

Hvidbog idefasehøring miljøkonsekvens- vurdering metrolinje M5

03-02-2023

Sagsnummer i F2
2022 - 16515

Dokumentnummer i F2
2294636

Sagsnummer eDoc
2022-0340304

Hvidbog over høringssvar i forbindelse med idefasehøringen for metrolinje M5

1 Indledning	s. 2
Baggrunden for M5	
Om høringen	
Om hvidbogens opbygning	
Videre proces	
2 Sammenfatning	s. 3
3 Beskrivelse af M5	s. 4
4 Indkomne ideer og forslag til M5	s. 5
Indkomne ideer og forslag til M5 lilla linje	s. 5
Om lilla linje	
Stationer og linjeføring	
Forslag og justeringer af lilla linje og stationer	
Øvrige bemærkninger og forslag angående lilla linje	
Indkomne ideer og forslag til M5 orange linje	s. 16
Om orange linje	
Forslag og justeringer af orange linje og stationer	
Indkomne ideer og forslag vedrørende placering af kontrol- og vedligeholdelsescenter (KVC) på Prøvestenen	s. 18
Indkomne ideer og forslag til metroudbygningen generelt i forbindelse med M5	s. 19
Fremtidssikring ift. kapacitet, udvidelser og tilkoblinger	
Indretning af stationer og tilgængelighed	
Sikre sammenhæng med øvrig infrastruktur	
Fremtidssikring ift. skybrud og vandstandsstigninger	
Støj og vibrationer	
Drift og vedligehold	
Klima og miljø	
Forsyning og ledninger	
Byggepladser	
Trafik	
Rekreative interesser	
Myndighed og ejer	
Forslag om navngivning	
Øvrige bemærkninger og forslag til andre metrolinjer og forslag til infrastrukturudvikling generelt i København	s. 26
Øvrige bemærkninger til metroudbygning	s. 28

Bilag

Præsentation fra borgermøder og opsamling fra møderne

Skematisk oversigt over høringssvar

INDLEDNING

Baggrund

Et politisk flertal i Folketinget og Borgerrepræsentationen har ønsket at undersøge, hvordan en ny metrolinje M5 kan understøtte en bæredygtig byudvikling i de nye områder i Østhavnen herunder på Kløverparken, Refshaleøen og Lynetteholm.

Metroselskabet, som er byggherre på projektet, ansøgte i juni 2022 Københavns Kommune og Trafikstyrelsen om at igangsætte en miljøkonsekvensvurderingsproces for metrolinjen M5. Dette med henblik på at Metroselskabet kan udarbejde en miljøkonsekvensrapport, som baggrund for en tilladelse til anlæg af metro til Østhavnen. I ansøgningen er skitseret to alternative linjeføringer for M5 - en orange og en lilla linje. Københavns Kommune er myndighed for den del af projektet, der ligger i Københavns Kommune, og Trafikstyrelsen er myndighed for den del af projektet, der ligger på søterritoriet. Københavns Kommune har i Økonomiudvalget d. 16. august og Borgerrepræsentationen d. 25. august 2022 besluttet, at der skal gennemføres en idefasehøring, som er en offentlig høring om den nye metrolinje M5. Dette med henblik på at alle borgere, virksomheder og interesseorganisationer m.fl. i idefasen kan komme med ideer og forslag til den nye metrolinje M5 forud for den videre proces med udarbejdelse miljøkonsekvensvurderingen.

Forud for at Metroselskabet igangsætter udarbejdelsen af miljøkonsekvensrapporten, skal myndighederne fastlægge omfang og detaljeringsgrad af de oplysninger om miljøforhold, der er relevante i forbindelse med anlæg af M5 og derfor skal indgå i rapporten. Som udgangspunkt for myndighedernes afgrænsningsudtalelse, udarbejder Metroselskabet et afgrænsningsnotat.

Indkaldelse af idéer og forslag

Kommunen har gennemført høringen via kommunens høringsportal blivhoert.kk.dk i perioden 5. september- 31. oktober 2022. Derudover har der været afholdt et fysisk borgermøde i Islands Brygge Kulturhus d. 28. september og et online borgermøde d. 6. oktober 2022, hvor der blev informeret om projektet og givet mulighed for at stille opklarende spørgsmål til den forestående planlægning. Præsentationer fra mødet og opsamling fremgår af bilag.

