i området markant og gavne Brønshøjs (mange!) beboere. Metro til Brønshøj, tak!

Svar til: Høring 58488 af: heidi ramløv

APPLICATION DATE

12. oktober 2022

SVARNUMMER

183

INDSENDT AF

heidi ramløv

BY

Kbh S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Islandsbrygge 71,1-4

HØRINGSSVAR

Jeg bor lige overfor bryggebroen hvor der planlægges et stop. Jeg har flere bekymringer.

1. Der er i forvejen meget larm på hele Bryggen især i sommerperioden. Jeg frygter et langvarigt byggeri og når dette er færdigt frygter jeg de støjgener en metrolinje vil give.

2. Jeg er dagligt vidne til kaotiske tilstande mellem gående og cyklister på vej over bryggebroen. Anlæggelse af denne metrostation vil forøge dette. Der sker flere uheld om mdr. da gående trafik blandes med cyklister som kører med høj fart.

Jeg ville synes det giver bedre mening med et stop ved Fisketorvet hvor det kan ligge mere skærmet og der ikke er beboelse direkte op ad Metroen. Det ville ikke bidrage til yderligere trafikale problemer.

Jeg er meget bekymret for endnu mere larm samt om vi vil kunne høre metroen der kører under bygningen. Det er hvad de lever med i eks. London.

Svar til: Høring 58488 af: Alette Schack

APPLICATION DATE

12. oktober 2022

SVARNUMMER

182

INDSENDT AF

Alette Schack

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Astrupvej 25

HØRINGSSVAR

En metrolinje til Brønshøj bør prioriteres nu. Vi er, som den eneste bydel i København, uden tog-og metrostationer.

Svar til: Høring 58488 af: Anne Nielsen

APPLICATION DATE

11. oktober 2022

SVARNUMMER

180

INDSENDT AF

Anne Nielsen

BY

København

POSTNR.

2300

ADRESSE

Clematisvej 7

HØRINGSSVAR

Hvorfor forlænger man ikke M5 til Sundbyvester Plads, hvis det er den linjeføring det ender med? Sundbyvester Plads har altid været et knudepunkt for den offentlige transport til og fra Amager . Vi der bor i kvarteret omkring Sundbyvester Plads er bekymret for om alle de gode og direkte forbindelser vi i dag har ind til byen nedlægges.

Svar til: Høring 58488 af: Annette Pedersen

APPLICATION DATE

11. oktober 2022

SVARNUMMER

181

INDSENDT AF

Annette Pedersen

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Ruten 233 3. 4

HØRINGSSVAR

Vi har brug for Metro til Brønshøj, Husum, samt Tingbjerg, hvor der bliver bygget en masse nye boliger.

Svar til: Høring 58488 af: Georg Morsing

APPLICATION DATE

11. oktober 2022

SVARNUMMER

179

INDSENDT AF

Georg Morsing

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Ulrik Birchs Alle 32

HØRINGSSVAR

Amagerbrogade Nord eller Syd?

Jeg deltog i informationsmøde om den nye metro M5 mandag den 10. oktober 2022 i Filips kirken. Et af punkterne der blev drøftet nærmere, var valg af station Amagerbrogade Nord eller Syd. De fleste tilhører i mødet var klart af den holdning at man bør vælge Amagerbrogade Syd (på Sundbyøster Plads) fremfor Amagerbrogade Nord. Jeg bor midt imellem de to forslag til stationer ved Amagerbrogade og kender området indgående efter at have boet i området i 29 år.

Det logiske og oplagte valg er station ved **Amagerbrogade Syd (Sundbyøster Plads)** fordi:

- Det er allerede et knudepunkt for beboer i området med to idrætshaller, legeplads og gode dagligvare indkøbsmuligheder. Jeg kommer der dagligt.
- Der vil være super god plads til alle de cykler, som metro brugere vil parkere ved stationen, mens de kører metro.
- Der er plads til omstigning på busser. Flere buslinjer kan ramme Sundbyøster Plads samtidig uden pladsproblem.
- Der er ikke nogen tvivl om hvor metrostationen ligger, da den er lige ud til Amagerbrogade med gode oversigtsforhold.
- Børn og unge som benytter de to idrætshaller ved Sundbyøster Plads kan gå direkte fra Metro til idræt i hallerne også om aften - trygt, hurtigt og sikkert.

Som beboer i området synes jeg at **Amagerbrogade Nord** er en mystisk placering. Klemt inde og gemt af vejen. Det vil være en metrostation i en baggård, som kan være svær at finde og måske utrygt at færdes der for børn, unge og andre - når det er mørkt. Det vil være et mindre kaos, når folk kommer ud fra en fyldt metrotog med Nord løsningen. Vejene omkring Amagerbrogade Nord er små, fyldt med biler og trafik allerede nu. Jeg kunne forstå på oplægsholderen at der kan være økonomiske grunde til at vælge Nord fremfor Syd som station. Beregningsmodellerne konkluderer lidt flere metrobrugere ved valg af Amagerbrogade Nord fremfor Syd, og man kan så undgå en skakt ved Filips parken.

Jeg vil appellere til at man vælger den oplagte placering Amagerbrogade Syd, også selvom der er en

merudgift ved denne løsning fremfor Amagerbrogade Nord. Lad os vælge den rigtige løsning til station ved Amagerbrogade - Sundbyøster Plads.

Svar til: Høring 58488 af: Alvin Ljoså

APPLICATION DATE

11. oktober 2022

SVARNUMMER

178

INDSENDT AF

Alvin Ljoså

BY

København N

POSTNR.

2200

ADRESSE

Vedbækgade 3, st

HØRINGSSVAR

Et stop ved Sankt Hans Torv giver bedre mening end et stop ved Stengade. Bispebjerg hospital og Rigshospitalet, Brønshøj og Nordvest bør få en metro.

På den tomme grund på Stengade burde der burde bygges ungdomsboliger/ældreboliger, parkeringhus mhb. på at fjerne gadeparkering, en kommunal institution eller en lommepark.

Det vil løfte Brønshøj og Nordvest at få en metro, det er meget mere tiltrænkt end Nordhavn som allerede har fået en metro til og med Orientkaj. Det vil senere være nemt og hurtigt at udbygge metroen i nordhavn, så den bør komme i 2. række til Nordhavn er mere udbygget og behovet er større.

De fleste der køber lejlighed i Nordhavn har en bil og der er masser af parkering, det ændrer sig ikke markant i dette område eftersom det er et velhaver kvarter. Man kan nå at undgå denne udvikling i Nordvest og Brønshøj ved at bygge en metro.

Fra Nørrebro st. bør man hurtigst muligt lave en letbane til Nørreport og ud ad Frederikssundsvej til Hovedstadens kommende letbane i Gladsaxe/Herlev.

Svar til: Høring 58488 af: Irene Frandsen

APPLICATION DATE

11. oktober 2022

SVARNUMMER

177

INDSENDT AF

Irene Frandsen

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Gadstrupvej 10

HØRINGSSVAR

Det giver rigtig god mening med Metro gennem Brønshøj Husum da en stor del af biltrafikken vil forsvinde og derfor give mere plads til anden befordring, eksempelvis en supercykelsti og ikke mindst mere beplantning.

Svar til: Høring 58488 af: Gitte Rasmussen

APPLICATION DATE

11. oktober 2022

SVARNUMMER

176

INDSENDT AF

Gitte Rasmussen

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Herfølgevej 13

HØRINGSSVAR

Ta' helikopter overblikket på og noter at vi har brug for at få Metro til NV, Brønshøj og Tingbjerg hvor der bor pænt mange mennesker.

Det er en nødvendig investering for at få infrastrukturen i den offentlige transport til at hænge optimalt sammen.

Skal vi alle benytte offentliggjort transport, skal det være nemt, bekvemt og uden gene for den øvrige trafik.

Det må kunne lade sig gøre såvel i København som i de øvrige storbyer rundt omkring.

Svar til: Høring 58488 af: Ivan Enoksen

APPLICATION DATE

11. oktober 2022

SVARNUMMER

175

INDSENDT AF

Ivan Enoksen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

hr

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Klintevej 29

HØRINGSSVAR

Det giver ikke mening for Brønshøjs beboere at få letbane som alternativ til Metro. Det vil betyde en forringelse i forhold til nu, hvor man trods alt kan sidde i en enkelt bus hele vejen til Nørreport og videre til Rådhuspladsen, hovedbanegården og til Amager - uden skift. Bus 5A er overfyldt, så flere el-hurtigbusser sat ind på strækningen i en busbane vil være billigere og bedre. Men klart at Metro er at foretrække til en bydel der vokser og har stor trafik ind gennem Frederikssundsvej. Har man overhoved spurgt borgerne om holdningen til en letbane?

Svar til: Høring 58488 af: Tine Nielsen

APPLICATION DATE

11. oktober 2022

SVARNUMMER

174

INDSENDT AF

Tine Nielsen

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Dyssevænget 80

HØRINGSSVAR

Selvfølgelig skal vi have Metro til Brønshøj , vi er jo en del af København !

Svar til: Høring 58488 af: Lone Palshøj

APPLICATION DATE

11. oktober 2022

SVARNUMMER

173

INDSENDT AF

Lone Palshøj

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Feels Like Home

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Krabbesholmvej 21, 3. sal

HØRINGSSVAR

Brønshøj: nu er det vores tur til at få Metro, og ruten via København NV og Brønshøj/Husum som politikerne selv har været inde på, dækker et område hvor der bor ikke mindre end 88.553 borgere fra ung til gammel. Frederikssundsvej kan ikke bære flere biler og busser i myldretiderne så der er brug for handling. Mange busser på linje 5C er overfyldte og til tider må de efterlade unge som skal i skole, voksne som har et job og passe og ældre som skal ud og hjem, det er ikke okay. Derfor ville det være passende at en Metro til København NV og Brønshøj/Husum snart blev sat igang.

Svar til: Høring 58488 af: Gustav Ibsen Hansen

APPLICATION DATE

11. oktober 2022

SVARNUMMER

172

INDSENDT AF

Gustav Ibsen Hansen

BY

Risskov

POSTNR.

8240

ADRESSE

Tretommervej 3K 1, 4

HØRINGSSVAR

Goddag

Selvom jeg ikke bor i København (eller bare i nærheden), så er det stadig vigtigt for mig som borger i Danmark at hovedstadens kollektive trafik er velfungerende, effektiv og optimal. Ud over det er jeg lidt en nørd på området, og har en del personlig viden og overvejelser.

For det første skal det siges at det er godt at der kommer metro tidligt til Lynetteholm. Uanset om man er en fan af det projekt eller ej (jeg er personligt ikke), så er det kritisk at metroen kommer derud fra start hvis det absolut skal gennemføres. Alt for mange byudviklingsprojekter landet over, store som små, har ikke god, kollektiv trafik tænkt ind fra starten (se Aarhus Ø, hvor man byggede først og så droppede Letbanen derud bagefter). Hvis nye indflyttere skal have gode, grønne, transportvaner skal de ikke have tid til at få dårlige, sorte, bil-baseret vaner først.

Som udgangspunkt er der fordele og ulemper ved både Orange og Lilla linjeføring. Orange er direkte og hurtigt, mens Lilla er en langsommere og indirekte rute som derfor er mindre attraktiv. Lilla tilføjer til gengæld kritisk kapacitet til metroen under havnen fra Amager (dette er der virkelig brug for, som jeg har set med egne øjne flere gange), servicere flere eksisterende borgere, og giver en direkte forbindelse fra Amager til Københavns Hovedbanegård, hvilket er en god og attraktiv forbindelse at have, som også vil afhjælpe pres på både Kongens Nytorv og Nørreport stationer.

En ulempe ved begge forslag er at de tvinger folk ned til én bestemt rute. Det er ufleksiblet og uattraktivt hvis ikke man lige præcis skal i den retning. Skal man til den nordlige del af byen, f. eks. Nordhavn, Østerbro eller længere nordpå som Lyngby eller DTU, er det ikke smart at skulle med Lilla ned til KBH H. Det giver en længere rejsetid og giver bare flere passagere under havnen til/fra Amager, hvilket jo er pointen i Lilla linjeføring at afhjælpe. Grundet skiftemuligheder ved Østerport station er det ikke helt så slemt med Orange linjeføring men man tvinger dog et stort pres på denne ene station og de videre forbindelser, hvilket er temmelig skrøbligt. Lilla linjeføring giver trods alt mulighed for at skifte ved Lergravsparken og DR Byen ud over KBH H, hvilket er smart hvis man skal til f. eks. Kongens Nytorv eller Frederiksberg. Lilla giver også en meget attraktiv og nem forbindelse til Lufthavnen og Ørestad.

Den nemmeste og mest åbenlyse måde at få det bedste ud af begge muligheder er i min optik at lave en blanding mellem de to. Lav en form for halvcirkel der kører som Lilla fra KBH H til Lynetteholm og som derefter fortsætter under vandet til Østerport. På den måde får man det bedste af begge verdener, med væsentligt færre ulemper. Den største er pris. Man giver en meget bedre forbindelse til Lynetteholm ved at have to ruter, an på hvor man skal hen. Flere eksperter har også sagt at der er brug for mere en en måde at komme mellem Lynetteholm og centrum på, for ellers er der ikke kapacitet nok. Og man får også muligheden for at udvide ude i fremtiden i begge ender, f. eks. så man laver en ring lignende Cityringen via Rigshospitalet, eller man kan udvide vest på mod Brønshøj, som der jo er et ønske om.

Det jeg ser som den bedste løsning er en der minder om en ringmetro, men er lidt anderledes. Mit forslag er at man laver en metro der, på sigt, vil have form lidt ligesom et bånd, som dem man bruger til "awareness" f. eks. brystkræft og AIDS. Se vedhæftet fil for en grov skitse til dette forslag. Denne udformning har ligesom en ring fordelene fra både Orange og Lilla, plus at man får flere stationer på Lynetteholm. Ærlig talt er to stationer bare ikke en god nok dækning. Der skal også bo mennesker som ikke er i stand til at gå langt til stationen. Det er også nemmere at være doven og hoppe i bilen hvis man skal gå langt til metron. Der er også andre fordele ved ikke at have en ring, primært at det er nemmere at regulere antallet af tog på banen.

Det er nok ikke realistisk at få en hel ring eller et helt bånd fra starten, men på sigt kan man gå efter det. Det vigtigste er at metron kommer til Lynetteholm senest på samme tid som beboerne og ikke efter. Hvis det virkelig ikke er muligt at få både Lilla og Orange, i en eller anden form, så er Lilla nok at fortrække. Det er kritisk at afhjælpe M1/M2 under havnen.

MATERIALE:

m5 baand.jpg

m5_baad.jpg



Svar til: Høring 58488 af: Ulrik Andreasen

APPLICATION DATE

11. oktober 2022

SVARNUMMER

171

INDSENDT AF

Ulrik Andreasen

BY

Frderiksberg

POSTNR.

1879

ADRESSE

H.C. Ørstedvej 55

HØRINGSSVAR

Hvis vi vil have bilerne ud af Kbh, skal metroen gå ud af Kbh. Metro M5 bør derfor gå videre fra Nordhavn til Svanemøllen/Tuborghavn og videre til Hellerup og Gentofte.

Svar til: Høring 58488 af: Meriem Josevski

APPLICATION DATE

11. oktober 2022

SVARNUMMER

170

INDSENDT AF

Meriem Josevski

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Håbets Allé 57

HØRINGSSVAR

Ja tak til Metro til Brønshøj

Svar til: Høring 58488 af: Johan Rasmussen

APPLICATION DATE

11. oktober 2022

SVARNUMMER

169

INDSENDT AF

Johan Rasmussen

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Brønshøjvej 57

HØRINGSSVAR

Brønshøj er længe blevet overset i planlægningen af fremtidige metro-linjer. At der nu skal laves høring omkring metro til et område, der er endnu ikke er bygget eller beboet er derfor endnu et fejlskud. Man overser igen helt et område af byen, som skæres mere og mere fra. Derfor bør de nye planer om metro i stedet dreje sig om, hvordan man får planlagt at få Brønshøj koblet på metrolinjen og koblet på resten af København igen.

Svar til: Høring 58488 af: Karoline Stentebjerg-Olesen

APPLICATION DATE

11. oktober 2022

SVARNUMMER

168

INDSENDT AF

Karoline Stentebjerg-Olesen

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Frederikssundsvej 148A, 1

HØRINGSSVAR

Jeg har et stort ønske om metro til Brønshøj. Det vil styrke vores butiksliv og sikre bedre transporttid ved pendling til andre bydele, hvorved bilen kan spares. En letbane vil have den modsatte effekt, og vil kun være til gene for beboerne.

Svar til: Høring 58488 af: Benny Steen Møller

APPLICATION DATE

11. oktober 2022

SVARNUMMER

167

INDSENDT AF

Benny Steen Møller

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Gråbykkevej 36

HØRINGSSVAR

Ja tak til metro til Brønshøj. Vores buslinjer er blandt Nordeuropas mest trafikerede, så det er skuffende at vi gang på gang bliver overset i udbygningen af metroen.

Svar til: Høring 58488 af: Rasmus Poulsen

APPLICATION DATE

11. oktober 2022

SVARNUMMER

166

INDSENDT AF

Rasmus Poulsen

BY

Herlev

POSTNR.

2730

ADRESSE

Lyskær 13N, 5, 5

HØRINGSSVAR

Jeg forslår at videreføre den Orange M5 linjeføring helt til Herlev Hospital. Se hele den forslåede linjeføring på vedhæftede billede.

Ved at føre en metrolinje langs med buslinje 5Cs rute, kan denne belastede rute aflastes og sørge for at binde byen og hospitalerne meget bedre sammen.

Der kan også anlægges stop mellem Nørrebro St og Hulgårds Plads, ved Bispebjerg Hospital, for på den måde at binde de tre hospitaler endnu tættere sammen.

Mellem Husum St og Herlev St kan linjeføring udføres i terræn langs den eksisterende S-togsbane. I Herlev kan metronettet på denne måde også kobles på den kommende letbane.

MATERIALE:

foslag til m5 orange - hospitalslinjen.jpg

foslag_til_m5_orange_-_hospitalslinjen.jpg



Svar til: Høring 58488 af: Anne-Kirstine Ellern

APPLICATION DATE

10. oktober 2022

SVARNUMMER

165

INDSENDT AF

Anne-Kirstine Ellern

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Cypersvej, 15

HØRINGSSVAR

Ja tak til metro st. på Sundbyøster Plads. Men tænk over hvordan man kan sikre betjening til stationen gennem gode busforbindelser, som forbinder Sundbyvester til stationen også.

Svar til: Høring 58488 af: William Schultz Mortensen

APPLICATION DATE

10. oktober 2022

SVARNUMMER

164

INDSENDT AF

William Schultz Mortensen

BY

København N

POSTNR.

2200

ADRESSE

Holtegade, 1, 2. Tv.

HØRINGSSVAR

Forslag om M4 udvidelse samt ny linjeføring af M5 mod Brønshøj - Potentielt S-Tog tunnel inkluderet.

Har vedhæftet et udkast af mit forslag hvor en ny S-Tog tunnel er inkluderet (da det er i min mening nødvendigt, både for S-Banen og brugbarheden af den udvidet M4) Her er en god video der forklare hvorfor tunnelen er vigtig <https://youtu.be/6SWaVVAIgvG> (der kunne dog også indføres et stop på Frederiksberg Alle)

MATERIALE:

m4-foraelaenges med ny s-tog tunnel.jpg

m4-foraelaenges_med_ny_s-tog_tunnel.jpg



Svar til: Høring 58488 af: Lars Omland

APPLICATION DATE

10. oktober 2022

SVARNUMMER

163

INDSENDT AF

Lars Omland

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Næsbyholmvej, 43

HØRINGSSVAR

Kære Københavns Kommune. Kan I ikke indtænke en rute til Brønshøj/Husum, som ikke er forbundet til s-tog/metro som det er nu, og som har mange indbyggere? MVH Lars.

Svar til: Høring 58488 af: Jakob Hjort

APPLICATION DATE

10. oktober 2022

SVARNUMMER

162

INDSENDT AF

Jakob Hjort

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Brunevang 7

HØRINGSSVAR

Det er svært at forstå, at næsten ubeboede områder prioriteres ift Metro, sammenlignet med for eksempel tæt bebyggede områder som Brønshøj/Husum, der har hårdt brug for tilsvarende kollektiv transport.

Svar til: Høring 58488 af: kenneth

APPLICATION DATE

10. oktober 2022

SVARNUMMER

161

INDSENDT AF

kenneth

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Wittenberggade

HØRINGSSVAR

Hvorfor er der valgt højbane nogle steder? Det giver et kedeligt bymiljø med en høj mur, hvad er prisforskellen og mulighederne for nedgravning?

Hvad ligger I til grund for jeres beregningsmodel for fremskrivning af passagertal, i har jo taget historiske tal for 2019 men hvordan har I fremskrevet tallene?

Vedr. budget

I skriver I skal bruge DKK 13,7 (tabel1) og eller 14,3 Mia(tabel2) (indeks 2020 priser) hvordan skal det finansieres? Er det ved kommunekredit? Markedsrente? (der er jo stor forskel i renten)

Skal vi som skatteborger betale mere i skat? og eller er det selvfinansieret når projektet er færdigt i form af brugerbetaling?

I så fald det er via øget borgerskattebetaling, hvordan bliver vores kommuneskat så påvirket?

Hvordan bliver en evt. overskridelse af budgettet håndteret?

Infrastruktur mv.

Er det muligt at tænke flere nedgravet parkeringsanlæg ("el-opladningshuse") ind?

Hvad er levetiden for et metrotog? anlæg? Skinner?

Hvorfor er metroservice en selvstændig enhed under metroselskabet?

Hvordan bliver service og vedligehold? Fx når der kommer en klage over larm og vibrationsgener?

Hvilken rolle får Københavns kommune som ejer og myndighed overfor metroselskabet? Se bilag 1, hvor Københavns kommune, tilbagetrækker meddelelse om påbud om støjdæmpende tiltag.

Den beslutning er jeg ked af og mener at man som ejer skal stille krav til den virksomhed man er ejer

af, uanset div. Lovgivninger kan man vel godt stille borgerne bedre.

MATERIALE:

bilag 1.pdf

Bilag 1

Bygge-, Parkerings- og Miljømyndighed
Teknik- og Miljøforvaltningen

METROSELSKABET I/S
Metrovej 5
2300 København S



**Afgørelse om ikke at meddele påbud om støjdæm-
pende tiltag ved Københavns Metro**

Område for Miljø og Byliv (herefter OMB) afgør hermed, at Metrose-
skabet I/S (herefter MS) ikke pålægges at nedbringe støjen i forbin-
delse med den almindelige drift af tog på selskabets metrolinjer.

Påbuddet meddeles med hjemmel i § 42, stk. 1 i miljøbeskyttelsesloven.

20. april 2021

Sagsnummer
2021-0087036

Dokumentnummer
2021-0087036-1

Svar til: Høring 58488 af: Rasmus Christiansen

APPLICATION DATE

9. oktober 2022

SVARNUMMER

160

INDSENDT AF

Rasmus Christiansen

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Ourøgade 42, 4. tv.