Denne hvidbog

Denne hvidbog indeholder et emneopdelt resumé af de ideer og forslag, som fremgår af de indkomne høringsvar efterfulgt af Københavns Kommunes bemærkninger til høringssvarene. Metroselskabet har bidraget med input til bemærkningerne.

Når høringssvarene kommer fra myndigheder, organisationer og grupperinger nævnes disse ved navn sammen med høringssvarnummer. For øvrige høringssvar angives alene høringssvarnummer.

Der er modtaget i alt 381 forslag og idéer fra myndigheder, virksomheder, organisationer og foreninger samt fra privatpersoner. Alle høringssvarene fremgår samlet af bilag.

Den videre proces

Metroselskabet vil anvende hvidbogens indhold i forbindelse med udarbejdelsen af afgrænsningsnotatet for miljøkonsekvensrapportens indhold. Afgrænsningsnotatet sendes i offentlig høring i marts 2023. Trafikstyrelsen og Københavns Kommune vil som myndigheder udarbejde udkast til afgrænsningsudtalelse som fremlægges, sammen med resultatet af høringen af afgrænsningsnotatet til politisk behandling i foråret 2023.

SAMMENFATNING

Høringssvarene indeholder mange synspunkter om projektet, hvoraf de mest gennemgående er følgende:

- Flere høringssvar bakker op om mere metro og foretrækker lilla linje fremfor orange linje, med henvisning til at lilla linje løser "Havnesnittet" og fordi lilla linje med sine 9 stationer giver mere metro til København sammenlignet med orange linje, der har 4 stationer. Der skal arbejdes videre med lilla linje, og vil være den linje der belyses i miljøkonsekvensvurderingen.
- Flere høringssvar omhandler miljøpåvirkninger i anlægsperioden og driftsperioden ved de kommende metrostationer, og indeholder forslag til justeringer af linjer og stationer. Dette er forhold der belyses i miljøkonsekvensvurderingen. Flere høringssvar foreslår at lilla linje etableres som ring fra start. På sigt vil det være muligt at videreføre lilla linje fra Lynetteholm til Østerport og videre som en ringlinje forbi Rigshospitalet og Stengade til København H. Det indgår i miljøkonsekvensvurderingen, at der vil kunne ske en mulig forlængelse af lilla linje ud over det forløb, der nu miljøkonsekvensvurderes.
- Flere høringssvar gør indsigelse mod at metroen på delstrækninger etableres som højbane og foretrækker tunnellsning på hele linjen. Både højbaneløsning og tunnellsning vil blive belyst i miljøkonsekvensvurderingen.

Flere høringssvar gør indsigelse mod at kontrol- og vedligeholdelsescenteret etableres på Prøvestenen, da det vil indskrænke de nuværende virksomheders erhvervs- og industriaktiviteter på Prøvestenen. Placering og udformning af kontrol- og vedligeholdelsescentret på Prøvestenen belyses i miljøkonsekvensvurderingen. De foreslåede alternative placeringer, som fremgår af høringssvar, vurderes ikke egnede. Placeringen som er foreslået i idefasehøringen, vil blive belyst i miljøkonsekvensvurderingen. Herunder vil det blive belyst om det er muligt at indskrænke arealet til KVC, og det er muligt at trække anlægget mod vest og derudover om det er muligt at placere det oven på den eksisterende jordvold.

- Flere høringssvar er optaget af at M5 etableres i sammenhæng med øvrig infrastruktur og at kapacitetsudvidelser og forlængelser muliggøres fra start.
- Flere høringssvar ønsker, at der forberedes til en kobling af en evt. kommende Øresundsmetro. Muligheder for etablering af afgrenningskammer mv. til evt. kommende Øresundsmetro vil blive belyst, som en del af miljøkonsekvensvurderingen.
- Flere høringssvar ønsker andre linjeføringer. Herunder foreslås metro til Brønshøj, metro forbi Hospitalerne, metro længere ud på Amager og til Dragør. Derudover indeholder flere høringssvar forslag til anden infrastrukturudvikling herunder eksempelvis etablering af letbane, udbygning af S-togsnettet m.v. Disse forslag vil ikke belyses i miljøkonsekvensvurderingen. Det vil kræve ny politisk beslutning at sætte flere udredninger om mere kollektiv infrastruktur i gang, og vil ikke blive belyst med miljøkonsekvensvurderingen.

BESKRIVELSE AF M5

Den nye metrolinje M5 omfatter to forslag til linjeføring. En lilla og en orange linje.

M5 Lilla

Linjen er en ny selvstændig metrolinje med ni stationer. Linjen går fra Københavns Hovedbanegård via Islands Brygge, Amagerbrogade og Refshaleøen til Lynetteholm. Det er på sigt muligt at videreføre linjen til Østerport med udbygning som ringforbindelse eller videreføre linjen til Nordhavn.

Den lilla linje skaber en ny metroforbindelse på tværs af den sydlige del af havnen. Dermed løser den kapacitetsudfordringen i metrosystemet ved at aflaste M1/M2. Linjen anlægges i etaper, hvor første etape går fra København H til Refshaleøen, og linjeføringen fortsættes til Lynetteholm, hvor stationerne åbner i takt med byudviklingen.

De ni stationer på lilla linje er:

- København H – stationen kan placeres enten ved Reventlowsgade (hovedforslag) eller i Bernstorffsgade. Et fælles omstigningsområde under jorden giver mulighed for skift til metro M3/4, S-tog, regionaltoget og internationale tog.
- v/ Bryggebroen – placeres i Axel Heides Gade.
- DR Byen – placeres under DR's parkeringsplads vest for den eksisterende metrostation. Skift til den eksisterende station sker via omstigning på terræn.
- v/Amagerbrogade – har to mulige varianter, hovedforslaget v/Amagerbrogade Nord, hvor stationen placeres mellem Hans Bogbinders Allé og Prinsesse Christines Vej eller varianten v/Amagerbrogade Syd, hvor stationen placeres ved Sundbyøster Plads.
- Lergravsparken – der vil via et fælles omstigningsområde være mulighed for skift til metro M2 med forbindelse til lufthavnen.
- v/Prags Boulevard Øst – placeres ved Kløverparken. Herfra føres metroen via en rampe til højbane eller føres videre som tunnel til Refshaleøen.
- v/Refshaleøen – højbanestation, der placeres tæt på centrum af Refshaleøen og orienteres nord-syd.
- v/Lynetteholm Syd – stationen anlægges på højbane. Den præcise placering skal fastlægges som del af en kommende helhedsplan.
- v/Lynetteholm Nord – stationen anlægges på højbane. Den præcise placering skal fastlægges som del af en kommende helhedsplan.

M5 lilla tilknyttes et kontrol- og vedligeholdelsescenter på Prøvestenen hvor forgreningen til KVC sker efter Lergravsparken.

M5 Orange

Orange linje er ligesom lilla linje en ny selvstændig metrolinje med fire stationer. Linjen går fra Østerport under Københavns Havn ved Langelinje til Refshaleøen og videre til Lynetteholm, hvor stationer åbner i takt med byudviklingen.

De fire stationer på orange linje er:

- Østerport – stationen placeres i Østbanegade, hvor det vil være muligt at skifte til metro, S-tog og regionaltoget.
- v/ Refshaleøen – højbanestation, der placeres tæt på centrum af Refshaleøen og orienteres øst-vest.
- v/Lynetteholm Syd – højbanestation. Den præcise placering skal fastlægges som en del af en kommende helhedsplan.
- v/Lynetteholm Nord – højbanestation. Den præcise placering skal fastlægges som del af en kommende helhedsplan.

M5 orange tilknyttes et kontrol- og vedligeholdelsescenter på Prøvestenen, hvilket forudsætter, at der etableres et enkeltsporet teknisk spor som højbane fra Refshaleøen. Det vil medføre, at højbanen vil krydse Margretheholm Havn og videreføres over vandet til Prøvestenen. Alternativt kan kontrol- og vedligeholdelsescentret placeres på Lynetteholm.

INDKOMNE IDEER OG FORSLAG til M5

Indkomne ideer og forslag til M5 lilla linje

Om lilla linje

51 hørings svar bakker op om mere metro til København. I mange hørings svar bakkes der specifikt op om lilla linje, da denne i højere grad binder København sammen, fordi den vil supplere og aflaste de øvrige metrolinjer til og fra Amager (Havnesnittet), fordi den giver mere metro til flere byområder sammenlignet med orange linje, og fordi den muliggør senere tilkobling af en Øresundsmetro (hørings svar nr. 1, 5, 6, 7, 8, 10, 14, 18, 21, 24, 25, 28, 31, 33, 34, 40, 43, 44, 93, 148, 149, 194, 199, 209, 221, 236, 240, 243, 245, 253, 260, 261, 265, 272, 279, 305, 312, 362, 316, 305, 311, 328, 331, 334, 335, 340, 345, 349, 354, 360 og 362)

Københavns Kommune tager tilkendegivelserne og synspunkterne med i den videre proces med miljøkonsekvensvurdering af lilla linje.