HØRINGSSVAR

Det her må da være dødsstødet for mini-metro-konceptet. Kapaciteten er simpelthen alt for lille og det er skandaløst, at man i M1/M2 ikke uden videre kan indsætte længere tog. Når der så bliver præsenteret 2 mulige nye linjer, må man gå ud fra, at det ikke bare er "mere af det samme". Men at det bliver dimensioneret med længere tog og større stationer, så det er en fremtidssikret linje.

På den baggrund bliver det under alle omstændigheder et dyrt projekt og hvis det er grundsalget på Lynetteholm, der skal stå for størstedelen af pengene hertil, så bliver det jo ubetaleligt for almindelige mennesker at bosætte sig derude. Jeg vil af den grund pege på den orange linje, som en start og som en linje, der potentielt kan udvides til den lilla linje med tiden.

Det skal også ses i lyset af, at jeg ikke tror, at man kommer uden om en kapacitetsudvidelse af M1/M2, selv om man for alt i verden gerne vil undgå det bøvl. København vokser og så må vi leve med de gener, der vil være med sådan en udvidelse, en årrække.

Svar til: Høring 58488 af: Marlene Balkan-Petersen

APPLICATION DATE

8. oktober 2022

SVARNUMMER

159

INDSENDT AF

Marlene Balkan-Petersen

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Svend Gønges Vej 10

HØRINGSSVAR

GLEM IKKE BRØNSHØJ. !!!!!

En orange M5 linje bør føres videre gennem Nørrebro, NV og Brønshøj. Der er en grund til at Danmarks travleste busrute (5C) kører på denne rute. At udbygge metro til nye - endnu ikke byggede - dele af København og samtidig igen "forbigå" så centrale Københavnske bydele, vil være en skam. Metroen bør også tilgodese eksisterende borgere!!!

Svar til: Høring 58488 af: Marianne Lauritsen

APPLICATION DATE

8. oktober 2022

SVARNUMMER

158

INDSENDT AF

Marianne Lauritsen

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Erik Eriksens Gade 2, 4.tv.

HØRINGSSVAR

Se vedhæftede fil

Med venlig hilsen

Marianne Lauritsen

MATERIALE:

hoeringssvar1.pdf

Hørings svar metro M5

Som borger i Havnestaden er jeg meget bekymret for byggestøj i forbindelse den påtænkte stationsplacering ved Bryggebroen. Beboerne på dette sted er mange, og vi har allerede nu, i mange år været stærkt plagede af byggestøj, dels fra Islands Brygges side af havnefronten ud mod Nokken, men også fra de mange nye byggerier på langs Vasbygade i retning om havnefronten.

Jeg foreslår i stedet en placering på Sturlasgade fra Havnefronten op mod Kigkurren. Her bor der mange mennesker omkring stedet, men ikke klods op ad det. Derfor vil denne placering være mindre til gene for de lokale beboere. Stedet er præget af meget erhverv, og en metrostation vil derfor være en stor fordel for de medarbejdere, der hver dag møder på arbejde i dette område.

Stedet har også god plads til både den kommende metrostation og byggepladsen, der skal frembringe den. Der findes f.eks. en helt tom grund og en stor, åben plads til formålet (se kortet nedenfor).

Det foreslåede område kunne desuden godt trænge til en forskønnelse, som ville kunne tilføjes området sammen med metrobyggeriet.

Sturlasgade op mod Kigkurren ligger desuden tæt ved de store plæner ved havnefronten, og vil derfor kunne afhjælpe sommerens trafikproblemer, når tusindvis af Københavnerne besøger plænerne i det gode vejr.

Samtidig ligger det stadig så tæt på Bryggebroen, at placeringen i Sturlasgade op mod Kigkurren vil kunne koble sig til cykeltrafikken fra Bryggebroen og dermed udgøre et trafikknudepunkt.

Endelig vil denne foreslåede forskydning af linjeføringen de få hundrede meter mod nordøst kunne mindske den strækning, hvor der skal bores under Amager Fælled med forstyrrelse af den sårbare natur til følge.



Svar til: Høring 58488 af: Nat

APPLICATION DATE

8. oktober 2022

SVARNUMMER

157

INDSENDT AF

Nat

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Alstedvej 14

HØRINGSSVAR

Metro i Brønshøj vil betyde mindre trafik i bydelen, og med til at gøre København grønnere

Svar til: Høring 58488 af: M. Storgaard

APPLICATION DATE

8. oktober 2022

SVARNUMMER

156

INDSENDT AF

M. Storgaard

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Sonnerupvej 67

HØRINGSSVAR

Som der skrives i det offentlige høringsmateriale, så er udbygningen af en effektiv, bæredygtig og sammenhængende infrastruktur i København vigtig. Det er imidlertid også vigtigt at Københavns metrosystem binder hele byen sammen, også de bydele hvor der ikke bygges nye etagebebyggelser. Det er derfor nødvendigt, at Københavns Borgerrepræsentation standser planerne om at binde de ydre bydele sammen med resten metronettet vha. busser eller en letbane. Der opfordres derfor til at Københavns Borgerrepræsentation tager en strategisk beslutning om at etablere en metrolinje der binder Husum og Brønshøj til det eksisterende metrosystem.

Det kunne fx være en strækning fra Husum, Brønshøj, over Nørrebro/NV ind til Rigshospitalet og videre ud til den kommende bydel Lynetteholm.

Ved valg af linjeføring for nye metrostrækninger anvendes beregninger af antal passagerne inden for en radius af fx 600 m fra en station. Denne model favoriserer, at metrostrækninger etableres der hvor der bor mange mennesker per kvadratmeter. Det gær der i etageejendomme, især i de nybyggede områder. Derfor vil disse modeller aldrig passe til udbyggede områder som

Husum/Brønshøj og Nordvest. Der er derfor behov for en strategisk beslutning om at føre metroen til disse områder så disse områder bindes sammen med den resterende del af byen.

Kun derved opnår vi en 'effektiv, bæredygtig og sammenhængende infrastruktur i København'.

Svar til: Høring 58488 af: Mitzie Kopenhagen

APPLICATION DATE

7. oktober 2022

SVARNUMMER

155

INDSENDT AF

Mitzie Kopenhagen

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Bækkeskovvej 37

HØRINGSSVAR

Stor tilhænger af metro kommer til Brønshøj. Forhåbentlig færre biler og godt for miljøet!

Svar til: Høring 58488 af: Kenneth

APPLICATION DATE

7. oktober 2022

SVARNUMMER

154

INDSENDT AF

Kenneth

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Wittenberggade

HØRINGSSVAR

Hej

- Hvordan håndterer I Interessekonflikt som myndighed og som ejer af Metroselskabet, jeg er af den opfattelse af i som ejer kan sætte en masse krav til Metroselskabet. Se bilag 1
- Hvorfor trak KK afgørelsen om påbud tilbage? Se bilag 2. Antager at KK blot kan kræve forbedringer. Hvad vil i gøre fremadrettet? Når i skal håndtere klager over et selskab i er medejer af?
- Hvorfor skal en Borgerrepræsentationen (min repræsentant) have så stor en gage? Jeg føler ikke at jeg bliver korrekt repræsenteret, når deres gage er så høje så kan det (må det) jo være svært at være kritisk "Man bider jo ikke i den hånd der fordrer en" se bilag 3

Kilde:

<https://www.berlingske.dk/metropol/socialdemokratisk-politiker-og-tillidsmand-indkasserer-aarligt-358000>

- Kan vi få en garanti om at der ikke kommer støj og vibrationsgener?
- Kan vi få nogle retningslinjer til støj og vibrationsgener fx maksimal 40 dB i støj og ingen vibrationsgener.
- Kan vi få en uvildig instans som har bemyndigelse til at udstede store bøder og evt. stoppe driften indtil forhold er bragt i orden?
- Kan vi få indført en maksimal 5 dages ekspeditionstids garanti fra klage til forhold er bragt i orden. I dag går der ca. 4 uger fra der er konstateret dagligt støj til udbedring. Noget hårdt at vente på, når man ikke kan få sin nattesøvn. (burde jo være en fast vedligeholdelsesprocedure at være proaktiv i stedet for at vente på klager)
- Ifølge EEA (europæisk miljøstyrelse) skal togstøj også reduceres, jeres forslag gør jo det modsatte, med mere metro? Se bilag 4

Kilde: <https://www.eea.europa.eu/ims/health-impacts-of-exposure-to-1>

- Bliver der afsat nødvendige ressourcer til vedligeholdelse, oplever jo i dag af togene er meget gamle, måske derfor der også er en hel del støj?

Nej tak til Metrostøj, nabo til metrostation Lergravsparken

NB jeg har uploadet bilag som en PDF og fylder ikke mere end 5 MB, men ser ud til at det ikke kan lade sig gøre?

MATERIALE:

bilag 1 til 4.pdf

Bilag 1

Ejerstruktur og interessentskabsmøder

Metroselskabet er ejet af Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og Staten ved transportministeren. som et interessentskab. Metroselskabets bestyrelse er selskabets øverste ledelse og har ansvaret for, at selskabet opfylder de formål, lovgivningen har opstillet.

<https://m.dk> › organisation › virksomhedsledelse › ejerstr...

Bilag 2

Ejerstruktur og interessentskabsmøder

Metroselskabet er ejet af Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og Staten ved transportministeren. som et interessentskab. Metroselskabets bestyrelse er selskabets øverste ledelse og har ansvaret for, at selskabet opfylder de formål, lovgivningen har opstillet.

<https://m.dk> › organisation › virksomhedsledelse › ejerstr...

Bilag 3

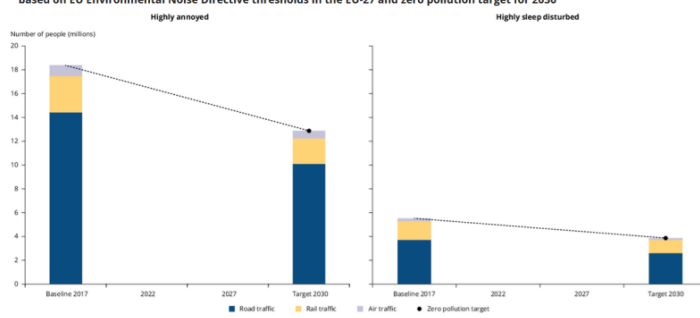
METROPOL

Socialdemokratisk politiker og tillidsmand indkasserer årligt 358.000 kroner for 18 møder: »Meget, meget flot hyre«

Socialdemokratiet i København melder sig nu klar til at tage en drøftelse af, om politikeres vederlag for at bestride en bestyrelsespost er for højt.

Bilag 4

Figure 1. Estimated number of people highly annoyed and highly sleep disturbed by noise from road, rail and aircraft traffic based on EU Environmental Noise Directive thresholds in the EU-27 and zero pollution target for 2030



Svar til: Høring 58488 af: Anne Michelini

APPLICATION DATE

7. oktober 2022

SVARNUMMER

153

INDSENDT AF

Anne Michelini

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Terrasserne 35

HØRINGSSVAR

Jeg syntes, det vil gøre vores bydel mere attraktiv at flytte til. Området vil blive meget nemmere at komme til og fra. Meget hurtigere at komme til byen og andre bydele. Jeg tænker det vil gøre hverdagen meget nemmere for mange mennesker.

mvh

Anne Michelini

Svar til: Høring 58488 af: kenneth

APPLICATION DATE

6. oktober 2022

SVARNUMMER

152

INDSENDT AF

kenneth

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Wittenberggade

HØRINGSSVAR

Støj og vibrationsgener

Som nabo til Lergravsparken har jeg nu været generet i flere år af støj og vibrationsgener, med en udvidelse af Metroen ved Lergravsparken og øvrige steder, vil jeg hører hvad Metroselskabet og Københavnskommune har tænkt sig at gøre med den stigende støj og vibrationsgener som Metroen skaber? Jeg frygter jo, at mere Metro giver mere støj (til info. Så larmer metroen mere end bilerne). Og i dag tager Københavns borgerrepræsentation ikke ansvar for en løsning af de problemer, så hvorfor skulle det være anderledes i fremtiden. Derfor syntes jeg det er en dårlig ide at udvide metroen, når de ikke kan løse de store problemer der er i dag.

Svar til: Høring 58488 af: Helga McSherry

APPLICATION DATE

6. oktober 2022

SVARNUMMER

151

INDSENDT AF

Helga McSherry

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Arnesvej 23, 2.tv.

HØRINGSSVAR

Jeg er tilhænger af, at metroen kommer til Brønshøj/Husum. Der er brug for bedre forbindelser til området. Om den skitserede linie er den rigtige, kan jeg ikke umiddelbart forholde mig til. Jeg har tidligere forestillet mig, at forbindelsen kunne gå fra Nørrebro Station, men den skitserede linie til NV og Bispebjerg ligner en god ide og får flere områder med.

Svar til: Høring 58488 af: Helge Bay

APPLICATION DATE

5. oktober 2022

SVARNUMMER

150

INDSENDT AF

Helge Bay

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Letbaner.dk

BY

Skanderborg

POSTNR.

8660

ADRESSE

Østergade 16

HØRINGSSVAR

5. oktober 2022

Københavns Kommune

Høringssvar til Idéfasehøring for metrolinje M5

Foreningen Letbaner.dk har følgende kommentarer til forslaget om en ny metrolinje M5.

Vi finder at en nødvendig aflastning af metrolinjerne 1 og 2 over Havnesnittet bør ske hurtigt, billigt og effektivt ved etablering af en letbane fra København H over Langebro til Amagerbro og videre ud ad Amagerbrogade til Tårnby, Kastrup og lufthavnen.

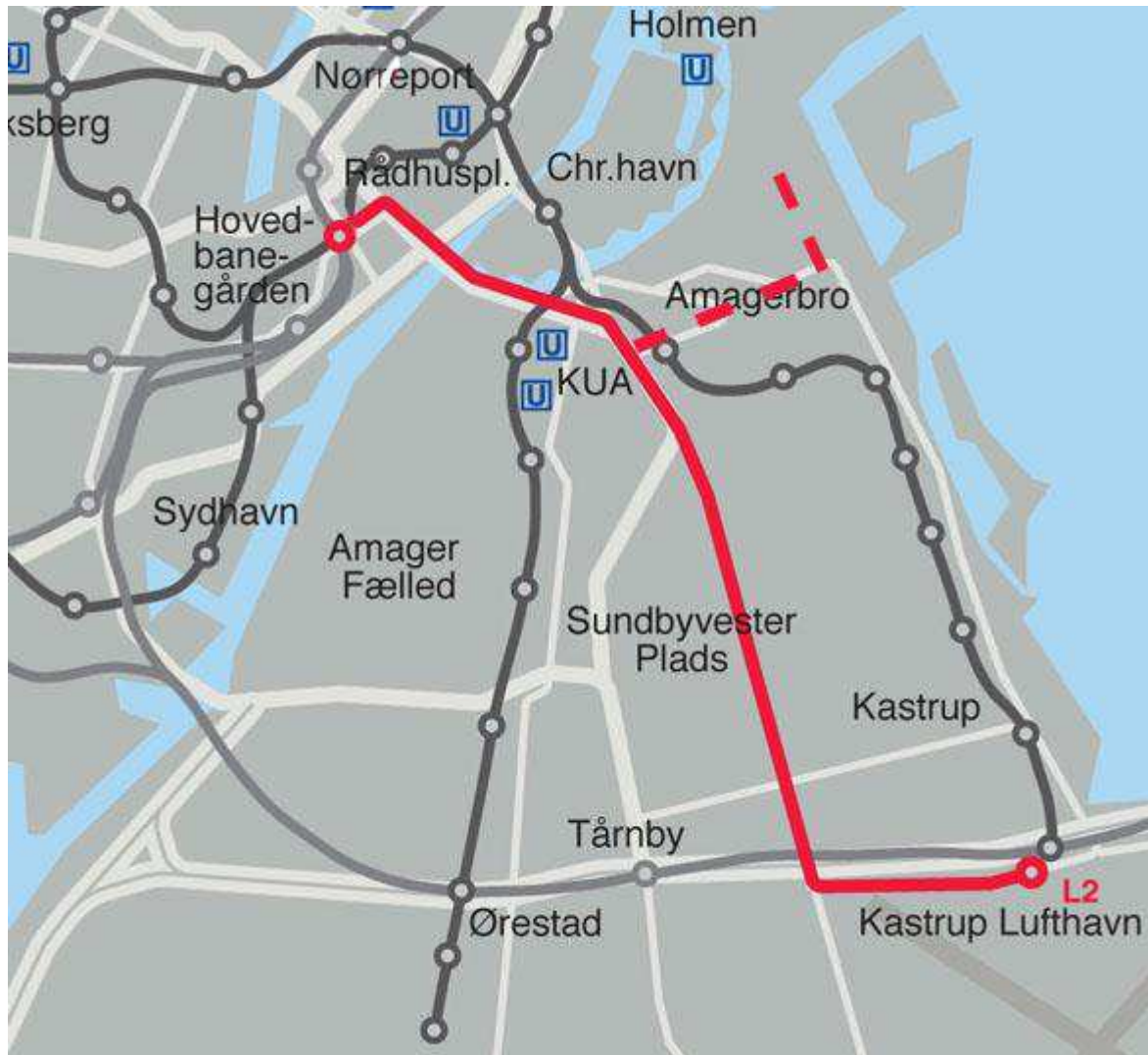
En letbane vil både aflaste havnesnittet og supplere rejsemulighederne på Amager effektivt.

En moderne letbane har samme kapacitet som de eksisterende metrolinjer i København, og giver med flere stationer og en linjeføring i gadeniveau en bedre og mere effektiv dækning af de områder den kører igennem. Letbanen vil fra dør til dør desuden have samme rejsetider som en metro.

En letbane kan etableres væsentlig hurtigere end en metro og til en omkostning på 1/5 del af prisen for en metro.

I forhold til forslaget om metrolinje M5, lilla linje, er stationerne København H og Amagerbrogade sammenfaldende, mens letbanen herudover betjener områder ved Langebro, Islands Brygge, Amagerbro (med forbindelse til eksisterende metro) samt byområderne langs Amagerbrogade og dele af Tårnby og Kastrup.

En letbane kan også få en afgrening på Amagerbro mod Prøvestenen og Refshaleøen mv.



Med venlig hilsen

Helge Bay

formand

Foreningen Letbaner.dk

<http://letbaner.dk/>

MATERIALE:

hoeringsvar fra lbdk om metrolinje 5 5. oktober 2022.pdf

Letbaner .DK

5. oktober 2022

Københavns Kommune

Høringsvar til Idéfasehøring for metrolinje M5

Foreningen Letbaner.dk har følgende kommentarer til forslaget om en ny metrolinje M5.

Vi finder at en nødvendig aflastning af metrolinjerne 1 og 2 over Havnesnittet bør ske hurtigt, billigt og effektivt ved etablering af en letbane fra København H over Langebro til Amagerbro og videre ud ad Amagerbrogade til Tårnby, Kastrup og lufthavnen.

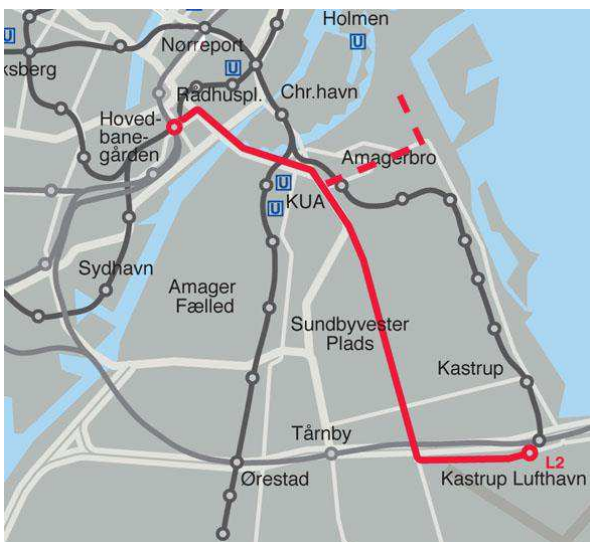
En letbane vil både aflaste havnesnittet og supplere rejsemulighederne på Amager effektivt.

En moderne letbane har samme kapacitet som de eksisterende metrolinjer i København, og giver med flere stationer og en linjeføring i gadeniveau en bedre og mere effektiv dækning af de områder den kører igennem. Letbanen vil fra dør til dør desuden have samme rejsetider som en metro.

En letbane kan etableres væsentlig hurtigere end en metro og til en omkostning på 1/5 del af prisen for en metro.

I forhold til forslaget om metrolinje M5, lilla linje, er stationerne København H og Amagerbrogade sammenfaldende, mens letbanen herudover betjener områder ved Langebro, Islands Brygge, Amagerbro (med forbindelse til eksisterende metro) samt byområderne langs Amagerbrogade og dele af Tårnby og Kastrup.

En letbane kan også få en afgrening på Amagerbro mod Prøvestenen og Refshaleøen mv.



Med venlig hilsen
Helge Bay
formand
Foreningen Letbaner.dk
<http://letbaner.dk/>

Svar til: Høring 58488 af: Enrico

APPLICATION DATE

5. oktober 2022

SVARNUMMER

149

INDSENDT AF

Enrico

BY

København

POSTNR.

2300

ADRESSE

Englandsvej

HØRINGSSVAR

M5 og især Lilla-varianten er meget vigtige. Amager er et centralt område, men også et knudepunkt (passage) for pendlere fra Malmø og for andre områder som Tårnby og Dragør. Trafikken til at gå fra/til Amager til/fra andre områder på den anden side af København er blevet vild og uholdbar: mange beboer tager bil gennem byen. En ny metrolinje som M5 lilla kunne lette denne biltrafik, og forbedre støj situationen i de centrale gader, på Amagerbrogade, på Englandsvej... Det ville også give Amager mulighed for at holde flere (og få nye) arbejdspladser i bynærhed.

Om stationsplacering: De to varianter for Amagerbrogade (Sundbyøster plads eller tæt på Tycho Brahes Alle) er begge to rigtige gode. Men Englandsparken (Englandsvej/Irelandsvej) var ofte også på focus. Englandsparken kan være en god placering fordi det er tæt på DR Byen, Amager, 5C på Amagerbrogade, og også tæt på Tårnby.

Svar til: Høring 58488 af: Enrico

APPLICATION DATE

5. oktober 2022

SVARNUMMER

148

INDSENDT AF

Enrico

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Enrico Mastroianni

BY

København

POSTNR.

2300

ADRESSE

Englandsvej

HØRINGSSVAR

M5 og især Lilla-varianten er meget vigtige. Amager er et centralt område, men også et knudepunkt (passage) for pendlere fra Malmø og for andre områder som Tårnby og Dragør. Trafikken til at gå fra/til Amager til/fra andre områder på den anden side af København er blevet vild og uholdbar: mange beboer tager bil gennem byen. En ny metrolinje som M5 lilla kunne lette denne biltrafik, og forbedre støj situationen i de centrale gader, på Amagerbrogade, på Englandsvej... Det ville også give Amager mulighed for at holde flere (og få nye) arbejdspladser i bynærhed.

Om stationsplacering: De to varianter for Amagerbrogade (Sundbyøster plads eller tæt på Tycho Brahes Alle) er begge to rigtige gode. Men Englandsparken (Englandsvej/Irelandsvej) var ofte også på focus. Englandsparken kan være en god placering fordi det er tæt på DR Byen, Amager, 5C på Amagerbrogade, og også tæt på Tårnby.

Svar til: Høring 58488 af: Christian Schjørring

APPLICATION DATE

5. oktober 2022

SVARNUMMER

147

INDSENDT AF

Christian Schjørring

BY

København

POSTNR.

2700

ADRESSE

Præstegårds Allé 13

HØRINGSSVAR

En orange M5 linje bør føres videre gennem Nørrebro, NV og Brønshøj. Der er en grund til at Danmarks travleste busrute (5C) kører på denne rute. At udbygge metro til nye - endnu ikke byggede - dele af København og samtidig igen "forbigå" så centrale Københavnske bydele, vil være en skam. Metroen bør også tilgodese eksisterende borgere.

Svar til: Høring 58488 af: Sarah Pedersen

APPLICATION DATE

5. oktober 2022

SVARNUMMER

146

INDSENDT AF

Sarah Pedersen

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Hyrdevangen

HØRINGSSVAR

Håber der kommer metro til Bellahøj og Brønshøj Torv, samt Nordvest og Bispebjerg. Der er kæmpe parkeringsproblemer flere af de steder og det dermed endnu en grund til at der er brug for bedre kollektiv trafik.

Svar til: Høring 58488 af: Helene Müller

APPLICATION DATE

4. oktober 2022

SVARNUMMER

145

INDSENDT AF

Helene Müller

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Bytinget 3

HØRINGSSVAR

Metro der forbinder Nordvest med Brønshøj og Husum - så Bellahøjbadet, Brønshøj torv og Husum torv bliver mere tilgængelig for alle københavnere, og omvendt så bevægeligheden den anden vej også forbedres.

Efter min mening bør metroen fortsætte fra Husum torv til Herlev bymidte og ende ved Herlev hospital - et af landets største hospitaler, som med fordel kunne gøres nemmere at komme til med offentlig transport.

Svar til: Høring 58488 af: Camilla Petersen

APPLICATION DATE

4. oktober 2022

SVARNUMMER

144

INDSENDT AF

Camilla Petersen

BY

København NV

POSTNR.

2400

ADRESSE

Præstelængen 22, 4. th.

HØRINGSSVAR

København bør bindes sammen med en metrolinje der binder Nørrebro, Nordvest, Utterslev, Brønshøj og Husum sammen. Vi skal have en metrolinje med vores store hospitaler, herunder Rigshospitalet, Bispebjerg Hospital og Herlev Hospital på en metrolinje. Den næste metrolinje må ikke være til en endnu ikke etableret bydel, men til vores nuværende og kommende borgere og besøgende i det etablerede ydre København!

Svar til: Høring 58488 af: Line Willum

APPLICATION DATE

4. oktober 2022

SVARNUMMER

143

INDSENDT AF

Line Willum

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Vængeleddet 7

HØRINGSSVAR

Der mangler virkelig en metro i Brønshøj så det vil være fantastisk. Ja rak til metroen!

Svar til: Høring 58488 af: Rikke Randorff Hegnhøj

APPLICATION DATE

4. oktober 2022

SVARNUMMER

142

INDSENDT AF

Rikke Randorff Hegnhøj

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Botoftevej 8

HØRINGSSVAR

Vi skal naturligvis også have en metrolinje til Husum, der er endestation for Danmarks mest travle buslinje.

Offentlige trafikløsninger er kollektive trafikløsninger, som binder byen sammen på flere måder end blot logistisk. "Udkanten" af Københavns kommune skal også bindes sammen med resten af byen via en metrolinje. Er det ikke også metroens slogan?

Svar til: Høring 58488 af: Majbritt Framke

APPLICATION DATE

4. oktober 2022

SVARNUMMER

141

INDSENDT AF

Majbritt Framke

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Åfløjen 10 st.tv

HØRINGSSVAR

Jeg synes klart man skal prioritere en metro til en allerede eksisterende bydel, nemlig Brønshøj/Husum, som bliver glemt i byplanlægningen ift metro, i stedet for at fokusere på fremtidige byområder først.

Vi trænger til en meget bedre infrastruktur med offentlig transport - og ikke en letbane der vil dele bydelen midt over.

Der er behov for bedre offentlige forbindelse helt til "Udkants-husum" og ikke kun til Husum torv, således at metron fx fortsætter ud ad Frederikssundsvej med en forbindelse til letbanen ved Herlev bymidte, eller måske helt til Herlev hospital.

Svar til: Høring 58488 af: Klaus Damgaard

APPLICATION DATE

4. oktober 2022

SVARNUMMER

140

INDSENDT AF

Klaus Damgaard

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Frederikssundsvej 171, 3 Th

HØRINGSSVAR

Brønshøj/Husum er den glemte bydel, men der er heldigvis flere der har rigtigt gode ideer for at binde byen og Hospitaler sammen.

se link til for flot visualisering af en rute der blandt andet følger Frederikssundsvej

<https://www.facebook.com/groups/422348991892291/permalink/1235338007260048/>

mvh

klaus

Svar til: Høring 58488 af: Louisa

APPLICATION DATE

4. oktober 2022

SVARNUMMER

139

INDSENDT AF

Louisa

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Skråningen 17

HØRINGSSVAR

Dejligt at der er idéer til hvordan metroen kan komme til Husum. Jeg tror med fordel at man kunne få den helt ud til Husum st og dermed forbinde den med S-togslinjen. Det vil give en markant bedre i fra struktur at forbinde de to ting, fremfor at stoppe lige inden.

Svar til: Høring 58488 af: Nathalie Ahlstrøm

APPLICATION DATE

4. oktober 2022

SVARNUMMER

138

INDSENDT AF

Nathalie Ahlstrøm

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Islevhusvej 25

HØRINGSSVAR

Jeg mener, at der bør være metrostationer ved brønshøj torv, tingbjerg, husum torv og evt. ved Herlev hospital.

Svar til: Høring 58488 af: Sigrud Knudsen

APPLICATION DATE

4. oktober 2022

SVARNUMMER

137

INDSENDT AF

Sigrud Knudsen

BY

København N

POSTNR.

2700

ADRESSE

Brønshøjvej 25

HØRINGSSVAR

Ja tak til metro i Brønshøj.

jeg bruger allerede det offentlige eller cykel når jeg skal til centrum, men når man har små børn er cyklen bare ikke altid en mulighed. Ved busserne må man ofte vente et par gange for at få klapvogn/barnevogn med, så det vidner om at der er stor belastning på især 5C/350S.

yderligere har Brønshøj nogle rigtig god kulturelle tilbud som i den grad kunne tiltrække flere københavnske familier til, hvis turen hertil blev endnu kortere.

Der er press på cykelstierne og i busserne, så det er svært at argumentere imod det åbenlyse behov der er også sammenholdt med ambitionen om københavn som en grøn og CO2 neutral by.

Svar til: Høring 58488 af: Tine Ejbøl

APPLICATION DATE

4. oktober 2022

SVARNUMMER

136

INDBYTT AF

Tine Ejbøl

BY

København

POSTNR.

2700

ADRESSE

Bavnevangen 37

HØRINGSSVAR

Det vil være dejligt med metro til Brønshøj. Fornuftigt med metro til diverse hospitaler også. Kan forstå det vil være problematisk at forbinde til metro linjen ved Nørreport, som ville være det ideelle. Men så ville det være rart, hvis linjen slog et slag forbi Nørrebro station i det mindste, så det var muligt at knytte linjerne sammen (før Østerport).

Svar til: Høring 58488 af: Helle Gadeberg

APPLICATION DATE

4. oktober 2022

SVARNUMMER

135

INDSENDT AF

Helle Gadeberg

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Pilesvinget 57

HØRINGSSVAR

Hvad er begrundelsen for at man prioriterer en Metrolinie til Lynetteholm, hvor der i mange år frem ikke vil være beboelse, fremfor Brønshøj/Husum? Brønshøj/Husum betjenes idag af de to travleste buslinier i København, nemlig 2A og 5C. De kører med under 10min drift og er often propfulde. Der er klart et kundekrundlag for en metro, der vil forurene langt mindre end den eksisterende busdrift og som vil hjælpe København mod målet om at blive en grøn by.

Svar til: Høring 58488 af: Lisbeth Johnsen

APPLICATION DATE

4. oktober 2022

SVARNUMMER

134

INDSENDT AF

Lisbeth Johnsen

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Mellemvangen 70

HØRINGSSVAR

Metro til Brønshøj og Husum ville være dejligt for at aflaste Frederikssundsvej og for at knytte bydelen mere til det øvrige København. Frederikssundsvej er en af de mest trafikerede veje i Danmark og flere busser (eller en letbane) ville bare øge presset og larmen. Jeg så selv gerne at den gik helt ind til byen, men en forbindelse via Nørrebro / Skjolds Pl. er også en fornuftig mulighed.

Svar til: Høring 58488 af: Ulla Bille Christensen

APPLICATION DATE

4. oktober 2022

SVARNUMMER

133

INDSENDT AF

Ulla Bille Christensen

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Tølløsevej 15, 1 th.

HØRINGSSVAR

Ja tak til Metro til Brønshøj, med buslinjer der hører til blandt Nordeuropas mest trafikerede, virker det besynderligt at vi gang på gang bliver overset i udbygningen af Metroen. Metroen til Brønshøj med linje fra indre by og gerne via Riget, Bispebjerg og videre ud til Herlev Hospital vil give god mening.

Svar til: Høring 58488 af: Rebekka Slagor

APPLICATION DATE

4. oktober 2022

SVARNUMMER

132

INDSENDT AF

Rebekka Slagor

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Stenløsevej 8

HØRINGSSVAR

Vi har brug for metro også i Husum og Brønshøj. Jeg håber at en metro gennem Brønshøj til Husum bliver en realitet, så vi få bedre offentlig transport og det ikke altid er Husum som skal nedprioriteres, da Islev st feks er blevet nedprioriteret mht afgang af stog.

Svar til: Høring 58488 af: Michelle Garnier

APPLICATION DATE

4. oktober 2022

SVARNUMMER

131

INDSENDT AF

Michelle Garnier

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Michelle Garnier

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Højenhald, 14, 2th

HØRINGSSVAR

jeg kan se at linie 5 vil køre mod Bispebjerg og ikke mod byen. Jeg er ind af dem som bruger bussen 5C og 350 til at tage mod byen dvs. Nørreport. En metro der kører mod Bispebjerg ville jeg ikke bruge, da den vil køre ud af byen. Når der gælder strækning Brønshøj - Nørrebro st. håber jeg at der kommer endnu flere busser og ikke færre busser som tit og ofte metro medfører. For mig vil sådan en metro 5 som den ser ud nu ikke være relevante. og jeg kan ikke forestille mig at den vil være for de fleste af dem som bor i Brønshøj. I forhold til miljøet mm. vil der være ærgerligt at smadre det når linie ikke er så spændende og ikke løse nogle synes er et problem. jeg er af dem som ikke ser behov til en metro til Brønshøj. Jeg er meget godt tilfreds med busserne.

Svar til: Høring 58488 af: Caroline K.

APPLICATION DATE

4. oktober 2022

SVARNUMMER

130

INDSENDT AF

Caroline K.

BY

København

POSTNR.

2700

ADRESSE

Brønshøj

HØRINGSSVAR

Som Brønshøjs beboer synes jeg at der mangler bedre forbindelsesmuligheder med resten af København. Især med hensyn til væksten af byen og bæredygtighedsaspekter af byens transportmidler, synes jeg det ville have en stor betydning at få skabt en god og hurtig forbindelse fra Herlev, gennem Husum, Brønshøj og Nordvest til de mere centrale dele af København.

Svar til: Høring 58488 af: Winnie Lindersson

APPLICATION DATE

4. oktober 2022

SVARNUMMER

129

INDSENDT AF

Winnie Lindersson

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Hus

HØRINGSSVAR

Det ville være fantastisk at få metro til Brønshøj . Her er så mange børnefamilier og det vil lette hverdagen for dem . Det vil også gøre det nemmere for kørestolsbrugere

Svar til: Høring 58488 af: Merhawi G. Tekie

APPLICATION DATE

4. oktober 2022

SVARNUMMER

128

INDSENDT AF

Merhawi G. Tekie

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Vestgavl 9 2700

HØRINGSSVAR

Jeg føler, det er vigtigt i Brønshøj / Husum Metro, fordi frederikssundsvej er assart vejen fx indtil byen og ud til Herlev. Der er mange mennesker, der bevæger sig rundt her.

Svar til: Høring 58488 af: Merhawi G. Tekie

APPLICATION DATE

4. oktober 2022

SVARNUMMER

127

INDSENDT AF

Merhawi G. Tekie

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Vestgavl 9 2700

HØRINGSSVAR

Jeg føler, det er vigtigt i Brønshøj / Husum Metro, fordi frederikssundsvej er assart vejen fx indtil byen og ud til Herlev. Der er mange mennesker, der bevæger sig rundt her.

Svar til: Høring 58488 af: Bent Bøjden

APPLICATION DATE

4. oktober 2022

SVARNUMMER

126

INDSENDT AF

Bent Bøjden

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Veksøvej 41

HØRINGSSVAR

Super initiativ, metro i Brønshøj er stærkt savnet.

Svar til: Høring 58488 af: Anne Louise Hertz

APPLICATION DATE

4. oktober 2022

SVARNUMMER

125

INDSENDT AF

Anne Louise Hertz

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Sonnerupvej 87

HØRINGSSVAR

Der bør også hurtigst muligt prioriteres en linje til Brønshøj, som fortsat er det byområde i København, med de ringeste kollektive trafikforbindelser. I drøftelsen af M5 kan det fx overvejes at gøre parat til en linje til Brønshøj ved at gøre parat til en tilkobling ved metrostationen ved Rigshospitalet.

Svar til: Høring 58488 af: Helene Drejer

APPLICATION DATE

4. oktober 2022

SVARNUMMER

124

INDSENDT AF

Helene Drejer

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Vallekildevej 24

HØRINGSSVAR

Det vil være passende at få Metro til Brønshøj. 5C og 2A er nogle af de mest benyttede buslinjer i Kbh., så der er kunder nok og stort behov for transport fra og til bydelen.

Svar til: Høring 58488 af: Lone Tvedergaard Bach

APPLICATION DATE

4. oktober 2022

SVARNUMMER

123

INDSENDT AF

Lone Tvedergaard Bach

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Håbets Allé 71, stuen

HØRINGSSVAR

En metro til Brønshøj er et must for at få et godt flow i København. Det er problematisk, at der i dette forslag alene er fokuseret på at inddrage de nye bydele i Metroens netværk. Brønshøj er en del af Københavns Kommune, men helt uforståeligt dekoblet fra Metroens infrastruktur. En afgrening af linjen fra Rigshospitalet mod Brønshøj, Bispebjerg, Husom og helt ud mod Herlev Hospital vil være optimal.

Svar til: Høring 58488 af: Jes Tonsgaard

APPLICATION DATE

4. oktober 2022

SVARNUMMER

122

INDSENDT AF

Jes Tonsgaard

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Sparresholmvej 16

HØRINGSSVAR

Der er ingen tvivl om at særligt Brønshøj ligger afsondret fra mange af de øvrige bydele, midt mellem fingrene i den gamle femfingerplan.

Det vil være helt rigtigt at lade en metro gå via Brønshøj Torv og blandt andet betjene tingbjerg og bellahøj. En kombination som den her foreslåede hvor det lidt utopiske lynetteholm projekt kan (delvist?) finansiere et løft af et bredt udsnit af byområder med dårlig forbindelse til den offentlige trafik virker som en win-win.

Svar til: Høring 58488 af: Anne Blum

APPLICATION DATE

4. oktober 2022

SVARNUMMER

121

INDSENDT AF

Anne Blum

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Sparresholmvej 29

HØRINGSSVAR

Det vil give så meget mening med en metro gennem Frederikssundsvej, som er meget trafikeret. Set i lyset af klima.

Svar til: Høring 58488 af: Dorit Højerslev Eriksen

APPLICATION DATE

4. oktober 2022

SVARNUMMER

120

INDSENDT AF

Dorit Højerslev Eriksen

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Astrupvej 23

HØRINGSSVAR

Jeg støtter op om at få metroen til Brønshøj. Det er en naturlig forlængelse af de eksisterende ruter, der når ud til Vanløse eller Kbh N, som vi bor tæt på. Der er så meget trafik på Frederikssundsvej med både biler og busser, og jeg ville ønske, at vi kunne få reduceret dette med en metro, som også går til Herlev.

Svar til: Høring 58488 af: Bettina Lagoni

APPLICATION DATE

4. oktober 2022

SVARNUMMER

119

INDSENDT AF

Bettina Lagoni

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Smørumvej 66

HØRINGSSVAR

Lad bydelen (Brønshøj/Husum) blive forbundet ordentligt infrastrukturelt med resten af København, ikke mindst så bydelen understøtter både børn, unge, voksne og gamle.

Muligheden for at blive forbundet med Hospitalerne, ser jeg som et kæmpe mulighed for at få flere bilister til at benytte den offentlige trafik.

Svar til: Høring 58488 af: Torben Svendsen

APPLICATION DATE

4. oktober 2022

SVARNUMMER

118

INDSENDT AF

Torben Svendsen

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Sonnerupvej 26

HØRINGSSVAR

Jeg kan kun bakke op om mere metro i kbh !

metro vil underbygge kbh som metropol i Norden og det vil kun være naturligt med metro fra Nørreport ud mod Nørrebro og videre til Brønshøj -> Husum og videre til Herlev.

vejnettet på den strækning er i dag presset da den ikke kan udbygges yderligere og ej heller bør.

vi skal have trafikken ned under overfladen og udbygge cykel mulighederne på overfladen.

Svar til: Høring 58488 af: Louise

APPLICATION DATE

4. oktober 2022

SVARNUMMER

117

INDSENDT AF

Louise

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Højstrupvej 181

HØRINGSSVAR

Brønshøj virker pt langt væk fra resten af København. For at sikre at bydelen hænger bedre sammen med den øvrige kommune -og den dermed er et attraktivt sted for borgere og virksomheder, er det essentielt med metro til Brønshøj.

Svar til: Høring 58488 af: Jonas Akrouh Larsen

APPLICATION DATE

4. oktober 2022

SVARNUMMER

116

INDSENDT AF

Jonas Akrouh Larsen

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Risbyholmvej 30

HØRINGSSVAR

Helt kort vil jeg blot påpege at en metro linje til Brønshøj Husum burde prioriteres langt højere end de foreslåede nye linjer. Der bor mange flere mennesker og det vil derfor gavne byen og dens borgere langt mere og gavne langt flere end hvis man etablerer linjer til nybyggede bydele

Svar til: Høring 58488 af: Sarah A. Moutouh

APPLICATION DATE

4. oktober 2022

SVARNUMMER

115

INDSENDT AF

Sarah A. Moutouh

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Højstrupvej 84

HØRINGSSVAR

Metro til Brønshøj ville skabe et godt flow i København og er et stort ønske herfra!

Svar til: Høring 58488 af: Kristian Johansen

APPLICATION DATE

4. oktober 2022

SVARNUMMER

114

INDSENDT AF

Kristian Johansen

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Højenhald 1, 3 tv

HØRINGSSVAR

Der burde etableres metro til Brønshøj, som beboer i den bydel er jer uforstående overfor hvorfor dette ikke er en realitet, transport mulighederne gennem byen er så ringe og tidskrævende at jeg vælger bilen over offentlig transport, men en metro ville lette den daglige trafik over byen.

Svar til: Høring 58488 af: Sine Elmelund

APPLICATION DATE

4. oktober 2022

SVARNUMMER

113

INDSENDT AF

Sine Elmelund

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Mellemvangen 40

HØRINGSSVAR

Jeg stemmer i ift. vigtigheden af en Metro mellem Rigshospitalet og Brønshøj/Husum.
Det er en bydel, der er forsømt ift. hurtig offentlig transport og der er på mange strækninger ikke plads til en letbane!

Svar til: Høring 58488 af: Janne Thomsen

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

112

INDSENDT AF

Janne Thomsen

BY

Herlev

POSTNR.

2730

ADRESSE

Emtedalen 9 B, 1. Th

HØRINGSSVAR

Det er en TOP PRIOTERING at få etablering af en underjordisk metroforbindelse til Brønshøj og Husum. Det er nødvendigt af hensyn til kommunens forpligtelse til at levere ensartet service i alle områder. Desuden er Brønshøj-Husum området et af de områder i Københavns kommune med størst udviklingspotentiale i forhold til forøget udbud af boliger. Brønshøj / Husum bliver nu pga manglende metrolinje polariseret fra andre bydele i København. ved at anskaffe en metro linje dertil vil politikerne bringe mere tryghed og mere lighed til bydelen udover en mere miljøvenlig transportmulighed og bedre forbindelse fra bydelen til de andre københavnske bydele.

Svar til: Høring 58488 af: Børge Bjerg

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

111

INDSENDT AF

Børge Bjerg

BY

Juelsminde

POSTNR.

7130

ADRESSE

Hovedvejen 5, Hjarnø

HØRINGSSVAR

Som tidligere beboer i Brønshøj kan jeg kun hylde idéen med Metro til Brønshøj. Dog vil det være ønskværdigt om den kunne gå helt til Herlev Hospital.

Brønshøj er kun forbundet med resten af Kbh. med bus. S-tog fra Husum er alt for besværligt.

Metro er fremtiden (og fortiden, når man kigger på Paris, London, Berlin m.fl). Kbh. er ALT for langsom til at planlægge og iværksætte, så der er kun en vej frem: Fart på, og Metro til Brønshøj (Herlev).

Svar til: Høring 58488 af: Charlotte Brejnebøl

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

110

INDSENDT AF

Charlotte Brejnebøl

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Lystrupvej 1

HØRINGSSVAR

Brønshøj- Husum har brug for en metro. Rejsetiden fra Brønshøj til resten af byen er alt for lang med busser som eneste offentlige transport mulighed. Brønshøj er dekoblet resten af KBH kommune i forhold til offentlig transport og borgerne har ulige vilkår i forhold til resten af byen. Derudover vil en metro der møder den nye letbane skabe hurtig rejse også for omegnskommunerne så biler kan efterlades hjemme.

Svar til: Høring 58488 af: David Fich

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

109

INDSENDT AF

David Fich

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Storegårdsvej 4/16

HØRINGSSVAR

Etablering af en underjordisk metroforbindelse til Brønshøj og Husum er nødvendigt af hensyn til kommunens forpligtelse til at levere ensartet service i alle områder. Desuden er Brønshøj-Husum området et af de områder i Københavns kommune med størst udviklingspotentiale i forhold til forøget udbud af boliger. En metro til området vil gøre det mere attraktivt at opføre nye bolige langs metrolinjen og modvirke uensartede prisudviklinger i det københavnske boligmarked.

Svar til: Høring 58488 af: Camilla Michaelsen

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

108

INDSENDT AF

Camilla Michaelsen

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Urmagerstien 22

HØRINGSSVAR

Der mangler noget transportmulighed mellem amagerbrogade og tårnby. Der kunne muligvis være et station ved englandsparken. Mellem englandsvej og irlandsvej.