Stationer og linjeføring

København H

Af hørings materialet fremgår det, at stationen kan placeres enten i Reventlowsgade (hovedforslag) eller i Bernstorffsgade, hvor et fælles omstigningsområde under jorden giver mulighed for skift til metro M3/M4, S-tog, regionaltoget, og internationale toget.

Der er flere hørings svar der omhandler forslag om stationsplaceringerne ved København H (hørings svar nr. 351, 300, 277, 266, 323, 238 og 230).

Ejerforeningen Reventlowsgade 26-30 (351), A/B Stampesgade 5 (300) og Ejerforeningen Tietgensgade 2/Reventlowsgade 32 (277) udtrykker bekymring for støj og gener i forbindelse med byggepladsperioden for ny metro. De er overraskede over, at man så kort efter færdiggørelsen af Cityringen skal have en byggeplads igen, med de negative konsekvenser det vil have for de omkringboende. Derudover er ejerforeningerne bekymrede for, om de bevaringsværdige ejendomme i området er i risiko for at få yderligere skader på grund af byggeriet. De foreslår, at stationen i stedet etableres i Bernstorffsgade, da der ikke vil være tale om beboergener i samme grad.

Trafikskabet Movia (266) bemærker, at busdriften ved København H vil blive påvirket negativt i væsentlig grad, hvis man vælger at placere stationen, og dermed byggepladsen, ved Bernstorffsgade frem for Reventlowsgade. Det skyldes, at buslinjer som linje 31, 2A, 7A, 5C og 250S med mange passagerer skal omlægges, da de ikke længere kan holde ved deres busholdeplads. Movia bemærker, at der mangler en redegørelse for en midlertidig placering af busholdepladsen samt hvordan holdepladsen ved Bernstorffsgade genetableres efter anlæg af metrostationen.

HOFOR (323) bemærker, at de har større, kritiske forsyningsledninger ved Københavns H. HOFOR har med bidrag fra Metroselskabet foretaget en grundig screening af mulige ledningsomlægninger på den forsyningsmæssige meget kritiske og komplekse lokation. På baggrund af denne screening anbefaler HOFOR en stationsplacering på Reventlowsgade og fraråder direkte en M5-station på Bernstorffsgade. Vurderingen baserer sig på forhold vedr. omkostninger, anlægsgener, forsyningsrisici og varigheden af anlægsperioden.

DSB (238) anbefaler, at gangtunnel under perronerne på København H ændres. De foreslår en tunnelplacering længere mod syd, dvs. meget tættere på Tietgensbro. En sydligere placeret tunnel vil endvidere kunne betjene perroner syd for Tietgensbro, ligesom cykelparkering på broens sydside vil kunne knyttes tættere til både jernbane og metro.

Det delvist DSB ejede selskab P/S Downtown CBD (230) foreslår, at linjeføringen ændres, så den ikke føres direkte under matrikel 1690, Udenbys Vester Kvarter, København, og kontrollårnet for Banedanmark beliggende på nabomatriklen 1695a. Dette begrundes med at 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.

Københavns Kommunes bemærkninger

Metroselskabet har oplyst, at den foreslåede station ved Københavns Hovedbanegård på M5 Lilla er

afgørende for at kunne aflaste M1/M2, ved at skabe yderligere metrokapacitet på tværs af havnen. En metrostation ved Københavns Hovedbanegård vil give omstigningsmuligheder med M3, M4, busser, S-tog, regional- og internationale tog.

Stationen vil forblive et centralt transportknudepunkt for al mobilitet i København og uden for København i de næste 100 år. Det er derfor vigtigt, at den bedst mulige langsigtede løsning findes for borgerne i byen.

Der er i idéfasehøringen præsenteret to mulige stationsplaceringer ved Københavns Hovedbanegård, henholdsvis i Reventlowsgade og Bernstorffsgade.

I udformningen af kommende stationen er der fokus på at reducere størrelsen af infrastrukturen ved at bygge højtliggende undergrundsstationer, hvilket giver kortere byggetider og reducerer gener for naboerne. Metroselskabet har på baggrund af anlæg af Cityringen opnået erfaring med design, anlægsmetoder, den københavnske undergrund, risikohåndtering mv., og arbejder altid for at minimere risikoen for bygningskader.

Der vil være støj forbundet med at anlægge den nye metrolinje. Metroselskabet oplyser, at det forventes, at langt hovedparten af arbejdet vil kunne udføres i dagtimerne, således at naboerne ikke får forstyrret deres nattesøvn. Naboerne vil løbende blive informeret om, hvad der skal ske på byggepladserne og det forventede støjbillede. Det er forventningen, at bl.a. nye eldrevne maskiner vil støje mindre end de traditionelt anvendte dieseldrevne maskiner. Miljøkonsekvensrapporten vil indeholde en beskrivelse af støj og hvilke mulige afværgeforanstaltninger, som kan etableres.

I forbindelse med tidligere metroudbygning har der været perioder med udvidet arbejdstid, hvor berørte naboer har været berettiget til og fået tilbudt compensation. Dette var med henblik på, at naboerne efter eget valg kunne træffe beslutning om de forholdsregler, de måtte ønske, for at afværge eventuelle støjgener, eksempelvis gennem ændring af boligens indretning, afværgeforanstaltninger eller lignende. En evt. lignende ordning i forbindelse med udbygning af M5 er noget, der skal træffes beslutning om i forbindelse med anlægsloven.

Københavns Kommune er enig med Movia i, at en placering af byggepladsen for M5 ved Bernstorffsgade har store konsekvenser for busdriften i anlægsfasen og at driftsfasen kan blive påvirket efter anlæg af metropladsen. Københavns Kommune bemærker, at de berørte buslinjer ved Bernstorffsgade er tværkommunale og servicere passagerer fra både København, Frederiksberg, Hvidovre, Tårnby, Herlev, Dragør, Bagsværd og Rødovre Kommune. Linjerne har til sammen cirka 35 mio. buspassagerer pr. år. Miljøkonsekvensrapporten vil belyse de trafikale konsekvenser for både bus- og biltrafikken.

Københavns Kommune bemærker derudover, at det er vigtigt, at planer for placering af byggeplads ved Hovedbanegården samtænkes med evt. gennemførelse af projekt om bypark i Vesterbro Passage.

Københavns Kommune er opmærksom på behovet for flytning af mange forsyningsledninger og deraf følgende gener og omkostninger, særligt ved en stationsplacering i Bernstorffsgade. Metroselskabet har oplyst, at selskabet er bevidst om, at anlæg af M5 vil kræve flytning af mange ledninger, og at Metroselskabet vil samarbejde med de forskellige forsyningselskaber om at udvikle løsninger, der så vidt muligt minimerer virkningerne af metroarbejdet.

Metroselskabet har oplyst, at placeringen af en tunnel ved Københavns H vil blive undersøgt som en del af stationsdesignet i næste fase og vil således indgå i miljøkonsekvensvurderingen. Hensigtsmæssigheden af en anden tunnelplacering vil afhænge af stationens udformning og beliggenhed, samt placering af hovedtrappe og ventilationsskakte.

Det er ikke sikkert, at det er muligt at undgå tunnelboring under matrikel 1690 og 1695a. Linjeføringen vil blive videreudviklet og fastlagt i kommende projektfaser og det vil, hvor det er muligt, blive koordineret med 3. parter, for at reducere den potentielle påvirkning.

På baggrund af ovenstående bemærkninger vil stationsplacering i Reventlowsgade belyses i miljøkonsekvensvurderingen og den forslåede stationsplacering i Bernstorffsgade vil ikke belyses yderligere.

v/ Bryggebroen- placeres i Axel Heidees Gade

I høringssvarene tilkendegiver flere, at de bakker op om en station ved den sydlige del af Islands Brygge, hvor der i dag bor mange mennesker, som vil have glæde af en metro tættere på.

17 høringssvar nævner, at den nuværende trafikale situation med mange cyklister og fodgængere ved Axel Heides Gade, der skal til og fra Bryggebroen, er et opmærksomhedspunkt i forhold til både anlægsperioden og den efterfølgende drift, og noget som ønskes undersøgt nærmere.