Svar til: Høring 58488 af: Ulrik Hill-hansen

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

107

INDSENDT AF

Ulrik Hill-hansen

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Ringholmvej 15

HØRINGSSVAR

Pga en skæv finger i S-togets femfinger plan, er Brønshøj/Husum dårlig forbundet ind til byen. Og ift. andre områder med samme afstand til centrum, tager det for lang tid at nå centrum med offentlig transport. En metro fra Herlev eller Husum og ind mod centrum via Brønshøj og NV, vil rette den skæve rute som toget til Frederikssund har op, og blive en mere effektiv linje for pentleren. Ikke for mange små stop som ses på andre M linjer, så kan man tage 5C, 2A mm., men hurtige lange spring mellem nogle store knudepunkter af busser og s-tog. Samtidig støtter jeg også ideen om at komme hurtig mellem hospitalerne.

Fx. Herlev hospital, Husum torv eller s-station, Brønshøj torv, Bispebjerg, riget, Østerport.

Svar til: Høring 58488 af: Karen Larsen

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

106

INDSENDT AF

Karen Larsen

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Veksøvej 66

HØRINGSSVAR

Brønshøj kunne virkelig have gavn af en metroforbindelse. Selvom vi bor i en attraktiv bydel, er vi en trafikal udørk og mange steder er meget besværlige at transportere sig til, hvis udgangspunktet er Brønshøj.

Svar til: Høring 58488 af: Kirsten Auchenberg

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

105

INDSENDT AF

Kirsten Auchenberg

BY

Værløse

POSTNR.

3500

ADRESSE

Langdyssegårdsvej 30 - Jonstrup

HØRINGSSVAR

For Brønshøj/ Husums fremtid og for at mindske biltrafikken på Frederikssubdsvej vil det være en fantastisk ide at få Metro fra Husum Torv og forbi Brønshøj Torv og videre forbi Bispebjerg Hospital - Righospitalet og måske til Nørreport/ Østerport.

Svar til: Høring 58488 af: Mia Wentzlau Larsen

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

104

INDSENDT AF

Mia Wentzlau Larsen

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Håbets Allé

HØRINGSSVAR

Lad os få metro til Brønshøj og få bundet byen helt sammen. BRØNSHØJ!!

Svar til: Høring 58488 af: Iben Meelby Larsen

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

103

INDSENDT AF

Iben Meelby Larsen

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Bakkekammen 28

HØRINGSSVAR

Det ville være så fantastisk at få Metroen fra Nørrebro til Hulgårds plads, Brønshøj torv, Husum bypark og Husum torv. Turen med bus ind ad Frederikssundsvej/Nørrebrogade er langsommelig og dræbende.

Svar til: Høring 58488 af: Aukse Brund hansen

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

102

INDSENDT AF

Aukse Brund hansen

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Astrupvej 60

HØRINGSSVAR

TOP prioritet er en strækning fra Rigshospitalet og til Brønshøj/Husum via København NV. Samt et afgreningskammer ved Rigshospitalet så man kan viderebygge en linje (M6) til Brønshøj / Husum. Brønshøj / Husum bliver nu pga manglende metrolinje polariseret fra andre bydele i København. ved at anskaffe en metro linje dertil vil politikerne bringe mere tryghed og mere lighed til bydelen udover en mere miljøvenlig transportmulighed og bedre forbindelse fra bydelen til de andre københavnske bydele.

Svar til: Høring 58488 af: Jeppe Larsen

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

101

INDSENDT AF

Jeppe Larsen

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Klintevej 34

HØRINGSSVAR

Det bør prioriteres, at der oprettes en metro til De tre store hospitaler Rigshospitalet, Herlev og Bispebjerg, som køre igennem Nordvest og Brønshøj torv. Gældende for disse er, at der er tale om nogle af de største offentlige arbejdspladser i København, hvortil både er besøgende og patienter er stærkt besværet grundet dårlige transportforhold. Derudover er både Nordvest og Brønshøj de to eneste bydele i København, hvortil der ikke er hverken metro eller s-tog, hvilket også afspejles i 5C, som er en af de travleste busser i byen

Svar til: Høring 58488 af: Tine Streit Rosenberg

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

100

INDSENDT AF

Tine Streit Rosenberg

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Frederikssundsvej 143, 01 Tv

HØRINGSSVAR

Der bør kigges på at forbinde hospitalerne med metro. Amager, Rigshospitalet, Bispebjerg, Herlev. Der er meget trafik til/fra hospitalerne af patienter, pårørende og personale. Den sidste del til Herlev kunne koble Brønshøj/Husum på metro-nettet og erstatte 5C og 350S og reducere trafikken på Frederikssundsvej.

Svar til: Høring 58488 af: Frederik Ferbing

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

99

INDSENDT AF

Frederik Ferbing

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Gadstrupvej 3

HØRINGSSVAR

En underjordisk metrolinje gennem Brønshøj er den eneste rigtige løsning for Brønshøj. En løsning der vil skabe bedre sammenhæng med resten af byen, uden at ødelægge det byliv der findes i Brønshøj. Linjen bør føres hele vejen til Herlev Hospital for at forbedre infrastrukturen og mindske biltrafikken til hospitalet.

Svar til: Høring 58488 af: Nina

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

98

INDSENDT AF

Nina

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Møllebakken

HØRINGSSVAR

Som borger i Brønshøj ønsker jeg mig meget en metro station, vi er desværre uden for meget at transportnettet og den fungerer utrolig dårligt når man skal ind mod byen som jeg skal hver dag. Letbanen vil ødelægge butikslivet på Frederikssundsvej da det så ikke er muligt at parkere på vejen mere. Plus den letbane jo er super grim i bybilledet.

metro til Brønshøj, fordi det vil tilføre flere ressourcestærke familier hertil og fordi det vil give en lige fordeling af metro i Kbh

Svar til: Høring 58488 af: Bente Bengtsson

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

97

INDSENDT AF

Bente Bengtsson

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Veksøvej 39

HØRINGSSVAR

Metro til Brønshøj er nødvendigt, hvis man ønsker den samme mulighed for let og hurtig transport for alle byens borgere. Hvis Brønshøj efterlades uden en Metro, har politikerne stillet Brønshøjs borgere ringere end resten af byen og det risikeres at bydelen vælges fra, hvis hverdagen transportmæssigt bliver lettere for folk i andre bydele i København.

Svar til: Høring 58488 af: Caroline Jacobsen

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

96

INDSENDT AF

Caroline Jacobsen

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Mellemvangen 60;1

HØRINGSSVAR

Metrolinje til Brønshøj/Husum er en forudsætning for kommunens sammenhængskraft, det kan ikke nytte noget med bydele, som er koblet af kommunens bæredygtige infrastruktur. På sigt vil en metrolinje ind og ud af byen ad fx Frederikssundsvej ud mod Herlev hospital også kunne nedbringe den privatbilisme, som vi alle (både københavnere og dem fra omegnskommunerne) skal være med til at flytte ud af byen.

Svar til: Høring 58488 af: Maria Thelander

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

95

INDSENDT AF

Maria Thelander

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Bækkeskovvej 18

HØRINGSSVAR

Tænk fremtidig metro til Brønshøj/Husum ind i billedet ved at prioritere et afgræningskammer - f.eks. ved Rigshospitalet. Det er meget dyrere at lave senere.

Svar til: Høring 58488 af: Turid Fodgaard Hansen

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

94

INDSENDT AF

Turid Fodgaard Hansen

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Hvalsøvej 13, 1. TH

HØRINGSSVAR

Brønshøj virker pt langt væk fra resten af København. For at sikre at bydelen hænger bedre sammen med den øvrige kommune -og den dermed er et attraktivt sted for borgere og virksomheder, er det essentielt med metro til Brønshøj.

Svar til: Høring 58488 af: Gorm Vølver

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

93

INDSENDT AF

Gorm Vølver

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Islands Brygge 73 4. th.

HØRINGSSVAR

Hvis København skal have en ny metrolinje, bør det være M5. Det giver mest mening, da den betjener flest og iøvrigt kan benyttes, selv hvis Lynetteholmen af den ene eller den anden grund ikke bliver til noget.

De nye metrostationer bør være større end de nuværende, der helt fra start har været underdimensionerede i forhold til behovet. Det er et dumt sted at spare, da en udvidelse af perronerne på længere sigt vil være alt for kostbar (og formentlig af samme grund ikke vil komme på tale) . I dag må flere tog passere uden at tage passagerer med. Da den nye linje ikke skal kobles på de andre linjer, vil det være muligt at køre med længere tog her. Hvis metroen skal fremtidssikres, er det altafgørende, at der sættes ind her.

Alle nedgange bør forsynes med rulletrapper og være overdækkede fra terræn. På langt de fleste stationer er der i dag stejle trapper, og elevatorerne råder ikke bod på de manglende rulletrapper, da der ofte opstår surhed mod personer, der ikke umiddelbart ser ud til at have behov for at tage elevatoren. Mange af dem, der i dag benytter elevatorern, vil kunne klare sig med rulletrapper.

Såfremt M5 bliver til noget med en station i Axel Heides Gade, bør krydset Axel Heides Gade/Islands Brygge sikres for bløde trafikanter. D.v.s., at gående og cyklister får fortrinsret. Dette bør markeres med havtænder og evt. en forhøjning/opmaling af området på Islands Brygge, der støder op til Axel Heides Gade.

Endelig en ting, der ikke direkte har noget at gøre med M5, men dog med metro. Om kort tid tages en ny metro i brug med stationer ved bl.a. Engholmene, der ligger på den anden side af havnen i forhold til det sydligste Islands Brygge. Her er adgangen til offentlig transport meget ringe, og rigtig mange mennesker er bosat her (et af Københavns tættest bebyggede områder). Derfor vil det være en indlysende idé at etablere en gang/cykelbro her, der vil kunne tilføre den nye metro mange nye passagerer, ligesom den vil kunne aflaste den hårdt pressede Bryggebro.

Svar til: Høring 58488 af: Søren Juul Vigand

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

92

INDSENDT AF

Søren Juul Vigand

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Husumvej 76

HØRINGSSVAR

Det vil være en nødvendig opdatering af den københavnske infrastruktur, som der er desperat brug for i området omkring Husum/Brønshøj. Man kan næsten ikke bo her uden bil, da selv busserne kun kører hvert 20 minut.

Dog vil det være smart at udbygge metroen fra Vanløse, så vi kan få bilerne ud af byen.

Svar til: Høring 58488 af: Dorte Schuster

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

91

INDSENDT AF

Dorte Schuster

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Enigheds Allé 19/19

HØRINGSSVAR

Jeg er ligeglad hvordan linen blir, bare der kommer metro i Brønshøj. Som kun har busser, så meget besværligt at komme rundt.

så bedre nu end sent

Svar til: Høring 58488 af: Marcus Bech-Jensen

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

90

INDSENDT AF

Marcus Bech-Jensen

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Aggersvoldvej 15, St, Tv

HØRINGSSVAR

Metro til Brønshøj vil være perfekt. Et stop ved Brønshøj torv vil være oplagt!

Svar til: Høring 58488 af: Janni J. V.

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

89

INDSENDT AF

Janni J. V.

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Husumvej 76

HØRINGSSVAR

Ja tak til metro til Brønshøj-Husum. Den offentlige transport i området har været nedprioriteret og gør det vanskeligt at bo i området uden bil. Gør linien til en forlængelse fra Vanløse metro, for at forbedre transporten ind mod byen, hvor mange i området arbejder.

Svar til: Høring 58488 af: Thomas Junker

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

88

INDSENDT AF

Thomas Junker

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Fjenneslevvej 11

HØRINGSSVAR

Brønshøj-Husum mangler metroen. Frederikssundsvej er en af Danmarks mest befærdede veje - til stor gene for miljø og beboere. Enhver, der tvivler på passagergrundlaget, bør prøve bus 5C i myldretiden.

Svar til: Høring 58488 af: Maja Tjørnelund

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

87

INDSENDT AF

Maja Tjørnelund

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Klintholmvej 3, 2. th.

HØRINGSSVAR

Meget stærkt ønske om metro til Brønshøj! Bydelen har længe været forsømt mht. offentlig trafik, og en metrolinje vil forbedre infrastrukturen betragteligt, ikke blot til glæde og gavn for undbyggere i Brønshøj, men for alle bosat i komunen!

Svar til: Høring 58488 af: Majken

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

86

INDSENDT AF

Majken

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Gadelandet

HØRINGSSVAR

Jeg vil bestemt bakke op om at få Metro til Brønshøj/Husum. Det ville da være fantastisk at kunne lade bilen stå og køre fra Vores bydel, direkte til Rigshospitalet. Det må være på tide at sætte Brønshøj/Husum på Metrokortet.

Svar til: Høring 58488 af: Hanna Holst

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

85

INDSENDT AF

Hanna Holst

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Rytterskolehøj, St, Th

HØRINGSSVAR

Som beboer i Brønshøj, så vil en kommende metro forbindelse være en kæmpe lettelse. Ofte, så er bussen 5C helt overfyldt. Forbindelsen til både Herlev og Bisbebjerg hospital vil være helt fantastisk og til glæde for rigtig mange

Svar til: Høring 58488 af: Dan Petersen

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

84

INDSENDT AF

Dan Petersen

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Basnæsvej 18

HØRINGSSVAR

Brønshøj har i mange år savnet bedre offentlig trafik i form af metro. Frederikssundsvej er stærkt overbelastet og busserne overfyldte. Kæmpe ja til metro i Brønshøj enten i form af en forlængelse af M1/M2 fra Vanløse eller en M5 fra eksempelvis Herlev Hospital til Rigshospitalet.

Svar til: Høring 58488 af: Nicolai Schønberg

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

83

INDSENDT AF

Nicolai Schønberg

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Brønshøj Kirkevej 4,3.th

HØRINGSSVAR

Brønshøj og Husum mangler virkeligt en mere effektiv transportform til indre by end 5C præstere på nuværende tidspunkt. Så hvis man ønsker at mindske biltrafikken på Frederikssundsvej, så er metro løsningen.

ruteføringen kunne eksempelvis være Husum - Brønshøj gennem nordvest og til Rigshospitalet og videre ud så man kan ramme den orange linje. Det vil være til kæmpe gavn for alle de nuværende beboer og fremtidige beboere i byen.

Svar til: Høring 58488 af: René Svenning Johansen

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

82

INDSENDT AF

René Svenning Johansen

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Marbjergvej 21 2TH, 21 2TH

HØRINGSSVAR

Der er ingen tvivl om at en Metro fra Husum via Brønshøj vil kunne aflaste den frygtelige Frederikssundsvej som er overtrafikeret. Og hvis man kan ramme NV og Bispebjerg hospital samt Rigshospitalet vil man hjælpe rigtig mange borgere. Tænk stort når man er igang, lad den ende ved Herlev hospital

Svar til: Høring 58488 af: Ove Færgemand

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

81

INDSENDT AF

Ove Færgemand

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Valløvej 30

HØRINGSSVAR

Brønshøj-Husum mangler metroen. Enhver, der tvivler på passagergrundlaget, bør prøve bus 5C i myldretiden.

Svar til: Høring 58488 af: Nina Caspersen

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

80

INDSENDT AF

Nina Caspersen

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Alstedvej 8

HØRINGSSVAR

JA TAK til Metro til Brønshøj-Husum . Brønshøj -Husum er glemt i planlægningen af nem offentlig transportmulighed og det gør at mange tager bilen på arbejde. GØR BRØNSHØJ -HUSUM til en del af København ved at prioritere metro til bydelen.

vh Nina Caspersen

Svar til: Høring 58488 af: Emil Damholt

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

79

INDSENDT AF

Emil Damholt

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Brønshøj Kirkevej 18

HØRINGSSVAR

Bellahøj, Brønshøj og Husum er de eneste steder i Københavns Kommune uden adgang til offentlig togtransport. Hverken S-tog eller Metro besøger bydelene. Tilgængæld har bydelen de mest brugte busforbindelser i hele Norden (5c). Det virker altså indlysende at behovet for offentlig transport her overstiger ethvert andet sted i byen, og må være rimelig at områderne prioriteres før potentielle nye bydele på Refshaleøen og Lynetteholmen årtier ude i fremtiden.

Svar til: Høring 58488 af: Johnny Arentz

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

78

INDSENDT AF

Johnny Arentz

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Karlsundevej 4

HØRINGSSVAR

Hvis man virkelig ønsker at mindske biltrafikken på Frederikssundsvej, så vil det være oplagt med en Metro fra Husum Torv over Brønshøj Torv og videre over Bispebjerg og Rigs Hospitalet.

Svar til: Høring 58488 af: Ole Heilmann

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

77

INDSENDT AF

Ole Heilmann

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Bellidavej 1,2.tv.

HØRINGSSVAR

En Metrolinie til Brønshøj ville være mere passende.

Brønshøj har alt for længe være forsømt med offentlig trafik og der blev talt om Metro til Brønshøj allerede i forbindelse med de seneste udvidelser M4 og M5.

Svar til: Høring 58488 af: Christian Rasmussen

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

76

INDSENDT AF

Christian Rasmussen

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Højenhald 5 st tv, Højenhald 5 st tv

HØRINGSSVAR

Jeg har boet i Brønshøj i over 20 år, og jeg har aldrig oplevet tilfredsstillende offentlig transport i myldretiden. Jeg bruger bil eller cykel, fordi jeg ikke har lyst til at stå i en overfyldt bus, hvor det ikke er sikkert, at man kan nå at komme af ved sit stop, med mindre man står tæt ved døren og derved blokerer for alle andre.

Metro i Brønshøj ville hjælpe SÅ meget. Rent demografisk er vi en bydel, hvor mange vælger at bruge offentlig transport, hvilket også ses ved, at 5C er den mest brugte buslinje i landet. Hvis vi kunne aflaste denne buslinje lidt og samtidig gøre transporten ind mod byen bedre, så ville vi borgere være glade.

Der bor også mange i området, der arbejder på hhv. Bispebjerg Hospital og Rigshospitalet, så det ville være et ekstra plus at få forbundet disse to hospitaler, samt at det vil være til glæde for de patienter der skal derhen.

Jeg synes som mangeårig borger i denne bydel, at vi har et udtalt behov for denne metrolinje, og jeg håber virkelig, at det kommer til at ske.

Mvh.

Christian

Svar til: Høring 58488 af: Natasia Plesner

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

75

INDSENDT AF

Natasia Plesner

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Ved Bellahøj Syd 21, 13

HØRINGSSVAR

Ja tak til metro til Brønshøj/Husum, med mulighed for udbygning mod Herlev. Brønshøj er en overset bydel i planlægningen, der burde være fokus her, fremfor ikke etablerede dele af København.

Svar til: Høring 58488 af: Magnus H

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

74

INDSENDT AF

Magnus H

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Håbets allé 7

HØRINGSSVAR

Vi er i Brønshøj en bydel med over 40 tusind indbyggere. Vi har hverken s tog eller metro. Vi er blevet tilsidesat i den foreløbige metroplanlægning. Jeg mener at M5 en dag vil blive en vigtig transportfaktor for bydelen, og derfor er strengt nødvendig for bydelens fortsatte tiltrækningskraft for arbejderfamilier. Metro ja tak!

Svar til: Høring 58488 af: Lisbeth Larsen

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

73

INDSENDT AF

Lisbeth Larsen

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Karlslundvej 4

HØRINGSSVAR

Metro til Brønshøj giver for mange i området god mening. Jeg tænker at en Metroforbindelse mellem en letbanestation omkring Herlev hospital, til både Bispebjerg hospital og Rigshospitalet vil give færre biler på denne strækning. Jeg benytter selv ofte metroen fra Vanløse, men er irriteret over at jeg først skal med en bus, eller skal bruge min bil til Vanløse først.

Svar til: Høring 58488 af: Solveig Clausen

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

72

INDSENDT AF

Solveig Clausen

BY

København Nv

POSTNR.

2400

ADRESSE

Møntmestervej 8 C/1

HØRINGSSVAR

Selvfølgelig skal vi have metro fra Nørrebro til Hulgårds plads, Brønshøj torv, Husum torv og gerne videre til Herlev .

Svar til: Høring 58488 af: Karina Ryt Kønen

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

71

INDSENDT AF

Karina Ryt Kønen

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Torbenfeldtvej 17 st

HØRINGSSVAR

Meget stærkt ønske om at få metro til Brønshøj!

Svar til: Høring 58488 af: Eva Elming

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

70

INDSENDT AF

Eva Elming

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Toftagervej 13

HØRINGSSVAR

Frederikssundsvej er en trafikåre der binder centrum sammen med yderkanten af København, Brønshøj, Husum, Herlev, osv. Frederikssundsvej er total stoppet med biler, og gennemkørsel foregår under stor udslip af forurenende gasser fra biler og de busser der ikke kører på el. Til stor skade for beboerne langs ruten. Trafikken er dagen igennem så tæt, at det er vanskeligt at forestille sig færre vognbaner end der allerede er nu. Derfor er det eneste fornuftige at grave den offentlige transport med i jorden. Og det skal være nu. Det er på høje tide at etablere en metro til Brønshøj-Husum. Og helt urimeligt når man bevilliget Metro til en ny bydel, der ikke er bygget endnu. Lynetteholmen. Penge til Metro i de eksisterende og gamle bydele, hvor der bor rigtig mange mennesker.

Svar til: Høring 58488 af: Charlotte Harboe

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

69

INDSENDT AF

Charlotte Harboe

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Præstegårds Alle 48

HØRINGSSVAR

Det er et stærkt ønske at der kommer metro til Brønshøj (Brønshøj torv). Jeg vil droppe bilen og tage metroen.

Brønshøj har længe været forbigået.

Svar til: Høring 58488 af: Tony Christensen

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

68

INDSENDT AF

Tony Christensen

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Kobbelvænget 14 sttv

HØRINGSSVAR

Ja, lad os nu få gravet de tunnellen og få Metro til Brønshøj og videre ud ad frederikssundsvej. Hvis man vil mindske biltrafik kræver det en metro som er under jorden, ikke højbane eller letbane. Forslaget om forbindelse til Rigshospitalet er en god ide. Bare se at komme i gang

Svar til: Høring 58488 af: Jan Ringberg

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

67

INDSENDT AF

Jan Ringberg

BY

København NV

POSTNR.

2400

ADRESSE

Engsvinget 23

HØRINGSSVAR

Metro til NV og Brønshøj via Bispebjerg Hospital og Rigshospitalet, vil dække Danmarks travleste buslinie 5C, samt 2 af de vigtigste hospitaler i hovedstadsområdet. Det vil gavne alle københavnere.

Svar til: Høring 58488 af: Mikael Bjerrum

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

66

INDSENDT AF

Mikael Bjerrum

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Dyblandsvangen 10

HØRINGSSVAR

Det er helt uforståeligt, at der endnu ikke er Metro til Brønshøj. Buslinjer ad Nørrebrogade er langsomme og helt utilstrækkelige. Så nu må det endelig være på sin plads at sikre forbindelse mellem Brønshøj og Indre By.

Svar til: Høring 58488 af: Constanze Stengert

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

65

INDSENDT AF

Constanze Stengert

BY

København NV

POSTNR.

2400

ADRESSE

Rådvalsvej 44

HØRINGSSVAR

Vi bor i Nordvest/Brønshøj og har manglet en metro eller s-togslinje længe. Enhver der mener at busser er tilstrækkelige for at komme ind til ringmetroen har ikke prøvet hvordan det i praksis på de fleste hverdage i myldretiden forholder sig: Busserne er propfyldte og kæmper sig gennem den tunge trafik. Kun på få korte strækninger har busserne i Brønshøj og Nordvest deres eget spor. Vi foreslår derfor en metrolinjeføring der inkluderer Husum, Brønshøj og Nordvest. Linjen kunne derefter fx fortsætte mod Bispebjerg Hospital, Rigshospital og ud til Lynetteholmen.

Svar til: Høring 58488 af: Astrid Nielsen

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

64

INDSENDT AF

Astrid Nielsen

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Mellemvangen 49

HØRINGSSVAR

HØRINGSSVAR

Metro til Brønshøj og Husum med forbindelse til både Bispebjerg hospital og Rigshospitalet må prioriteres fremover. Det giver god mening at forbinde Brønshøj og Husum med indre by via metro og tænk gerne en vider forbindelse ud til Herlev hospital også, på den måde vil alle Københavns hospitaler kunne betjenes med metro.

Dette vil sikre at flere børnefamilier forbliver i det skønne Brønshøj uden at føle sig besværet af manglende muligheder ift. det offentlige

Svar til: Høring 58488 af: Astrid Mikaelyan

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

63

INDSENDT AF

Astrid Mikaelyan

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Ærtevej 7, 4 th

HØRINGSSVAR

Meget stærk ønske om metro til Brønshøj!!

Svar til: Høring 58488 af: Ingrid Petersen

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

62

INDSENDT AF

Ingrid Petersen

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Løvetandsvej 31, St, Th

HØRINGSSVAR

Metro til Brønshøj, en befolkningstæt bydel i Kbh, som er blevet forbigået i flere omgange.

Svar til: Høring 58488 af: Kim Bille Christensen

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

61

INDSENDT AF

Kim Bille Christensen

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Tølløsevej 15, 2.th

HØRINGSSVAR

Ja tak til Metro der forbinder Brønshøj med indre by og gerne via Riget, Bispebjerg og Herlev Hospital.

Svar til: Høring 58488 af: Jens

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

60

INDSENDT AF

Jens

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Minke

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Højstrupvej 110

HØRINGSSVAR

Det vil være en stor forbedring af den offentlige trafik, hvis Brønshøj og Husum bliver tilsluttet metro nettet. Det er et stort område med langt til S-tog.

Svar til: Høring 58488 af: Nina Andersen

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

59

INDSENDT AF

Nina Andersen

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Rugvej 6

HØRINGSSVAR

Til rette vedkommende

Metroen i København har løftet den offentlige transport i mange bydele og områder - dog endnu ikke Brønshøj og Husum.

Et afgrænsningskammer ved Rigshospitalet på den kommende M5-linje vil åbne for en M6-linje til Brønshøj via Nordvest. En metrolinje til Brønshøj-Husum vil mindske biltrafikken i området og løfte den kollektive trafik, da 5C og 350S, som tusindvis af københavnere hver dag benytter for at komme gennem området. Samtidig vil det lette pendlertrafikken, fordi det vil blive langt lettere for patienter at komme rundt til Rigshospitalet, Bispebjerg Hospital, Herlev, mv.

De venligste hilsener

Nina

Svar til: Høring 58488 af: Jesper Sørensen

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

58

INDSENDT AF

Jesper Sørensen

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Kattingevej 4

HØRINGSSVAR

Stærkt ønske om metro til Brønshøj og Husum - Frederikssundsvej er enormt trafikeret med støj og forurening for almindelig familier der bor tæt op af - metro vil være perfekt til at afhjælpe den megen trafik og få området tiæ at blomstre endnu mere.

Svar til: Høring 58488 af: Annette Slivsgaard

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

57

INDSENDT AF

Annette Slivsgaard

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Ved Bellahøj Syd 19B

HØRINGSSVAR

Afgreningskammer ved Rigshospitalet således at det bliver muligt at få en Metro M6 til nogle af de ældste kvarterer i Københavns Kommune som på nuværende synes glemt at de overhovedet hører til i kommunen! Nordvest - Brønshøj/Husum hvor man i forvejen knap er betjent med offentlig trafik (kun 5A som endda har fået sløjfet en del stoppesteder til ugunst for indbyggerne) og ingen S-tog! Alene i Brønshøj/Husum har vi et indbyggertal på ~ 46.000 og med den stærke udbygning som i denne tid pågår, har vi et stærkt stigende indbyggertal! Derfor bør kommunen tage dette med i jeres igangværende idéfasehøring om den kommende Metro linje også kaldet M5.

Mange har allerede sendt ideer og svar ind og det har vi også. Vores TOP prioritet er en strækning fra Rigshospitalet og til Brønshøj/Husum via København NV. Så er man interesseret i at få Metro til NV og Brønshøj/Husum så er det nu vi har brug for jeres støtte. Vi ønsker et afgreningskammer ved Rigshospitalet så man kan viderebygge en linje (M6) til vores Bydele!

Svar til: Høring 58488 af: Kim Madsen

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

56

INDSENDT AF

Kim Madsen

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Højstrupvej 106

HØRINGSSVAR

Metro til Brønshøj og Husum med forbindelse til både Bispebjerg hospital og Rigshospitalet må prioriteres fremover. Det giver god mening at forbinde Brønshøj og Husum med indre by via metro og tænk gerne en vider forbindelse ud til Herlev hospital også, på den måde vil alle Københavns hospitaler kunne betjenes med metro.

Svar til: Høring 58488 af: Pau Jensen

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

55

INDSENDT AF

Pau Jensen

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Hampeland

HØRINGSSVAR

Få lavet metro til Herlev st og let bane. Og så Husum Torv, Brønshøj torv og Bellahøj svømmehal. Og så mod byen. Det har vi bruge for her ude. Vi 5a og 350s i Brønshøj. Så spar vi vores 2 bil.

Svar til: Høring 58488 af: Annette Hansen

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

54

INDSENDT AF

Annette Hansen

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Bogenæsvej 16

HØRINGSSVAR

Det er positivt, at der er skitseret en fin løsning for metro til Husum og Brønshøj. Det kan kun gå for langsomt at få den linje gennemført.

Svar til: Høring 58488 af: Haagensen Martin

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

53

INDSENDT AF

Haagensen Martin

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Præstegårds Allé 63b

HØRINGSSVAR

Som mange andre vil jeg gerne opfordre til at der bygges et afgræningskammer, så den kommende linje kan forlænges over byen, evt til riget og videre til bispebjerg hospital og derfra videre til brønshøj og husum.

Svar til: Høring 58488 af: Tyler J Højberg

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

52

INDSENDT AF

Tyler J Højberg

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Brønshøjvej 14, 3

HØRINGSSVAR

Brønshøj burde have bedre offentlig transport, og en metro ville være det klart oplagte valg, da Frederikssundsvej er evigt proppet med biler.

Svar til: Høring 58488 af: Marie

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

51

INDSENDT AF

Marie

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Bækkeskovvej 77, st.

HØRINGSSVAR

Vi bor ca. 45.000 mennesker i Brønshøj, vi har kommunens største forekomst af almene boliger, men vi har hverken s-tog eller metro, der kan fragte os allesammen miljøvenligt og sikkert rundt. Vi har en ekstremt trafikeret, forurenede og desværre også ulykkes"rig" Frederikssundsvej som hovedfærdselsåre. Der kan IKKE presses flere biler og busser (for slet ikke at tale om en letbane) ind dér!

Derfor skal vi SELVFØLGELIG snarest muligt kobles på metronettet. Og da det åbenbart ikke kan gøres via Vanløse-linjen (som allerede er proppet til randen), er en løsning via den kommende Rigshospital-linjen et supergodt alternativ.

Svar til: Høring 58488 af: Charlotte Møller Hansen

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

50

INDSENDT AF

Charlotte Møller Hansen

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Borrebyvej 42

HØRINGSSVAR

Et kæmpe stort ønske fra en bydel Brønshøj/Husum der er uden Metro og med kun busser, inkl. den mest brugte bus i København. Meget gerne en metro til vores bydel, så lav en afgrening nu, så vores M6? kan tilbygges senere.

Svar til: Høring 58488 af: Rasmus Damsgaard

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

49

INDSENDT AF

Rasmus Damsgaard

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

130

HØRINGSSVAR

Husk metro til Brønshøj, husum, Tingbjerg mm. Sørg for at gøre den eksisterende del af København lige så attraktiv som lynettejolmen. Vi københavnere skal betale stor en stor del af fremtidens bydel uden selv at blive taget i betragtning til metro og effektiv infrastruktur. Fremtidssikring med M6 i nordvestlig retning vil effektivisere den by vi allerede har.

ideen om at lave forgrening på Riget lyder som vejen frem.

vh Rasmus

Svar til: Høring 58488 af: Martin Bech

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

48

INDSENDT AF

Martin Bech

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Tuxensvej 10

HØRINGSSVAR

Uagtet om det bliver lilla eller orange, bør linjen forsættes til Rigshospitalet, Bispebjerg hospital og Brønshøj

Svar til: Høring 58488 af: Sandra Askegaard

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

47

INDSENDT AF

Sandra Askegaard

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Bækkeskovvej 69

HØRINGSSVAR

Som mange andre vil jeg gerne opfordre til at der bygges et afgræningskammer, så den kommende linje kan forlænges over byen, evt til riget og videre til bispebjerg hospital og derfra videre til brønshøj og husum, så hele Kbh er dækket af metrolinje.

Svar til: Høring 58488 af: Henriette Wium

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

46

INDSENDT AF

Henriette Wium

BY

Brønshøj

POSTNR.

2790

ADRESSE

Jægersprisvej

HØRINGSSVAR

Det var på tide I får øjnene op for en stor del af Kbh som indtil nu har været total nedprioriteret. Hvis 2400 og 2700 skal være attraktive områder i fremtiden så skal vi være en del af metrolinjen! 2720 og 2200 er lige ved siden af... vi vil også inkluderes

Svar til: Høring 58488 af: Niels Rosberg

APPLICATION DATE

3. oktober 2022

SVARNUMMER

45

INDSENDT AF

Niels Rosberg

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Abildvang 44

HØRINGSSVAR

Som mange andre vil jeg gerne opfordre til at der bygges et afgreningskammer, så den kommende linje kan forlænges over byen, evt til riget og videre til bispebjerg hospital og derfra videre til brønshøj og husum.

Svar til: Høring 58488 af: Anders

APPLICATION DATE

28. september 2022

SVARNUMMER

44

INDSENDT AF

Anders

BY

København

POSTNR.

2300

ADRESSE

Thingvalla Alle 20

HØRINGSSVAR

Kære KK

Infrastrukturen er presset på Amager. Vejnettet med de få indfaldsveje, 5C bussen er i myldretid værre end metroen og kapaciteten på cykelstierne er makset ud. Derfor bør lilla linje vælges og absolut uden tvivl med stop v/Amagerbrogade Syd (Sundbyøster Plads). Skoler, daginstitutioner, sportshaller, tætter på Sundby idrætspark, legepladser. Yderligere er jeg sikker på at dette vil kunne skabe et leben på Sundbyøster plads som man så ske på Amagerbro torv, Enghave plads mv. Kæmpe løft til hele amager og kvarteret

Svar til: Høring 58488 af: Thomas Vestergaard

APPLICATION DATE

28. september 2022

SVARNUMMER

43

INDSENDT AF

Thomas Vestergaard

BY

Nordhavn

POSTNR.

2150

ADRESSE

Trelleborggade 10 4 tv.

HØRINGSSVAR

Det er positivt set en god ide at få lavet en ny metro linje under havnen, da den eksisterende bliver mere og mere belastet, derudover dækkes områder som Islands Brygge Syd og mere centrale steder af Amager, hvorfor lilla linje er at foretrække. Orange linje ses ikke som en holdbar løsning og bør udegå af videre forhandlinger. Jeg forstår ikke linjeføringen af lilla linje - der er mange år til at Refshaeløen og Lynetteholmen er færdig og beboet, og der er helt andre områder af København der desperat mangler en metro, Lilla linje bør stoppes ved Prags Boulevard og i stedet køres til Rigshospitalet fremfor København H (og meget gerne helt til Brønshøj). Brønshøj mangler metro, og en letbane fra Tingbjerg til Nørrebro ville være spild af penge og blot en kortvarig og nem løsning, få nu Brønshøj på metro-netværket! Man kunne foreslå en metro fra Tingbjerg og ud af Frederikssundsvej med stop på Tingbjerg, Brønshøj Torv, Bellahøj, et sted i Nordvest, Nørrebro, Rigshospitalet, Stengade, Forum, Vesterbro Torv og København H og så videre til Prags Boulevard under havnen.

Ideen om at lilla linje potentielt kan videreføres til Rigshospitalet bør være en del af linjeføringen fra starten, og det bør droppes at føre linjen videre fra Prags Boulevard til Lynetteholmen.

Svar til: Høring 58488 af: Søfartsstyrelsen

APPLICATION DATE

28. september 2022

SVARNUMMER

42

INDSENDT AF

Søfartsstyrelsen

BY

Korsør

POSTNR.

4220

ADRESSE

Batterivej 7

HØRINGSSVAR

Søfartsstyrelsen har ingen kommentarer til denne høring.

Svar til: Høring 58488 af: Lau

APPLICATION DATE

27. september 2022

SVARNUMMER

41

INDSENDT AF

Lau

BY

Holte

POSTNR.

2840

ADRESSE

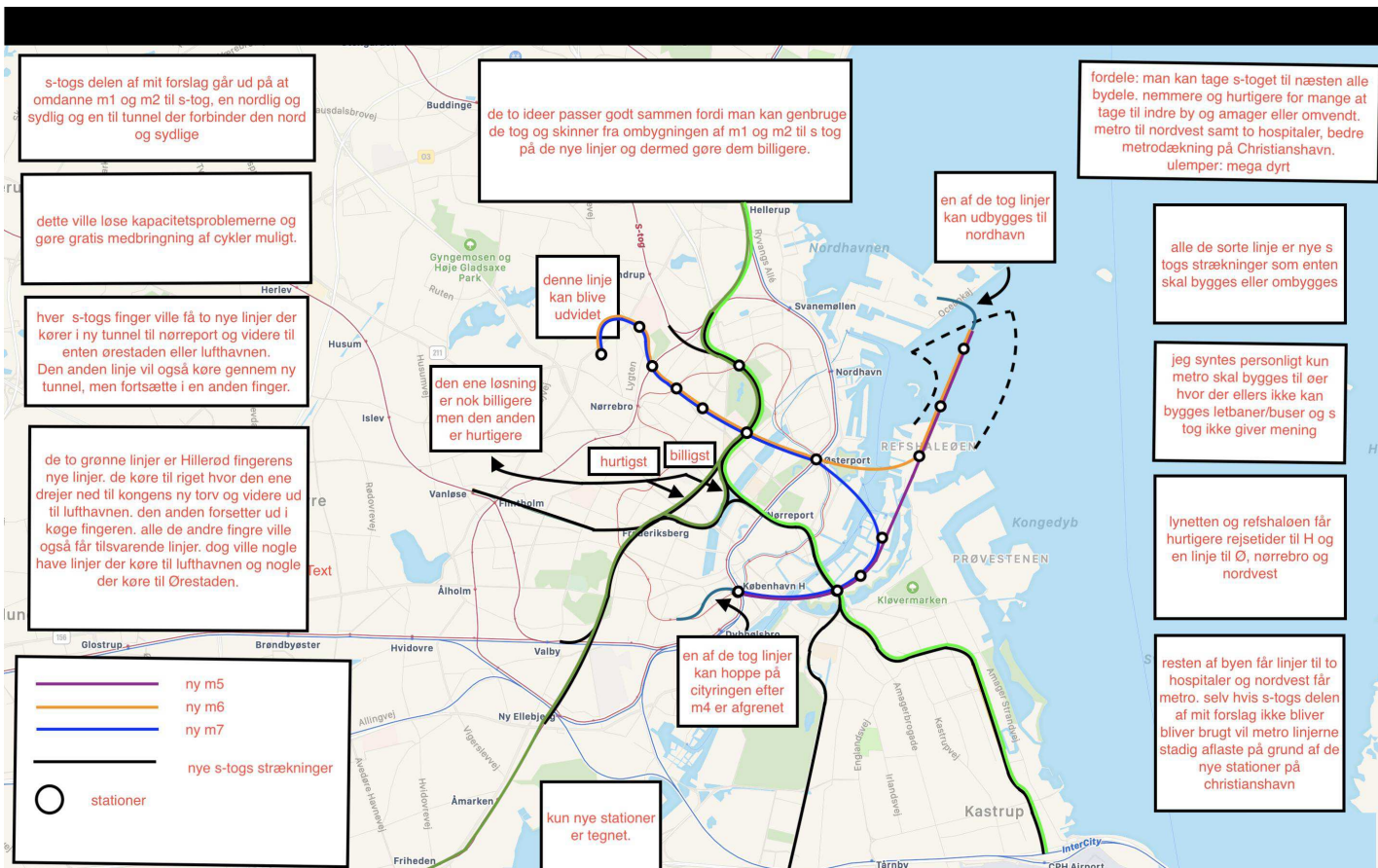
Rude Vang 77

HØRINGSSVAR

mit forslag er på vedhæftede fil

MATERIALE:

screenshot 2022-09-26 at 19.31.01.pdf



Svar til: Høring 58488 af: Søren Hansen

APPLICATION DATE

27. september 2022

SVARNUMMER

40

INDSENDT AF

Søren Hansen

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Carl Th. Zahles Gade 10, 6. tv.

HØRINGSSVAR

Kære Københavns Kommune

Det er en rigtig god ide med linjeføring over Islands Brygge, som efterhånden er en stor bydel med ringe busforbindelser til den øvrige by. For borgere med nedsat bevægelighed er der langt til den nuværende Islands Brygge Metro st. fra Islands Brygges sydlige del og med sjældne busforbindelser - og ingen bus langs selve havnen - vil det i min optik være meget efterspurgt med en metrostation på selve bryggen, som det ligger i det ene forslag.

vh Søren

Svar til: Høring 58488 af: Helene Hnini

APPLICATION DATE

27. september 2022

SVARNUMMER

39

INDSENDT AF

Helene Hnini

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Carl Th. Dreyersvej 62

HØRINGSSVAR

Hej København.

Lilla linje supplerer de eksisterende linjer rigtig godt.

men:

I det ene forslag til linjeføring lægger I en station på et af Amagers mest populære legepladser.

Vil I dermed nedlægge "Østen for solen, vesten for månen legeplads" på Sundbyøster plads? Det er vi mange børnefamilier, der vil blive kede af.

Til gengæld ville mange børnefamilier blive rigtig glade, hvis stationen i stedet kunne lægges ved sundbyvesterparken, så man nemt kunne komme til/fra urbanplanen og dens fantastiske legeplads "Bondegården". Ærligt talt ville det område også blive generelt mere attraktivt, hvis der er nem adgang til resten af byen.

Svar til: Høring 58488 af: Laura Olsen

APPLICATION DATE

27. september 2022

SVARNUMMER

38

INDSENDT AF

Laura Olsen

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Rued Langgaards Vej 25, 5.tv

HØRINGSSVAR

Vedr. M5, lilla. Der foreslås alternativ rute fra København H ad Bernstorffsgade over vandet mod Gunløgsgade (med evt. stop her) og ned ad Njalsgade med stop ved den eksisterende Islands Brygge Station, videre ned ad Sundholmsvej (med stop undervejs) for at ende i Amagerbrogade N og videre mod Lergravsparken (se vedhæftede kort). Altsammen med henblik på at ramme områder med flere beboere, end hvad der er lagt op til i oplægget, hvor Amager Fælled krydses. Det bør ikke være et argument, at den nordlige del af Amager Fælled i 2030 forventes at være fuldt ud bebygget, da dette på ingen måde er et ønskværdigt scenarium, hverken for beboere på Amager eller i resten af København.

MATERIALE:

m5 - alternativ rute.jpg

m5_-_alternativ_rute_0.jpg



Svar til: Høring 58488 af: Jacob Flanders

APPLICATION DATE

23. september 2022

SVARNUMMER

37

INDSENDT AF

Jacob Flanders

BY

København V

POSTNR.

1729

ADRESSE

Sigerstedgade 2, ST TV

HØRINGSSVAR

Jeg har nået og arbejdet på begge sider af havneløbet, og allerede nu, er der stor pres på det offentlige, når man rejser til og fra Amager. Derudover, er det frygteligt langsomt at komme fra KBH V til Islands Brygge—det tager 25-30 minutter at gå, 7 minutter på cykel men næsten en time med det offentlige. Og det bliver kun værre længere ind mod Amagerbrogade indtil og sydpå mod Ørestaden. Vi har akut brug for en anden, høj kapacitet løsning som er pålidelig og rækker længere indad og sydpå fra indre Nørrebro, Østerbro og Vesterbro da de nuværende forbinder hverken pålidelige eller brugervenlige. Ift metrostation ved KBH H, der er brug for at tunnelen som forbinder M3/4 til S-/, InterCity- og regionaltog får en udgang til busstoppestedet ved Bernstorffsgade. Manglen på en direkte forbindelse mellem metroen og busstoppestedet var ret ofte skylden for at jeg enten mistede busforbindelse eller for at jeg var alt for tidligt på stedet. Jeg kan godt lide 3A'eren, men jeg savner en forbindelse mellem Vesterbro, indre Nørrebro og Indre Østerbro. Bussen kommer ofte i klumper, eller proppet. En metro løsning som kørte langs Søerne op til Hellerup vil kunne løse mange af disse problemer og hjælpe med redundans. Mange tak fordi i hører borgerens mening.

Svar til: Høring 58488 af: Miljøministeriet

APPLICATION DATE

23. september 2022

SVARNUMMER

36

INDSENDT AF

Miljøministeriet

BY

København K

POSTNR.

1215

ADRESSE

Børsgade 4

HØRINGSSVAR

Kære Københavns Kommune

Tak for jeres henvendelse af den 14. sept. 2022.

Der henvises venligst til vedhæftede dokument.

MATERIALE:

orientering til kommunerne om hoeringer til miljoestyrelsen.pdf



Miljø- og
Fødevareministeriet
Miljøstyrelsen

Til planchefen og miljøchefen i alle kommuner

Landskab og Skov
J.nr. 2020 - 6833
Ref. GITMB
Den 11. september 2020

Høringer og afgørelser hvor kommunen er myndighed

Miljøstyrelsen modtager mange generelle høringer og udkast til afgørelser i sager, hvor kommunerne er kompetente myndigheder, eksempelvis en del høringer og afgørelser vedrørende miljøvurderingsloven, hvor kommunen ser Miljøstyrelsen som berørt myndighed eller høringspart.

Med dette brev vil Miljøstyrelsen gerne gøre opmærksom på, at i sager, hvor kommunen er ansvarlig myndighed i forhold til afgørelser på miljøområdet, og hvor Miljøstyrelsen ikke er tilsynsmyndighed, vil Miljøstyrelsen som udgangspunkt ikke foretage en realitetsbehandling af henvendelsen. Styrelsen kvalitetssikrer ikke kommunens udkast til afgørelser, idet kommunen forudsættes at have inddraget alle relevante parametre i vurderingen af sagen.