Nogle foreslår, at stationen flyttes til en anden placering, herunder foreslås: Sturlasgade, Kigkurren, Fisketorvet, den "grønne kile" nord for den foreslåede placering ved Sundhedsstyrelsen, Artillerivej/Rundholdtvej eller øst for Artillerivej (40, 93, 158, 183, 217, 219, 224, 226, 227, 242, 254, 318, 319, 320, 368, 371 og 376).

Københavns Kommunes bemærkninger

Metroselskabet vurderer, at det er teknisk muligt at flytte stationen v/Bryggebroen til en placering nær Sturlasgade. Dette bevirker imidlertid, at stationen kommer tættere på den eksisterende M1 station 'Islands Brygge', hvorved der bliver et overlap i forhold til de to stationers oplande.

Yderligere vurderer Metroselskabet, at det er teknisk muligt at placere en station mere sydligt ved Hilmar Baunsgaards Boulevard, under hensyn til den plads, der er til rådighed. Denne stationsplacering vil medføre, at linjeføringen bliver længere og at der dermed bliver længere rejsetid fra Københavns H i retning mod DR Byen. Linjeføringen vil sandsynligvis skabe behov for flere nødsakke og dermed flere metrobyggepladser i byen. Hertil kommer at nødsakke og længere tunneller, vil forøge linjens CO₂-aftryk, anlægsperiode, transport af udgravet jord, anlægsomkostninger mm. Stationen vil desuden få længere afstand til Axel Heides Gade, som er et område med mange arbejdspladser, og dermed mange potentielle passagerer.

Der er i dag ved at blive opført en station ved Fisketorvet, som en del af M4 mod Sydhavn. En flytning af stationen ved Bryggebroen til Fisketorvet vil skabe overlap mellem stationsoplandet for de to stationer, og vil potentielt mindske adgangen til den nye station for folk, der bor syd for Bryggebroen.

Ift. konsekvenserne for den lokale trafik, ved anlæg af en metrostation, herunder påvirkningen af fodgængere og cyklister, samt mulige afværgeforanstaltninger er det forhold som vil blive belyst nærmere i miljøkonsekvensvurderingen.

DR Byen - placeres under DR's parkeringsplads vest for den eksisterende metrostation

DR (263) er positive over for metroplanerne ved DR Byen, men fremhæver, at planerne om at etablere metro ved DR Byen vil medvirke til udfordringer vedrørende parkeringsbehovet i tilknytning til DRs virke og koncerthuset. Derudover er DR bekymret for de akustiske påvirkninger af DR's og Koncerthusets produktioner. Yderligere bemærker DR, at DR's eget byggeprojekt på parkeringsarealet vil blive påvirket. DR foreslår i den forbindelse, at der foretages en grundigere undersøgelse af, hvorvidt det er muligt at føre M5 uden om DR-byen.

AP-Ejendomme (363), der står for DRs byggeprojekt, og DR (263) opfordrer til, at såfremt placering af en metrostation ved DR byen fastholdes, at en række forhold undersøges nærmere. Herunder 1) om planlagt placering af cross- overspor, i den nordvestlige ende af den skitserede skakt på DR's grund, kan flyttes til anden placering, 2) om selve station kan placeres længere mod syd og evt. med en mere vest-østgående retning for at begrænse byggefeltet og 3) om byggepladsen kan etableres et andet sted end på DRs parkeringsareal. Derudover foreslår AP Ejendomme en række principper for tilpasning af metroprojektet med kommende projekt med etablering af parkering i konstruktion ved DR Byen. Herunder foreslås det, at de to projekter koordineres tidsmæssigt, sådan at p-kælder etableres før metrobyggeriet. De foreslår derudover justering af den forudsatte placering af byggefelter ved at overveje, hvordan metroforpladsen, DRs arealer, fællesarealer og offentlige arealer ligger bedst i Ørestad Nord.

Københavns Kommunes bemærkninger

Metroselskabet vurderer ikke, at det med hensyn til placeringen af stationen og en dobbelt sporforbindelse mellem de to hovedspor (crossover) ved DR Byen er muligt at flytte stationen eller sporskiftekommeret til anden placering, men at det er muligt at koordinere med andre interessenter/aktører og foretage mindre justeringer af stationsplaceringen. En alternativ placering af arbejdsplads og Station på Amager Fælled vurderer Københavns Kommune ikke egnet på grund af, at Amager Fælled er fredet.