Modtager kommunen ikke et svar fra Miljøstyrelsen, kan dette således ikke tages som udtryk for, at Miljøstyrelsen er enig i kommunens vurdering.

Miljøstyrelsen vil som udgangspunkt kun reagere, hvis kommunen angiver, hvorfor styrelsen vurderes at være berørt myndighed, specifikt anmoder om vejledning, for eksempel i forhold til miljøvurderingsloven, eller hvis kommunen stiller specifikke faglige spørgsmål til Miljøstyrelsen. Sådanne spørgsmål bør endvidere tydeligt fremgå af en fremsendelsesmail til Miljøstyrelsen og ikke i eventuelle bilag.

Miljøstyrelsen indgår gerne i tidlig dialog i sager, hvor kommunen ønsker styrelsens faglige vejledning i forhold til de interesser, Miljøstyrelsen varetager. Sådanne henvendelser bedes sendt til Miljøstyrelsens hovedpostkasse: mst@mst.dk, med tydelig angivelse af de faglige emner, der ønskes drøftet.

Med venlig hilsen

Niels Bjørkbom
Kontorchef

Svar til: Høring 58488 af: Finn Breddam

APPLICATION DATE

22. september 2022

SVARNUMMER

35

INDSENDT AF

Finn Breddam

BY

København K

POSTNR.

1441

ADRESSE

Midtdyssen 55

HØRINGSSVAR

Vedr. M5 Orange og ideen om

"et kontrol- og vedligeholdelsescenter på Prøvestenen. Det forudsætter etablering af et enkeltsporet teknikspor, som forbinder det med linjen. Dette vil medføre, at højbanen vil krydse Margretheholm Havn og videreføres over vandet til Prøvestenen, hvor togene kører på terræn på selve Prøvestenen til kontrol- og vedligeholdelsescentret på arealet nord for jordvolden"

Her taler vi om en mere end 2 km lang betonkonstruktion, der i sig selv ikke har nogen nytteværdi. Den har en økonomisk værdi, fordi den friholder et profitabelt areal på Lynetteholmen og i stedet bruger et areal med lavere værdi længere sydpå. Men i den fysiske verden er det en voldsom binding af udviklingsmulighederne på både Kraftværkshalvøen og Prøvestenen.

For mig er det en nærmest perfekt case: det kan måske give mening i en IT-mødel, der prioriterer grundværdi højt - men ikke i den by, jeg lever i.

Jeg har set gamle fotos af de steder, så jeg ved hvor store ændringer der er sket. Jeg har set i dette årtusinde, hvordan man nedbrød et forbrændingsanlæg fra halvfjerdserne, og jeg har set sprængningen af en gigantisk skorsten lige på det sted for få år siden. Med et teknikspor, der ikke kan afbrydes mere end få dage (?) uden at standse hele metrolinjen, er den slags fleksibilitet ikke længere til stede.

Jeg er klar over, at sporet følger den nye jordvej. Men forskellen er, at lastbiltransport godt kan afbrydes i en periode, og at jordvejen er meget lettere at reparere eller omlægge lokalt.

Jeg ser det som endnu et eksempel på, hvordan de økonomiske problemer bag Lynetteholm bliver tørret af på resten af byen. (Som det dagsaktuelle eksempel med BIOFOS' udgifter til ledningsændringer under Øresund, eller det helt store eksempel med ideen om at flytte hele rensningsanlægget.)

Mit bud på en bedre løsning: det må være muligt at lægge et KVC langt mod nordøst på Lynetteholm, grave det lidt ned og kaste noget "natur" ovenpå. Og så bogføre det som rekreativt og biodiversit.

Svar til: Høring 58488 af: Finn Breddam

APPLICATION DATE

22. september 2022

SVARNUMMER

34

INDSENDT AF

Finn Breddam

BY

København K

POSTNR.

1441

ADRESSE

Midtdyssen 55

HØRINGSSVAR

Vedr. M5 Orange som beskrevet, Østerport-Lynetteholm:

M5 Orange indebærer en massiv belastning af byens næstmest trafikerede metro-stræk: området omkring Østerport. Østerport station (metro, alle kategorier af jernbane, til og med busser og cykelstativer) vil stå helt alene med et ekstra opland på omkring 50.000 beboere. Med M5 Orange vil der således blive TO overbelastede strækninger: både omkring Christianshavn og omkring Østerport.

Hvis man absolut vil prioritere Lynetteholmen så meget højere end Kløverkvarteret og Amager, så skal linjen fra starten forlænges forbi Østerport til fx. Hovedbanegården.

M5 Lilla fordeler trafikpresset over mange stationer og gør metrosystemet som helhed langt mere robust. Det må være det centrale argument for valget.

Hertil kommer, at M5 Lilla giver mening, selv hvis Lynetteholmen ikke bliver realiseret. Jeg er med på, at man til en vis grad kan skabe et byområde ved at starte med en metro - men de hidtidige erfaringer havde fast grund under fødderne(!), veje i mange retninger, jernbane mv. da man startede. M5 Orange, som beskrevet, har lidt karakter af gambling.

Svar til: Høring 58488 af: Kristian

APPLICATION DATE

22. september 2022

SVARNUMMER

33

INDSENDT AF

Kristian

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Nyrnberggade 52 2 th

HØRINGSSVAR

Den lilla linje er klart den optimale løsning af de 2.

Den orange vil kun servicere et lille publikum og hurtigt blive for ubrugelig. Mange vil benytte bil da de ikke kan benytte metroen til deres egentlige formål.

Men den lilla linje bør laves som en udvidelse af M4 fra Nordhavnen, så man får en indre city ring og en ydre cityring. Alt andet vil binde byen for dårligt sammen og igen kun servicere de indre dele af byen.

Som daglig bruger af metroen kan jeg tilkendegive at der ikke er travlhed på cityringens stationer imellem kongens nytorv og hovedbanen men et større pres på de ydre over Nørrebro.

Svar til: Høring 58488 af: Bettina B

APPLICATION DATE

22. september 2022

SVARNUMMER

32

INDSENDT AF

Bettina B

BY

Kbh S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Følfodvej 180

HØRINGSSVAR

Få nu metroen længere ud på Amager. Sundbyvester Plads kunne være et forslag. Der er plads til station og busforbindelser. Sundbyvester Plads har tidligere været - og kunne blive igen - knudepunkt for busserne fra Dragør og Kastrup.

Svar til: Høring 58488 af: Lasse

APPLICATION DATE

21. september 2022

SVARNUMMER

31

INDSENDT AF

Lasse

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Ungarnsgade 12, 5.

HØRINGSSVAR

Kære KK

Metroen gør det nemt at komme rundt i vores dejlige by og i min verden er (meget) mere metro en god ting.

Som daglig bruger af M2 i mylretiden, er der allerede enormt pakket under havnen og selv uden for myldretiden er der mange mennesker mellem Amagerbro og Kgs. Nytorv. Af de to udgaver I har præsenteret, så er jeg stærk fortaler for, at I vælger den lille udgave af M5 fordi den aflaster M1/2. Jeg vil dog som beboer på Lynetteholmen synes at der var langt indtil byen neden om Amager, så jeg ville foreslå, at man laver en kombi af jeres forslag, hvor man laver den orange linie og forbinder dem med den lille linie over indre Nørrebro som der tidligere er foreslået som ring, men hvor lille linie stopper ved den fremtidige udbygning af det nordlige Amager/Kløvermarken og fra der evt. kan fortsætte til Malmø.

Derud over har jeg nogle andre betragtninger også:

1. Som der allerede er en anden borger der skriver, så vil det være super, hvis sporene er tættere på hinanden på omstigningsstationerne, så man ikke "skal op for at gå ned igen". Det tager forholdsvis lang tid at skifte mellem cityringen og M1/2 på fx. Frederiksberg og Kgs. Nytorv. Det må kunne laves mere kompakt og smartere
2. Det er en god idé, at det ikke er Amagerbro station, som er omstigningsstation. Den er allerede al for travl
3. Tænk i forlængelser og afgrænsningskamre allerede nu. Det giver god mening at forlænge linien til Rigshospitalet i første hug og videre til Nordvest/Bispebjerg, hvor der bor mange og er mange arbejdspladser
4. Der er langt mellem Kbh H og Forum. Måske en station omkring Vesterbro Torv/Værnedamsvej ville give mening for at dække Vesterbro/Indre FRB bedre?

Svar til: Høring 58488 af: Karin Tybjerg

APPLICATION DATE

21. september 2022

SVARNUMMER

30

INDSENDT AF

Karin Tybjerg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Københavns Universitet

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Kuhlausgade 7

HØRINGSSVAR

Jeg støtter kraftigt forslaget om at videreføre M5 til Rigshospitalet. Det er en kæmpe skam at det ikke blev inkluderet i de allerede anlagte linjer. Det skal være så nemt som muligt at komme til et hospital som har mange patienter fra hele landet, mange som ikke kører bil og mange som har brug for så nem og hurtig adgang som overhovedet muligt.

Svar til: Høring 58488 af: Per Larsen

APPLICATION DATE

20. september 2022

SVARNUMMER

29

INDSENDT AF

Per Larsen

BY

Buriram

POSTNR.

31000

ADRESSE

559 .11. 31000

HØRINGSSVAR

Der vil gå lang tid fra fortidens synder med nedlæggelse af sporgvogns nettet, er udbedret. Metro er sagen. Men mindst én radial linje fra letbanen ved Herlev hospital over trafikpladsen i Husum og under Fr. Sundsvej til assistens Kirkegård vil være et logisk næste trin.

Svar til: Høring 58488 af: Lars Larson

APPLICATION DATE

19. september 2022

SVARNUMMER

28

INDSENDT AF

Lars Larson

BY

Vanløse

POSTNR.

2720

ADRESSE

Thorupgård Allé 17

HØRINGSSVAR

Kære KK. Jeg er begejstret Metro-bruger og glad for den effektive og urbane mobilitet, som den giver. Derfor er jeg glad for at der planlægges nye linjer inden de nuværende metrolinjer sander til med passagerer.

Den lilla linjeføring er bedst. Den letter passagertrykket på M1/M2 under havnen og giver et par godt placerede stationer på Amager.

Men den bør forlænges fra Kbh. H til Rigshospitalet i etape 1. Rigshospitalet er en stor arbejdsplads og har mange besøgende i løbet af dagen. Den vil kunne løfte passagetallet på M5 fra dag 1, (og sikkert give bedre driftsøkonomi) da behovet for god offentlig transport til netop Rigshospitalet pt. slet ikke er opfyldt.

Samtidig bør det overvejes at droppe ideen om endnu en metroring. I stedet kan M5 køres videre fra Rigshospitalet mod Bispebjerg, Brønshøj og evt. Tingbjerg, som også er dårligt dækket med god offentlig transport, og som vil kunne mobilisere masser af nye passagerer (eventuelt i en etape 2). Lynetteholm kan eventuelt udskydes til en etape 3.

Svar til: Høring 58488 af: Ulrik Lyng-Skovgaard

APPLICATION DATE

19. september 2022

SVARNUMMER

27

INDSENDT AF

Ulrik Lyng-Skovgaard

BY

BRØNSHØJ

POSTNR.

2700

ADRESSE

Annebergvej 11 1.tv

HØRINGSSVAR

Det virker uhensigtsmæssigt at planlægge metro til usikre fremtidsdestinationer som Lynetteholm, fremfor at tænke i forbindelse til de eksisterende bydele i København NV, Brønshøj og Husum

Svar til: Høring 58488 af: Mikael Kirkensgaard

APPLICATION DATE

19. september 2022

SVARNUMMER

26

INDSENDT AF

Mikael Kirkensgaard

BY

København

POSTNR.

2300

ADRESSE

Hellelidenvej 9

HØRINGSSVAR

Linjeføringen frem til Kontrol- og Vedligeholdelsescentralen bør anlægges NORD for den støj- og brandvold, der er etableret på området Prøvestenen Syd og bør være underjordisk, successivt anlægges i en overdækket banegrav

Svar til: Høring 58488 af: Peter Trier

APPLICATION DATE

18. september 2022

SVARNUMMER

25

INDSENDT AF

Peter Trier

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Vigerslevvej 281A, st.tv

HØRINGSSVAR

Til KK. Jeg tror at M5 lilla linje, er den bedste beslutning for jer, da Rigshospitalet også har brug for en metrostation, hvor mange mennesker har deres daglig gang, når de skal frem og tilbage på arbejde og patienter som skal til undersøgelser.

Svar til: Høring 58488 af: Wendry Julius Dreier

APPLICATION DATE

16. september 2022

SVARNUMMER

24

INDSENDT AF

Wendry Julius Dreier

BY

København

POSTNR.

2100

ADRESSE

Hjortøgade 10, 4tv.,

HØRINGSSVAR

Lilla linje bør vælges.

Når vi nu skal have mere metro (heldigvis) så lad os få en linie der rækker langt
Lynetteholm er jo ikke færdig før 50-60 men mange kan få fordel af gerne med
forbindelse længere ud

Svar til: Høring 58488 af: Finn Breddam

APPLICATION DATE

16. september 2022

SVARNUMMER

23

INDSENDT AF

Finn Breddam

BY

København K

POSTNR.

1441

ADRESSE

Midtdyssen 55

HØRINGSSVAR

Vedr. forbindelser fra Refshaleøen mod syd (vej og metro):

Det er forståeligt, at metrostrækningen her har haft status som "perspektiv" (det betyder: ikke i første omgang, måske senere.) Ind til Lynetteholm bliver beboet, vil en busforbindelse nok være tilstrækkeligt. (Jf. KIK2.)

Sagt på en anden måde: hvis Lynetteholm bliver opgivet, kan man nøjes med BRT nord for Prags B. (Kløverkvarteret).

-

Men det vil alligevel være klogt at planlægge metro-linjeføring sammen med den nye vej, der nødvendigvis må komme, før byggeriet sættes i gang, dvs. snart. Altså, at bygge vejen så det bliver nemt at lægge en metrolinje sammen med den.

Der er tre muligheder for en ny vej, jf. afsnit 4.5 i MILJØVURDERING AF PLAN FOR BYUDVIKLING OG INFRASTRUKTUR TIL ØSTHAVNEN, HERUNDER LYNETTEHOLM:

- 1) Udvidelse af Refshalevej/Forlandet
- 2) Ny forbindelse øst om Margretheholm-bebyggelsen
- 3) Jordtransportvejen via Prøvestenen

(med eller uden forlængelse af Amager Strandvej til Forlandet)

Mulighed 1: Den nuværende Refshalevej, især strækningen fra krydset ved dæmningen og Vandflyverhangaren (hvor man har besluttet et lyskryds) og ca. 400 meter nordpå, er historisk, "belastet" af fredninger. Den kan ikke udvides! Og den kan ikke klare mere trafik: biler, busser, fodgængere og cykler - med en mindste bredde på 7,5 meter.

Der er planlagt et renoveringsprojekt for Refshalevej, men det tager slet ikke højde for den

kommende byudvikling. Den smalleste del af strækningen bliver en 2-i-1-vej!

Til gengæld kan Refshalevej blive en fin, rekreativ gang- og cykelrute, når den nye vej er bygget. Supercykelsti? Måske.

Mulighed 3 virker helt urealistisk, både mht. byggefasen og den efterfølgende pendlertrafik. Jordtransport, og daglige broåbninger: lad mig nøjes med at sige, at den ikke vil appellere til boligkøbere.

Altså: Mulighed 2.

Vejen må komme i den midterste linje, øst om Margretheholm-bebyggelsen, i samme trace, som også er vist i høringsmaterialet, og metroen bør planlægges sammen med vejen. Enten fra Kløvermarksvej eller hele vejen fra stationen Prags Boulevard.

Uanset, at vejen måske kommer mange år før metroen.

Det vil også reducere miljøbelastningen og arealforbruget. Lystbådehavnen kan måske flyttes mod øst?

-

Tunnel? Det kunne da være fint. Men hvis der alligevel skal lægges en stor vej, der vil genere både kolonihaverne, Udsigten og lystbådehavnen, er en tunnel en stor investering med en begrænset nytteværdi. De penge kunne bruges bedre på cyklisterne

:-)

Svar til: Høring 58488 af: Finn Breddam

APPLICATION DATE

16. september 2022

SVARNUMMER

22

INDSENDT AF

Finn Breddam

BY

København K

POSTNR.

1441

ADRESSE

Midtdyssen 55

HØRINGSSVAR

Vedr. linjen mellem Østerport og Refshaleøen:

Det bør sikres, at en metrotunnel her ikke begrænser mulighederne for at etablere en cykeltunnel, som beskrevet af COWI i en rapport fra foråret 2022.

Det kunne blive et problem især nordøst for Kastellet: der bør reserveres plads svarende til en metrostation med elevatorer og rulletrapper, lige øst for den nuværende rundkørsel.

Og hvorfor er det relevant?

1) denne linje er vigtig for cykelpendlere (en vis % af de 50.000 beboere + 50.000 arbejdspladser)

2) og derfor er det også vigtigt for dem, der gerne vil kunne sælge lejlighederne

3) og derfor er den planlagte dobbelte svingbro helt håbløs: den vil fungere som et lyskryds, hvor der altid er rødt lys for enten sejlads eller cykeltrafik. Og pendlere accepterer altså ikke at blive spærret af "rødt lys" i 12-18 minutter, mange gange om dagen. Glem det!

Det vil indebære, at broen i praksis ikke aflaster hverken metroen eller den ene firsprogede vej, der skal klare det meste af biltrafikken. Dvs. Lynetteholm bliver kendt som et sted, hvor man bliver spærret inde bag trafikpropper for alle slags trafik. Det er ikke godt for økonomien.

Altså: der er voldsomt brug for en cykeltunnel efter hollandsk model, med store (lange) elevatorer og rulletrapper (mange hollandske cyklister benytter rulletrapper, uden problemer).

Der er altid "grønt lys", den kan holde i hundrede år uden særlig slitage, og driftsudgifterne er meget lave.

NB En "cykeltunnel" er også en forbindelse for fodgængere, og for rollatorer, barnevogne og andre trillende genstande: alt andet end benzinknallerter.

-

En cykeltunnel fungerer på mange måde som en metrostation, hvor det tager 1-2 minutter at komme

op og ned. Og faktisk er fællestrækkene så store, at Metroselskabet bør overveje at byde sig til som driftsoperatør! Elevatorer, rulletrapper, rengøring, overvågning og opkaldsmulighed mv.: der er virkelig mange fællestræk. Aka synergi.

-

Der er også en afgørende forudsætning for metroens trafikprognoser her, som måske er blevet overset: hvorvidt beboerne vil anse cykling som et realistisk alternativ til metroen. Det gælder jo stort set alle andre metrostations-oplandsområder i København, at man kan gå og cykle i (næsten) alle retninger, - men ikke her, ved de tre yderste metrostationer! Så hvis ikke der er en god løsning til cyklisterne, er 1 metrolinje måske slet ikke nok. Eller, behovet for videreførsel vil opstå længe før forventet.

-

Endnu mere generelt: metro bør tænkes meget mere sammen med cykelpendling. Det er ikke kun et spørgsmål om cykelstativer, det er meget bredere.

(Hvis denne tunnel etableres og bliver en succes, kan man på længere sigt overveje en tilsvarende tunnel til Nordhavn, som et billigt alternativ til en forlænget metro.)

Svar til: Høring 58488 af: Mads Christensen

APPLICATION DATE

16. september 2022

SVARNUMMER

21

INDSENDT AF

Mads Christensen

BY

København N

POSTNR.

2200

ADRESSE

Udbygade 14, 3 th

HØRINGSSVAR

Nye metrolinjer bør altid planlægges sammen med det eksisterende net. Således man uden skift kan tage metroen længst muligt.

Problemet ved skifte fra metro til metro, er at der simpelthen er for langt fra spor til spor. Det gør det besværligt og betyder ofte markant længere rejsetid.

Jeg hælder klar mest til den lilla linje, selvom den efter min mening allerede nu bør inkludere den udbygning der er lagt op til.

Vi mangler mere metro og med den lange tid fra beslutning til færdig metro kan det kun gå for langsom med udbygning.

Svar til: Høring 58488 af: Niels Kongshaug

APPLICATION DATE

15. september 2022

SVARNUMMER

20

INDSENDT AF

Niels Kongshaug

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Foreningen Grønne Facader

BY

Copenhagen

POSTNR.

1264

ADRESSE

Store Kongensgade 108, 1. th

HØRINGSSVAR

Metrolinien er lagt under Kløvermarken, hvor der ikke bor nogen. Jeg vil foreslå, at metroen lægges under Holmen, hvor der er beboere, uddannelsesinstitutioner og Operaen. Derfra foreslår jeg, at den føres videre under Christianshavn og får forbindelse til Christianshavns Metrostation og derpå videre langs havnen under Islands Brygge.

MATERIALE:

forslag til ny metrolinie.jpg

forslag_til_ny_metrolinie_0.jpg



Svar til: Høring 58488 af: Mikael Kirkensgaard

APPLICATION DATE

14. september 2022

SVARNUMMER

19

INDSENDT AF

Mikael Kirkensgaard

BY

København

POSTNR.

2300

ADRESSE

Hellelidenvej 9

HØRINGSSVAR

En mulig placering af Kontrol - og Vedligeholdelsescentralen er på Prøvestenen. Vælges denne bør linjeføringen til KVC'en under alle omstændigheder placeres NORD for den eksisterende støj- og brandvold på området Prøvestenen Syd. Dette for at udøve mindst gene på området Prøvestenen Syd.

Svar til: Høring 58488 af: Annette Haugbølle

APPLICATION DATE

14. september 2022

SVARNUMMER

18

INDSENDT AF

Annette Haugbølle

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Islands Brygge 38D

HØRINGSSVAR

Lilla linje bør vælges.

Den bliver placeret i et område, hvor der på nuværende tidspunkt er langt til nærmeste metrostation og hvor der er et stort antal indbyggere.

Benytter man den nuværende metro, kan den være svær at kører med i myldretiden, da alle metrovogne er overfyldte af rejsende. Det kan kun gå for langsomt, med at få bygget den lilla linje.

Svar til: Høring 58488 af: Daniel Hermansen

APPLICATION DATE

13. september 2022

SVARNUMMER

16

INDSENDT AF

Daniel Hermansen

BY

København K

POSTNR.

1253

ADRESSE

Toldbodgade 7, 1

HØRINGSSVAR

Ang. M5 lilla linje. Jeg anbefaler, at der mellem stationerne v/ Prags Boulevard og v/ Refshaleøen indarbejdes en station på Holmen. Dette område er i en kæmpe udvikling med boliger på Papirøen og formentlig på Nyholm. Der er ca. 2,5 kilometer mellem stationerne v/ Prags Boulevard og v/ Refshaleøen og det er alt for langt på en metrolinje. En station på Holmen vil betyde, at der bliver ca. 1,2 km. mellem stationerne v/ Prags Boulevard - v/ Holmen - og mellem v /Holmen og v. /Refshaleøen.

Svar til: Høring 58488 af: Anders Sørensen

APPLICATION DATE

12. september 2022

SVARNUMMER

15

INDSENDT AF

Anders Sørensen

BY

Rødovre

POSTNR.

2610

ADRESSE

Rødovrevej 196 1 mf

HØRINGSSVAR

I stedet for at anlægge halve linjer med helt ned til 9 stop (lilla) eller sågar sølle 4 stop (orange), hvorfor tænker man så ikke langt mere langsigtet og helhedsorienteret?

1) Med langsigtet mener jeg, at der i fremtiden vil være et stadig stigende behov for kapacitet (dvs. langt mere metro med mange flere stationer), samt et stadigt stigende behov for forbundethed (dvs. metrolinjer, der der går på tværs af eksisterende linjer med stationer, der giver mulighed for at skifte tog).

2) Med helhedsorienteret mener jeg, at vi ikke bare skal tænke på, at der opstår nye nabolag (Refshaleøen, Nordhavn og Lynetteholmen), der på nemmeste vis skal forbindes til den nærmeste store station (Østerport eller KBH H i de orange og lilla scenarier) uden at køre videre derfra. Derimod bør vi tænke på, at de linjer, der går igennem disse nye nabolag langt hellere burde fortsætte rundt og videre ud i byen, så man kan rejse fra de nye nabolag på f.eks. Lynetteholmen og direkte til f.eks. Sydhavn eller Nørrebro uden at skulle skifte unødigt mange gange mellem tog.

Cityringen har bundet byens forskellige nabolag sammen på en helt ny måde og skabt en langt mere sammenhængende by, hvor det er nemt at komme rundt hurtigt, end det var tilfældet førhen. Med udgangspunkt i de gode erfaringer fra Cityringen vil jeg foreslå, at man fortsætter med at tænke i ringbaner, der binder byen bedre sammen.

Helt konkret Havneringen, der binder Indre By, Frederiksberg og Nørrebro sammen med alle de nye havneområder; samt Amagerringen, der binder Indre By, Østerbro og Sydhavn sammen med store dele af Amager.

Herunder er idéer til disse to nye ringbaners mulige forløb:

Havneringen (14 stationer):

- KBH H (skiftestation)
- Forum (skiftestation)
- Prins Jørgens Gade
- Amorparken
- Trianglen St (skiftestation)
- Nordhavn St (skiftestation)
- Orientkaj (skiftestation)
- Oceankaj
- Lynetteholm N
- Lynetteholm S
- Refshaleøen (skiftestation)
- Operaen
- Christiania
- Christianshavn (skiftestation)
- KBH H (skiftestation)

Amagerringen (16 stationer):

- KBH H (skiftestation)
- Vesterport (skiftestation)
- Nørreport (skiftestation)
- Østerport (skiftestation)
- Amerika Plads
- Refshaleøen (skiftestation)
- Margretheholm
- Prags Boulevard
- Lergravsparken (skiftestation)
- Amager Hospital
- Sundbyvester Plads
- Sundby St (skiftestation)
- Havnevigen
- Teglholmen
- Sydhavn St (skiftestation)
- Enghave Plads (skiftestation)
- KBH H (skiftestation)

En bonus ved Amagerringen er, at den samtidig vil aflaste den enorme flaskehals, der pt. er mellem KBH H og Østerport st., hvor samtlige S-tog på nær F-linjen alle sammen kører i samme spor, hvilket ofte giver kødannelse og forsinkelser igennem denne strækning i myldretiden. Ikke nok med det er denne strækning også en akilleshæl i hele S-togsnetværket, fordi ét defekt køresignal eller ét defekt tog i denne flaskehals er nok til at skabe en blokade og et fuldt stop for samtlige S-toglinjer igennem hele hovedstaden. En metrolinje med en linjeføring som den foreslåede Amagerringen ville fungere

som aflastning af denne S-togs flaskehals, samtidig med at den vil være en nødplan for passagerer, der stranded, når der sker fejl på S-togslinjerne i denne flaskehals. Amagerringen ville nemt kunne graves ned lige neden under de eksisterende S-togsspor på denne del af strækningen.

Svar til: Høring 58488 af: Jesper Nielsen

APPLICATION DATE

11. september 2022

SVARNUMMER

14

INDSENDT AF

Jesper Nielsen

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Poul Bundgaards Vej 8, 3.tv

HØRINGSSVAR

Orange linje er simpelthen for kortsigtet og uambitiøs. Lilla linje er både mere fremtidssikret ift. videreførelse til Rigshospitalet, og den løser også kapacitetsudfordringer for M1/M2 under havneløbet. Det burde være et oplagt valg.

Svar til: Høring 58488 af: Jacob Klok

APPLICATION DATE

11. september 2022

SVARNUMMER

13

INDSENDT AF

Jacob Klok

BY

København NV

POSTNR.

2400

ADRESSE

Filosofvænget 8 2th

HØRINGSSVAR

Det virker skævt og hensigtsmæssigt at planlægge metro til usikre fremtidsdestinationer som Lynetteholm, fremfor at tænke i forbindelse til de eksisterende bydele i København NV

Svar til: Høring 58488 af: Per Frølund Thomsen

APPLICATION DATE

11. september 2022

SVARNUMMER

12

INDSENDT AF

Per Frølund Thomsen

BY

Frederiksbwrg

POSTNR.

2000

ADRESSE

Allegade 24a

HØRINGSSVAR

Hvorfor bliver Frederiksberg ikke hørt?

Metrolinjer bør i fremtiden gå i lige linjer ud til store befolkningsområder som Brønshøj Vanløse Rødovre Hvidovre etc -

Svar til: Høring 58488 af: Anders Frese

APPLICATION DATE

11. september 2022

SVARNUMMER

11

INDSENDT AF

Anders Frese

BY

Slagelse

POSTNR.

4200

ADRESSE

Sct. Mikkelsgade 27

HØRINGSSVAR

Når man bygger videre på Metro linjerne er det samtidig vigtigt at være på forkant med fremtiden og tænke på de videre projekter som kommer til. De Metro linjer vi skal til at bygge bliver jo nok ikke de sidste og derfor er det vigtigt at man samtidig gør klar til også at bygge forgreningskamre i nord som i syd af en evt. metro linje. Man skal også udvikle København så ikke alle skal skifte på de store Metro/S-Tog stationer men andre steder da del vil flytte presset på metro linjerne da flere linjer allerede nu godt kunne bruge flere vogne i myldretiden. (Billag 1)

Så hvis man feks Tænker på at udvikle M5 som et linje system som M4 allerede er på M3 Linjen, den deler skinner på noget af strækningen og via 2 forgreningskamre kører både til København S og København N. og tænker man på fremtiden kan det samme ske i Syd på en ny ringbane og forberede evt en linje mod Malmö og København ZOO.

M5 "Lilla Linje" Kunne starte ved Lynetteholm Nord kører mod Lynetteholm Syd via Refhaleøen mod vest til Østerport og Rigshospitalet og videre mod nordvest med et stop på jagtvej og videre mod Skjoldsplads. Derefter kan linjen videre udbygges mod København NV, Hulgårds Plads, Bellahøj og Brønshøj Torv (Billag 1)

M6 (Cityring II) "Orange linje" (Etape 1) Starter ved Rigshospitalet og kører mod øst til Østerport station videre mod Refhaleøen, gennem afgreningskammer mod syd med en station ved Operaen og videre mod en station på Prags Blvd (afgrening mod Værksted på prøvestenen) videre mod Amagerbro station, Islands brygge og slut København H. (Billag 2)

(I steder for strækningen fra Prags Blvd via Amagerbro, Islands Brygge kan ruten i stedet kører via "Lergravs Parken" - videre mod "Amagerbro gade Syd" - "DR Byen" og videre mod "Islands Brygge Syd") Det giver et større passager grundlag og derved større indstjening til betaling af Metroen linje >>M6<<. (Billag 3)

M7 evt. ZOO via City mod Malmö senere...

MATERIALE:

cityring 2 co.jpg

cityring 2.jpg

cityring 2 as.jpg

cityring_2_co.jpg



cityring_2.jpg



cityring_2_as.jpg



Svar til: Høring 58488 af: Anders Madsen

APPLICATION DATE

10. september 2022

SVARNUMMER

10

INDSENDT AF

Anders Madsen

BY

København

POSTNR.

2200

ADRESSE

Valkyriegade 36, 2.mf

HØRINGSSVAR

M5 Lilla til Østerport bør vælges. Den bør dog viderføres fra Østerport med station på Bopa Plads og fortsætte med station et sted på Nordhavnen (omstigningsstation med M4) og den vej fortsætte til de kommende Lynetteholm stationer. På den måde er ringen fuldent og M5 kan være en ringlinie ligesom M3. At M5 skulle gå direkte fra Østerport til Lynetteholm som så skulle have en form for afstikker til Nordhavnen vil blive for indviklet for passageren.

Desuden bør man indtænke muligheden for senere i fremtiden at anlægge den allerede foreslåede M7 Tingbjerg-Lufthavn linje ved de involverede M5 stationer.

Svar til: Høring 58488 af: Rasmus Scheelke

APPLICATION DATE

9. september 2022

SVARNUMMER

9

INDSENDT AF

Rasmus Scheelke

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Classensgade 47

HØRINGSSVAR

Kære KK

Jeg mener at den lilla linje bør navngives "M5 Havneslangen". Se vedhæftning for dokumentation.

/Rasmus

MATERIALE:

m5 havneslangen.jpg

m5_havneslangen.jpg



Svar til: Høring 58488 af: Rasmus Pilegaard Petersen

APPLICATION DATE

8. september 2022

SVARNUMMER

8

INDSENDT AF

Rasmus Pilegaard Petersen

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Frankrigsgade 50., 8., 810

HØRINGSSVAR

Mange tak for muligheden for at afgive hørings svar her i idéfasehøringen.

Jeg har boet på Amagerbro de seneste fem år og har ofte brugt metroen, og der er kort sagt brug for at aflaste M2.

Dels bor der flere og flere mennesker på Amager (herunder ud mod stranden) og dels kommer der flere turister til København, som bruger metroen fra lufthavnen og ind til byen. Det udfordrer allerede i dag kapaciteten på M2. Jeg oplever f.eks. ofte i myldretiden, at det ikke er muligt at komme med fra Amagerbro i første omgang, og der er ikke noget, der tyder på, at belastningen skulle blive mindre fremover. Jeg er derfor bekymret for, at der om få år vil være en helt uholdbar belastning på strækningen Amagerbro-Nørreport. På trods af, at M5 lilla formentligt er dyrere end M5 orange, er det i mine øjne en helt nødvendig investering i den københavnske infrastruktur at vælge M5 lilla, som vil kunne skabe flere overgange mellem metrolinjerne og være en ekstra forbindelse under inderhavnen og dermed kunne aflaste M2. Det vil M5 orange på ingen måde kunne løse.

Ift. den konkrete placering af stationer er det som nævnt positivt med overgange mellem metrolinjer på København H, DR Byen og Lergravsparken, så der skabes flere veje fra A til B, hvorved belastningen spredes over så mange stationer og linjer som muligt. Ift. placeringen af Amagerbrogade station vil jeg være fortalende for Amagerbrogade S, da min vurdering er, at den vil have de bedste forudsætninger for at blive et tilgængeligt trafikalt knudepunkt. Amagerbrogade N vil komme til at ligge meget klemt inde, hvilket kan give udfordringer ift. at skabe et åbent og trygt miljø omkring stationen og plads til at skifte mellem f.eks. bus og metro. Amagerbrogade S er derimod tænkt til at ligge på Sundbyøster Plads, hvor der modsat er gode forudsætninger for at skabe et åbent miljø omkring stationen og god plads til at tilgå metroen.

Jeg ser frem til at følge den videre proces, hvor jeg også håber, at borgerne bliver inddraget.

Svar til: Høring 58488 af: Camilla Rosenhagen

APPLICATION DATE

8. september 2022

SVARNUMMER

7

INDSENDT AF

Camilla Rosenhagen

BY

Kbh. S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Islands Brygge 131

HØRINGSSVAR

Tak for muligheden for at afgive høringssvar vedr. ny metrolinje M5.

Jeg ser linjeføringen M5 lilla, som en stor gevinst for København og for os som familie på Islands Brygge Syd.

- I dag går der en bus i timen til Island Brygge Syd fra Hovedbanegården om aftenen. Så M5 Lilla vil forkorte vores transporttid helt enormt.

- M5 lilla vil gøre det lettere at besøge området Islands Brygge Syd uden bil, og aflaste de for få parkeringspladser, der er i dag, mindske søgetrafik og CO2-udslip.

- M5 lilla vil aflaste overfyldte metrotog på og til/fra Amager og gøre metrotransport til et mere attraktivt og oplagt valg på en række destinationer, hvor vi idag bruger bil, og binde Metronettet sammen til et "rigtigt" storbymetronet, som dækker centrale dele af byen.

Jeg håber, at M5 lilla-linjen vedtages og bygges hurtigst muligt. Den er savnet.

Mange hilsner Camilla

Svar til: Høring 58488 af: Emil Bruun Jørgensen

APPLICATION DATE

8. september 2022

SVARNUMMER

6

INDSENDT AF

Emil Bruun Jørgensen

BY

Vanløse

POSTNR.

2720

ADRESSE

Vinkelager 10

HØRINGSSVAR

Kære Københavns kommune

Jeg er af den mening at man skal anerkende den trængsel vi allerede oplever i den nuværende metro, og vælge den lilla løsning ved valg af linjeføring til M5. Den Orange linjeføring er uambitiøs, og bidrager kun Lynetteholm - ikke den samlede befordring af byen.

Den lilla linjeføring bringer til gængæld mange fordele i spil:

- Først og fremmest giver den forbindelse til Lynetteholm for fremtidige beboere der, og vil derfor mindske behovet for biltrafik til og fra Lynetteholm. Dette er selvfølgelig underordnet da begge linjeføringer i et vist omfang opfylder dette behov.
- Den vil væsentligt styrke befordringen af Amager og Sundbyerne samt eksisterende M1 og M2 linjer. Den vil skabe en yderligere forbindelse fra København til Amager, og derfor væsentligt udbygge mulighederne for at rejse fra Amager til København. Jeg ville klart se linjeføringen v/Amagerbrogade S som fordelagtig, da den bedre styrker det område af Amager der ikke er betjent af metro for nuværende. Særligt ved forbindelsen til Hovedbanegården vil pendlere på Amager have et alternativ til M1 og M2, også når de skal ud af byen. M1 og M2 opererer nu ved kapacitet, og en aflastning af dem vil derfor fremtidssikre det samlede metronetværk, samt befordringen i hele byen i en betydelig årrække frem. Dette vil også styrke muligheden for i større grad at få biler og vejtransport ud af bymidten.
- Linjeføringen vil give en alternativ og betydelig bedre betjening af Islands Brygge og Amager Fælled med stationen v/Bryggebroen. Begge disse er populære stationer, og vil derfor aflaste nuværende M1 og M2 over kanalen.

Desuden vil jeg gerne dele et par observationer til hvordan man med relativt få justeringer kunne styrke den københavnske metro endnu mere:

- Anlægge hele den foreslåede lilla linjeføring til ring-linje ved at benytte "perspektiv for udbygning". Dette vil skabe yderligere alternative forbindelser mellem eksisterende trafikårer (især nuværende metrolinjer), og derfor styrker hele netværket med væsentligt flere skiftemuligheder og mere redundans (robusthed ved nedbrud el. andet). Desuden vil det

betjene en del af byen der for nuværende ikke er betjent med metro (særligt på Rigshospitalet) og derfor også nedbringe vejtrafikken i det område. Det ville også give yderligere mulighed for både beboere på Lynetteholmen samt andetsteds på linjen, for at tage direkte til Østerport for videre rejse nordpå, samt til Hovedbanegården for rejser vest- og sydpå. For at nedbringe prisen kunne man undersøge at anlægge stationen ved Refshaleøen hvor fra der altså både kunne rejses til Østerport og v/Prags Boulevard Ø. Dette vil stadig gøre den lilla linje til en ringlinje, dog med Lynetteholm N som rebroussementsstation i stedet. Det ville begrænse frekvensen på den nye havnering sammenligneligt med frekvensen på M1 og M2 syd for Christianshavn station - med Vanløse St. som sammenligning til Lynetteholm N. Det er klart at foretrække med linjeføring under Trekroner Fort, så frekvensen kan være sammenlignelig med M3 (Cityringen), men ovenstående alternativ kunne undersøges for at kunne anlægge ringforbindelse i første omgang fremfor "kun" nuværende forslag for lilla linjeføring.

- En analyse af alternativ linjeføring til Sundbyvester Plads (trafikalt knudepunkt og centrum for den ikke betjente del af Amager) fremfor Sundbyøster Plads kunne med fordel undersøges. Jeg anerkender at linjeføringen vil bringe lidt yderligere rejsetid fra Lergravsparken til DR Byen, men befordring mellem disse to stationer må forventes minimal, og i retning væk fra disse stationer har ny linjeføring ingen betydning. Dette er særligt gældende hvis der fra Lynetteholm også er rejsemulighed direkte til Østerport pr. ovenstående.
- Drop udbygning til krydstogtkaj for lilla linjeføring. Der er god mening i anlæg af metro til Krydstogtkaj, for betjening af stigende antal turister fra krydstogtskibe. Fremfor at befordre dette med ny M5 linje under havnen, ville "lille spørgsmålstegn" udbygningen af M4 være bedre og mere sammenhængende. Det ville give hurtigere og nemmere befordring fra Krydstogtkaj og til midtbyen, som må formodes at være den primære destination derfra. Den kan også anlægges alene som forlængelse af Højbanen fra Orientkaj, og derfor noget simple og billigere end anlæg af ny tunnel under havnen.

MATERIALE:

hoerings svar til idefasehoering metrolinje m5.jpg

hoeringsvar_til_idefasehoering_metrolinje_m5.jpg



Svar til: Høring 58488 af: Thomas Madsen

APPLICATION DATE

7. september 2022

SVARNUMMER

5

INDSENDT AF

Thomas Madsen

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Weidekampsgade 41, 2.tv

HØRINGSSVAR

Den lilla linje er langt at foretrække og giver langt mest tilbage til specielt Amager og det er rigtig god ide at få en langt større del af amagerbrogade med ved at placere dennes station sydligere end oprindeligt tænkt, og samtidig kommer Islands Brygge syd også tættere på metroen med en station ved Bryggebroen. Samtidig kommer der både en ny linje over havnesnittet og en meget stor del af amager kommer meget tættere på Kbh H end det er i dag. Den lilla linje vil virkelig løfte Amager infrastruktur mæssigt og skabe gode forbindelser fra amager imod refshaleøen og lynetteholmen. I forhold til pris vs hvor mange borgere der får gavn af denne linje, virker det som en no-brainer.

Svar til: Høring 58488 af: Rasmus Damgaard Nielsen

APPLICATION DATE

7. september 2022

SVARNUMMER

4

INDSENDT AF

Rasmus Damgaard Nielsen

BY

Østerbro

POSTNR.

2100

ADRESSE

Strandboulevarden 30, 110 4.

HØRINGSSVAR

Jeg er stor fan af ideen om mere metro i københavn, men jeg er meget bekymret over manglen på en langsigtet plan. Tendensen med cirkulære metrolinjer maksimerer på kort sigt antallet af stationsnære borgere, men det sker på bekostning af hele netværkets fremtidige gavn. M3 er yderst meningsfyldt da den forbinder linjer udenom indre by, men netværkets "ryg" bør være lige, radiale linjer som maksimerer hastighed og dækningsområde. M5 lilla gør med alle sine sving rejsetiden mellem to punkter unødigt lang og langsom, noget jeg er bange for vi kommer til at fortryde i fremtiden når byen fortsat vokser. Indtil forslaget indegår som ét element i en samlet vision for fremtidens metro og s-togsnet vil jeg derfor være skeptisk.

Et par mere konkrete kommentarer:

Jeg undrer mig over fraværet af et forslag om at genbruge KVC centeret for M3/M4. Begge linjer passerer indenfor få meter af cityringen, så jeg forstår ikke hvorfor et teknikspor mellem de to linjer ikke kan anlægges, eller for lilla linje's vedkommende en direkte tunnel til det nuværende anlæg eller evt en forbindelse til M1/M2. Det vil give stordriftsfordele og for orange forslag vil det undgå en kilometer lang viadukt kun anlagt til dette formål.

Desuden ser jeg ikke nogle kommentarer på hvordan den byplanlægningsmæssige udformning af lynetteholmen og de andre betjente områder påvirker økonomien af projektet. Hvis der sættes en politisk målsætning for et meget lille antal biler i området og gennemfører det gennem lokalplanerne, så vil flere mennesker benytte metroen og projektets økonomi forbedres. Det kunne fx ske ved at lade parkering på stationsnære offentlige parkeringspladser ske på markedsvilkår. Ønsker man en bil grundet specielle behov er det helt fint, men så skal man bare selv betale den fulde pris. Det vil formentligt kraftigt forbedre projektets eksterne finansieringsbehov.

Endeligt vil jeg gerne ift forslag lilla pointere at prøvestenen er en af de tungeste industriområder vi har i københavn, og mange lastbiler passerer dagligt gennem tæt beboede områder for at komme hertil. Hvis det var muligt at rangere fragt fra jernbaneterrænet syd for hovedbanegården gennem M5 Lilla ud på området om natten vil det mindske partikelforureningen, minimere trafikulykker, sænke trafikstøjen, mindske sliddet på vejene, være godt for klimaet og mindske trafikken. Det samme kunne også siges om M4 til nordhavn, men det er formentligt for sent grundet dimensioneringen af

tunnelrøret.

Svar til: Høring 58488 af: Arne W. Petersen

APPLICATION DATE

6. september 2022

SVARNUMMER

3

INDSENDT AF

Arne W. Petersen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Alternativ Trafik

BY

Brøndby

POSTNR.

2605

ADRESSE

Gillesager 272, 1.th

HØRINGSSVAR

KØBENHAVNS METRO med 6 linier frem mod 2030

FORSLAG udarbejdet September 2022

Københavns metronet foreslås udbygget til følgende linier :

M1 (Ny liniefarve RØD) Glostrup Hospital - Rødovre - Vanløse - Nørreport - Chr.havn - Lufthavnen

M2 (Ny liniefarve ORANGE) Ejby (P) - Rødovre - Vanløse - Nørreport
- Chr.havn - Dragør (langs Engelsvej)

M3 (Ny liniefarve GUL) Ringlinien Hovedbanegården - Fr.berg - Østerport

M4 (Ny liniefarve GRØN) Tværlinie Nordhavn - Østerport - Kg. Nytorv
- Hovedbanegården - Ny Ellebjerg - Hvidovre Hospital - Avedøre (P) (- Brøndby Stadion)

M5 (Liniefarve BLÅ) Værløse(P-center) - Nørreport (Vendersgade*) -
Kg. Nytorv (nord) - Skuespilhuset - Operaen - Chr.havn (under Prinsessegade) - Vestamager -
Avedøre Holme (P-center v/ Stamholmen)

M6 (Liniefarve: VIOLET) DTU(P-center) - Lyngby C - Bispebjerg Hosp. - Parken - Rigshosp. - Nørreport
(Vendersgade*) - Operaen - Nyholm - Unicef Plads - Nordhavn (Øst) - Lynetteholm

NB! Ikke alle nye mellemstationer på linierne M2, M4, 5, og 6 er oplyst her !

VÆSENTLIGE ÆNDRINGER GENERELT:

Der bygges ny, dyb Metrostation Nørreport/Vendersgade for linierne M5 og 6, der under Peblingsøen skal føres under nuværende M1-2.

Underjordisk gennemgang etableres til eksist. Metro-station og til Nørreport S-station, nedgang Nørregade.

Samtlige stationer skal have udvidet antallet af døre til togene, og alle metrotog forlænges med 1 mellemvogn til 4 vogne(max. længde), a.h.t. større passagerkapacitet. Antallet af siddepladser skal opgraderes a.h.t. Længere rejser.

Alle stationer udbygges til mindst 2 elevatorer a.h.t. hurtig passagerveksel til/fra gade.

VÆSENTLIGE ÆNDRINGER LINIEMÆSSIGT:

Linierne M1 og M2 bytter linienummer, da M1 bliver vigtigste linie i forb. med lufthavnen.
M5 og M6 får ny station ved Nørreport under Vendersgade, parallelt med nuværende station, med gangtunnel til nuværende station (M1 / 2).

Linie M1 og M2

Forlænges fra Flintholm St. med nedgravning straks efter broen over Grøndals Parkvej, til ny underjordisk (tysk/østrigsk model: Unterpfaster-bahn) station Vanløse (afstand ca. 500 m. heraf underføring ca. 300 m. Dyk-vinkel som ved Fasanvej. Ny nedgang etableres ved 'Kronen'-torvet og elevator indbygges skånsomt i den gamle kommandopost.

Fra Vanløse føres som tunnelbane i dybde afh. af forholdene under Damhusengen til station RØDOVRE CENTRUM; (evt. med mellemstation DAMHUS ved Rødovrevej og Heerup Museum). Herfra videre underjordisk til RØDOVRE ARENA; videre mod STENAGER; (station HVISSINGE), og derfra drejes M1-tog af til GLOSTRUP HOSPITAL; og M2-tog drejes af til endestation EJBY (P-center) ved Fr.sundsmotorvej / Ringvejen. Begge endestationer udføres med forbindelse til Letbanens stop).

Afh. af nuværende og kommende bebyggelse bør der forberedes flere stationer undervejs. Mellem stationerne Forum og Frederiksberg etableres ny station BÜLOWSVEJ for betjening af boligområderne dér!

Fra Chr.havn fortsættes M1 uændret som nu til Lufthavnen.

M2 omlægges ad ny tunnel underjordisk til SUNDHOLMSVEJ (Am. Fælledvej); SUNDBYVESTER (ved idrætsparken); VEJLANDS ALLE (Irlandsvej); TÅRNBY ST. (under Øresundsbanen); LØJTEGÅRDSVEJ; TØMMERUP (Ugandavej / Klirstinehøj); ST.MAGLEBY (ved kirken); DRAGØR (under Vestgrønningen). **NB! I St.Magleby og Dragør udvises særlig omhu for at undgå skader på bevaringsværdige gamle bygninger og kvarterer, og området skal tilbageføres efter anlægsarbejdet til oprindeligt udseende. Nedgange til stationerne skal udføres så diskret som muligt og på en måde, så de falder naturligt ind i det historiske miljø, gerne camoufleret bindingsværk.**

Nuværende sporkurve mod Islands Brygge station benyttes fremtidigt som rangørspor til/fra depot Vestamager.

Linie M3 Ringbanen

Ingen ændringer i linieføring men flere stop:

Nye stationer: ØSTERBRO STADION (Gunnar Nu Hansens Plads); og CHURCHILLPARKEN (Frihedsmuseet/Langelinie)(a.h.t. dårligt gående).

Stationer udføres med SIDEPPERONER.

Linie M4

Forlænges til ORIENTKAJ (hvert andet tog udenfor turisttiden dog kun Orient Plads). *Turistlinie M4X køres mellem Orientkaj og Hovedbanegården.*

Følger iøvrigt M3 langs Cityring Øst.

Samt forlænges fra Ny Ellebjerg underjordisk frem til FOLEHAVEN / VIGERSLEVVEJ; HVIDOVRE HOSPITAL ØST (gl. hovedindgang); HVIDOVRE HOSPITAL VEST (ny hovedindgang); AVEDØRE (P-center) (ved Byvej); og BRØNDBY STADION (begrænset trafik udenfor spilledage o.l.).

Endvidere etableres ny station for Ndr. Frihavnsgade ved VICTOR BORGES PLADS a.h.t. de omkringliggende boligkvarterer (SIDEPPERONER).

Linie M5 (ny)

Primær station sammen med M6 **ny** NØRREPORT.

Retning vest afgrænses fra M6 under Peblingsøen til BLÅGÅRDS PLADS; videre til NUUKS PLADS (krydsning med M3); FUGLEBAKKEN (forbindelse til S-ringbanen); BELLAHØJ (ved Frederikssundsvej); RUTEN (forbindelse med bus mod Tingbjerg og Høje Gladsaxe); MØRKHØJ (Gladsaxe Møllevej); GLADSAXE RINGVEJ; KLAUSDALSBROVEJ; VÆREBRO (ved centeret); VÆRLØSE (P) (ved Kollekollevej). Hele vejen tunnelbane undtagen fra Værløse til Værebros.

Retning øst samkøres med M6 frem til Chr.havn **ny** station, og herfra grenes M5 over til Islands Brygge St. og videre til VESTAMAGER, hvorfra linien føres underjordisk frem til Kalvebodbroen. Herfra løber metro-banen "på stylder" over motorvejen, med stationerne JERNHOLMEN, AVEDØREHOLMEN, og AVEDØRE SYD (P-center).

Linie M6

Føres mod vest/nord fra **ny** NØRREPORT ST. under søerne underjordisk frem til RIGSHOSPITALET; videre til PARKEN (Øster Allé); VIBENSHUS RUNDDEL (krydser M3); frem til HANS KNUDSENS PLADS (gangtunnel til Ryparken S-st.).

Herfra under S-ringbanen til BISPEBJERG HOSPITAL; BISPEBJERG TORV; EMDRUP TORV; GENTOFTE HOSPITAL; VANGEDE (Brogårdsvej/Nybrovej); LYNGBY CENTER (evt. skift til Letbanen); DTU (Anker Engelundsvej); frem til HJORTEKÆR (P-center). Hele vejen som tunnelbane a.h.t. Øvrige vejnet.

Retning øst føres underjordisk fra Nørreport til KG.NYTORV NORD (langs Gothersgadesiden); videre til SKUESPILHUSET (Skt. annæ Pl.); OPERAEN; NYHOLM (Sixtus); LANGELINIE (Indiakaj); DFDS-TERMINAL; FRIHAVNEN(Redmolen).

P-CENTRE (angivet med (P) ved stationerne) skal primært muligt anlægges underjordisk i nødvendigt antal etager, og have direkte adgang til Metro stationen.

Afbenyttelse af P-centre (pendlere) skal indbefatte fri (abonnement-/P-billet-betalt) rejse på Metro-

nettet (enkelt P-billet dog kun samme dag/tidsrum ved flerdages parkering)! Derved kan en stor del af bilpendler-trafikken til/fra København reduceres væsentligt.

TILSLUTNINGSTRAFIK med busser, m.m. skal indrettes, så der er kortest mulig gå-afstand til stoppesteder for beboere langs linien, især ældre og dårligt gående.

Øvrig parallelkørende off. trafik skal genetableres / opretholdes a.h.t. lokale beboeres behov for kortere (eller længere) rejser! F.eks.: buslinien på Englandsvej til Dragør, og buslinie Svanemøllen - Østerport - Kg, Nytorv.

Udarbejdet med forbehold for evt. fejl og udeladelser.

TRAFIKFORSKER

**Arne W. Petersen
Gillesager 272, 1.th 2605 Brøndby**

Tlf. Mobil. 40757023 [mailto: arnewp1948@gmail.com](mailto:arnewp1948@gmail.com)

Svar til: Høring 58488 af: David Einhorn

APPLICATION DATE

6. september 2022

SVARNUMMER

2

INDSENDT AF

David Einhorn

BY

KBH K

POSTNR.

1354

ADRESSE

Ole Suhrs Gade 25

HØRINGSSVAR

Metro er som bekendt både eftertragtet og kan langt fra finansieres af passagerindtægter. Her er en idé til hvordan man kan give Frederikssundsvej metro, og give god offentlig betjening til Tingbjerg og andre ikke banebetjente områder, uden at skulle bygge helt derud, som er meget dyrt i forhold til passagergrundlaget og det manglende bebygbara jordareal der kan finansiere metro.

Ved at tage udgangspunkt i en fuldt udbygget M5 lilla ses en metrolinje der passerer De Gamles By. Jeg vil foreslå at man benytter den store græsplæne ved De Gamles Bys Kirke til at bygge et afgreningskammer. Der er ca 70x70x90m i en trekant. Herfra er der ca 1400m til Nørrebro St og i alt ca 2700m i direkte linje til et stort trekantet område placeret mellem Hulgårdsvej/Frederikssundsvej/Borups Allé. Herfra er der hurtig motorvejsadgang såvel som adgang til ring 2 samt Frederikssundsvej. Denne centrale placering gør det til et indlysende sted at placere en station med skift imellem bus og metro. Det er ikke noget vi har prøvet før i Danmark i denne skala, men er velkendt i udlandet for at øge området der dækkes af metro, hvor densiteten ikke rækker til direkte metrobetjening.

Med selve metroen når man lige at dække Bellahøj og store dele af Nordvest med metro. Bedre dækning af Nordvest/Bispebjerg kunne overvejes ved at bugte linjen nordpå og placere en station f.eks. ved Dorteavej/Frederiksborgvej, hvor der endnu ikke er byudviklet.

For selve trekanten hvor bus til metro forbindelsen placeres kunne man, hvis ambitionerne er til det, bygge meget højt med butikker, boliger og erhverv for man er lige ved metroen. Det kan hjælpe til med finansieringen. Under alle omstændigheder vil det gøre bussen væsentligt mere attraktiv, at man kan skifte bekvemt til metronetværket uden at skulle over den snævre indre Frederikssundsvej hvor hastigheden er lav og trafikken kan gå helt i stå. Tingbjerg vil helt kunne undgå Frederikssundsvej med en direkte bus ad motorvejen. Det samme gælder Gladsaxe Kommunes TV-Byen og Høje Gladsaxe. Helt godt vil det kræve noget businfrastruktur med ITS og mindre ændringer i udformningen af vejene, så det føles hurtigt og sikkert. Med hurtigbus ville man også kunne forbinde metronetværket ad motorvejen med letbanen på ring 3, erhvervskvarterene langs motorvejen i retning af Bagsværd og Farum, samt det meste af vejen til Herlev Hospital.

Ved at tænke busserne ind i planlægningen fra start får man meget mere for anlægskronerne i metroen. Hvis man tænker en situation med en ny ringmetro og et afgreningskammer der kan benyttes fra syd såvel som fra nord (eventuelt ved at togsæt fra den ene ringretning skifter fremdriftsretning i kammeret), vil store dele af den nordvestlige omegn få adgang til metronetværket med blot ét skift. F.eks. Lynetteholm til Herlev Hospital med blot ét skift. Selv mere komplekse forbindelser som f.eks. fra industrikvarteret i Bagsværd hvor bl.a. Novo Nordisk har hovedkvarter, ville man kunne tage til Kastrup lufthavn med blot to skift (Forum), med langt det meste af rejsen i metro. Via Nørrebro St og ringbanen får man f.eks. adgang til København Syd (Ny Ellebjerg) og landstrafikken med

to skift fra busområdet. Bispebjerg Hospital vil også få bedre adgang til metroen men effekten er mindre indlysende.

MATERIALE:

metrotilbusstation.jpg

metroilbusstation.jpg



Svar til: Høring 58488 af: Christian Stassen

APPLICATION DATE

6. september 2022

SVARNUMMER

1

INDSENDT AF

Christian Stassen

BY

Skodsborg

POSTNR.

2942

ADRESSE

Skodsborg Strandvej 114

HØRINGSSVAR

Mit forslag er følgende: vi skal lære af vores erfaringer med bygning af M1/2/3/4, og forberede den linje der bliver valgt til fremtiden. Med dette mener jeg:

1. Uanset hvilken linje der vælges, så bliver det næppe den sidste metrolinje vi bygger i Kbh
2. Vi skal derfor tænke på hvordan M5 senere vil blive udvidet, og bygge dette ind i projektet fra dag1

M5 lilla, som jeg mener er klart den bedste linje da den indbygger en løsning på trængslen over havnesnittet (hvilket nok er vigtigere end Lynetten for at fjerne nutidens flaskehalse), viser en eventuel fremtidig udvidelse til østerport ved at loope tilbage under vandet. MEN, det er IMO en langt bedre ide at bygge et afgreningskammer ved Refshaleøen allerede i denne fase, hvor man så ved en fremtidig udvidelse kan bygge videre til østerport, og senere hen færdiggøre "ringen" over Riget osv til Kbh H (som der vises med stiplede linje i det lilla forslag). Selvom Lynetteholmen er vigtig er der nok ikke specielt meget brug for to tunneller under havnen dertil, og en ringlinje der koerer fra østerport til Amager og tilbage over KbhH vil være en enorm gevinst for landet.

M5 orange, som jeg mener er for lille en ambition, bør som minimum forberedes til en fremtidig udvidelse som beskrevet ovenfor (dvs afgrening fra Reffen til Amager, og fra østerport videre vest på).

Ved tidligere metrobyggeri har der været en tendens til IKKE at bygge afgreninger til senere udvidelser dag1, hvilket har ført til store omkostninger senere. Som eksempel kan nævnes Kongens Nytorv som jo blev gravet op i to omgange fordi man ved bygning af M1/2 ikke byggede udvidelse til M3/4 selvom det var ret åbenlyst at det burde man. Så lad os lære af de fejl, og forberede os på udvidelser denne gang.

Let's not be penny wise but pound foolish!

Der kan henvises til dette online fora hvor mange forskellige linjer diskuteres:

<https://www.skyscrapercity.com/threads/m5-metro.2278384/page-14>

Kommunförvaltningen

Yttrande

Dnr: Ks 2022/685.710

Rickard Persson
Översiktplanarkitekt

Yttrande över Metrolinje M5 – Öresundsmetron angående val av sträckning i miljökonsekvensbeskrivning

Bakgrund

Köpenhamns kommun har den 25 augusti 2022, på bakgrund av en ansökan från Metroselskabet, beslutat att sätta igång processen för en miljökonsekvensbeskrivning för en ny metrolinje M5. Från den 5 september till den 31 oktober genomför Köpenhamns kommun därför en idéremissfas för den nya metrolinjen. Inom remissfasen kan medborgare, verksamheter och intresseorganisationer med flera inkomma med idéer och kommentarer till förslagen på möjliga stationslägen, liksom komma med önskemål om frågor som bör undersökas ytterligare.

Mot bakgrund av tidigare förundersökningar genomförda av Metroselskabet har Köpenhamns kommun och Transportministeriet pekat ut två möjliga alternativa linjedragningar för metroförsörjning av Lynetteholmen som kan bli aktuella för en vidare Miljökonsekvensbeskrivning: M5 Vest (Østerport St. - Lynetteholm) och M5 Øst via Amagerbrogade (Hovedbanegården-Refshaleøen-Lynetteholm). Dessa två linjealternativ ingår i den aktuella remissprocessen.

Integrationen på tvärs över Öresund påverkas positivt för medborgare och verksamheter i kommunerna på båda sidor av sundet av tillkomsten av en Öresundsmetro, genom att det skapas möjligheter för bättre utnyttjande av tillgänglig arbetskraft, bättre kompetensmatchning och förbättrad konkurrens. Det är viktiga förutsättningar för att skapa storstadseffekter, som kan öka produktiviteten och tillväxten omkring hela Öresund. En framtida Öresundsmetro kommer att innebära kortare restider mellan de två stora knutpunkterna Köpenhamn H och Malmö C så att uppemot 2,3 miljoner invånare på bägge sidor av Öresund kan nå 500 000 fler arbetsplatser inom 60 minuters restid jämfört med idag.

Vellinge kommun har ställt sig bakom de ställningstaganden och strategier som framgår av *Strukturplan för MalmöLundregionen*. Integrationen med Köpenhamn ska öka genom samarbete och utbyggnad av infrastruktur och kollektivtrafik över Öresund. Näringslivsutveckling som bidrar till hela regionens attraktivitet sker genom gemensamt arbete för att attrahera huvudkontor, skapa goda pendlingsmöjligheter och bygga ett varierat bestånd av bostäder. Regionens entréer, hamnar, flygplatser och stationer för höghastighetståg ska utvecklas med smidiga kopplingar in i regionen och ut i världen. Bebyggelseutveckling prioriteras till kollektivtrafiknära lägen längs befintliga och framtida nya starka kollektivtrafikstråk, med attraktiva miljöer. Det ska

finnas tillräckligt många bostäder för dagens och morgondagens befolkning. Vi ska gemensamt verka för god tillgång till utbildningsmöjligheter och fler arbetstillfällen. Boende på landsbygden och i mindre orter ska kunna ta del av utbudet i städer och större tätorter genom kollektivtrafik och cykel.

I Vellinge kommuns översiktsplan, ÖP2010, laga kraft 2013-06-27, pekas flera alternativa dragningar för en framtida spårburen trafik mellan Malmö och Falsterbonäset, t.ex. en lightrail, ut som potentiella framtida investering i en integrerad Öresundsregion. Ett sådant stråk finns också med i *Strukturplan för MalmöLundregionen*.

Vellinge kommuns synpunkter

Vellinge kommun förespråkar *Linje M5 Øst* som det bästa alternativet för Öresundsregionen.

Utbyggnaden av metrosystemet i Köpenhamn är viktig för hela Öresundsregionens utveckling. Från ett Öresundsregionalt perspektiv är linjealternativ M5 Øst via Amagerbrogade den bästa lösningen. Med denna linjedragning kan man bäst sträva efter fortsatt utveckling mot en integrerad arbets- och bostadsmarknad kring Öresund då den medger en möjlighet att senare etablera en metrolinje till MalmöLundregionen.

I samband med igångsättandet av en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för linjealternativ M5 Øst via Amagerbrogade bör det också, inom den samlade MKB-analysen, genomföras en delutredning som belyser möjligheterna för att etablera en anslutning av en framtida Öresundsmetro.

Vellinge kommun är den kommun i MalmöLundregionen, efter Malmö och Lund, som har störst utpendling till Danmark i faktiska tal och är även en kommun där det vanligaste födelselandet för invånarna (efter födda i Sverige) är Danmark.

Vellinge kommun delar den gemensamma målbild av högklassig regional kollektivtrafik 2035 i MalmöLundregionen som antagits av 11 skånska kommuner i *Strukturplan för MalmöLundregionen – Gemensam målbild 2035* och som förutom en Öresundsmetro även innehåller spårburen trafik (lightrail/spårväg) mellan Malmö och Falsterbonäset (tätorterna Tygelsjö-Hököpinge-Vellinge-Höllviken-Skanör-Falsterbo).

Vellinge kommun önskar en fortsatt god dialog med storstadskommunerna om regionens utveckling och vill särskilt lyfta möjligheten att utreda alternativa möjligheter att ansluta en Falsterbobana till en framtida Öresundsmetro.

Carina Wutzler
Kommunstyrelsens ordförande

Johanne Fabricius

Fra: Fællespostkasse Center for Byudvikling
Sendt: 3. november 2022 14:05
Til: Lisbeth Kjær Thomsen; Johanne Fabricius
Emne: TO. hørings svar fra CTR ifm. Idéfasehøring for metrolinje M5

Kære Lisbeth og Johanne

Til orientering har vi fået tilsendt nedenstående høringssvar fra CTR i CBU fællespostkassen i forbindelse med Idéfasehøring for metrolinje M5. Høringssvaret er modtaget inden for tidsfristen d. 31. oktober.

Mvh
Matilde

Med venlig hilsen

Matilde Thomasen Rasmussen
Studentermedhjælper
Team Planlægning

KØBENHAVNS KOMMUNE
Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling

Københavns Rådhus, Rådhuspladsen 1
1550 København V

Mobil 5137 3726
E-mail tv0s@kk.dk
EAN 5798009800176

Fra: Jan Hindsbo <JAH@CTR.DK>
Sendt: 31. oktober 2022 16:49
Til: Fællespostkasse Center for Byudvikling <cbu@okf.kk.dk>
Emne: Idéfasehøring for metrolinje M5

BAGGRUND

Københavns kommune har udsendt en høring om nye metrolinjer ”Idéfasehøring for metrolinjen M5”. Af materialet for høringen fremgår at det er en idéfasehøring før en miljøkonsekvensvurdering af projektet og har fokus på konsekvenser for implementeringen af projektet. CTR vil gerne gøre opmærksom på projektets konsekvens for fjernvarmeforsyningen i Storkøbenhavn.

ORIENTERING

CTR har tidligere kommunikeret med Metroselskabet vedr. 3 mulige traceer for metrolinjen, der skal forbinde Lynetteholmen med eksisterende infrastruktur. CTR har fået udarbejdet konsekvensrapport for placering af metrolinjer og stationer ved hhv. Julius Thomsens Plads på grænsen mellem København og Frederiksberg kommuner, samt ved Østerport station.

Ved 3 stationsplaceringer og ledningsstræk er behov for at omlægge ledninger eller bygværker ejet af CTR med tilhørende bygværker. Metroselskabet ønskede derfor CTR’s vurdering af, om ledningsomlægninger ved de pågældende 3 placeringer er mulige.

CTR gør opmærksom på at de valgte placeringer vil betyde væsentlige flytninger af fjernvarmeforsyningen i København og flytningerne vil betyde større driftsforstyrrelser når de gennemføres. Hvis de indikerede placeringer fastholdes vil fjernvarmes flytning af rør og kamre have stor indflydelse på det samlede projekt, da flytningerne kun kan ske i sommermånederne.



M5 lilla (perspektiv for udbygning) Forum Station (Julius Thomsens Plads)

Placeringen af en metrostation (udvidelse af den eksisterende som følge af kobling til ny ring) betyder flytning af alle ledninger beliggende mellem Forum og vekslersstationen samt CTR's hovedledning til Sankt Thomas Plads. Vekslersstationen ved Julius Thomsens Plads er et knudepunkt for CTR's forsyning, og en omlægning er estimeret til 73 mio. kr. i 2019 eksklusiv driftstab.

Metroens placering vil ligeledes påvirke ledninger fra vekslersstationen tilhørende HOFOR og Frederiksberg Forsyning.

M5 Orange undergrund ved Østerport Station

Den projekterede ny metrolinje fylder hele bredden af Østbanegade fra Trondhjems Plads til Oslo Plads, så CTR's hovedledning skal flyttes til bagvedliggende Kristianiagade. Projektet er estimeret til 113 mio. kr. i 2019 eksklusiv driftstab.

M5 Lilla ved Kløverparken Station og placering af metro langs Prag Boulevard.

Den projekterede metrostation er beliggende lige over CTR's hovedledning, som forsyner bl.a. Tårnby. Omlægningen er estimeret til 15 mio. kr. i 2019.

Venligste hilsner

Jan Hindsbo
Vicedirektør
Stæhr Johansens Vej 38
DK-2000 Frederiksberg
Phone: +45 38 18 57 45 Mobile +45 60162038
E-mail: JAH@CTR.dk
www.ctr.dk