DR Byen vil blive en central omstigningsstation i metronettet, og det er derfor vigtigt at minimere omstigningstiden mellem stationsperronerne. Dette kræver en højtliggende undergrundsstation, der placeres så tæt på den eksisterende station som muligt. Derudover er det vigtigt at sikre, at systemet er tilstrækkelig robust til at kunne levere et højt serviceniveau i forbindelse med vedligeholdelse eller under afbrydelser. For at opnå dette skal sporforbindelsen mellem de to hovedspor (crossover) placeres så tæt på stationen som muligt, ideelt lige ved siden af skiftestationen. Det nuværende forslag tager desuden højde for nærheden til Amager Fælled, og stræber efter at undgå at udføre planlagt arbejde, der vil påvirke det fredede område, f.eks. grundvandsregulering.

v/ Amagerbrogade

Der er fremlagt to mulige varianter. Den ene varianter v/ Amagerbrogade Nord, hvor stationen placeres ved OPUS Amager mellem Hans Bogbinders Allé og Prinsesse Christine Vej. Den anden variant er v/Amagerbrogade Syd, hvor stationen placeres ved Sundbyøster Plads.

Et flertal af høringssvar ønsker, at lilla linje føres via Amagerbrogade Syd. Dette med henvisning til at Sundbyøster Plads allerede er et knudepunkt, at mange børn og unge færdes i området på grund af skole, institutioner og fritidstilbud inden for nærområdet, og at der er mulighed for omstigning til bus, at pladsen har god synlighed og ligger åbent direkte ud til Amagerbrogade, og at det vil skabe liv og løfte området (5, 6, 8, 44, 165, 179, 194, 210, 211, 212, 213, 216, 221, 232, 252, 272, 279, 292, 293, 308, 312, 346, 368, 371, 376).

Ved en placering ved Amagerbrogade Syd ønskes det af MiljøPunkt Amager (316) og Amager Øst Lokaludvalg (272), at en evt. placering af en metrostation på Sundbyøster Plads udføres, så pladsen ikke forringes ift. den omfattende fornyelse som er sket i regi af Områdefornyelsen Sundby (316, 272).

Region Hovedstaden (331) foretrækker også placering ved Amagerbrogade Syd, da Region Hovedstaden i dag driver en række ambulante psykiatriske funktioner på Hans Bogbinders Alle, som skal flyttes, hvis der skal etableres metro. Det er regionens forventning, at det vil blive vanskeligt at finde tilsvarende erstatningslokaler – både i praksis og økonomisk. Maskine Amager (293) henviser til konkrete aktiviteter som finder sted i bygningerne, og bemærker ligeledes at det kan blive vanskeligt at finde andre egnede steder til aktiviteterne.

Derudover gøres der i flere høringssvar opmærksom på, at regionens bygninger "Skt. Elisabeth" er et gammelt hospital i Sundby med en vigtig historie og er særligt afholdt af lokalsamfundet, og Amagerbrogade Syd-placeringen derfor foretrækkes som løsning (293, 272).

Sankt Annæ Skole (273) bemærker, at de vil blive generet af støj, hvis der skal være metrobyggeplads ved Amagerbrogade Nord i mange år.

Københavns Kommunes bemærkninger

Københavns Kommune er opmærksom på mulighederne for at skabe et samlende og trafikalt knudepunkt ved Sundbyøster Plads. Københavns Kommune er opmærksom på at Sundbyøster Plads netop er nyindrettet, og vil i den udstrækning det er muligt tage højde for de intentioner pladsen er indrettet efter i dag ved en evt. fremtidig nyanlæggelse.

Metroselskabet har oplyst, at begge stationsplaceringer har samme passagerprognose for linjen i sin helhed, dog vil flere passagerer have adgang til Amagerbrogade Syd og dermed større mulighed for omstigning til bus. Omvendt vil stationen ved Amagerbrogade Syd medføre en smule længere rejsetid.

Anlæg af en station ved Amagerbrogade Nord vil betyde, at en del af Sankt Elisabeth Hospital vil skulle rives ned. De bygninger, der potentielt skal fjernes, er de tre anneksbygninger, der ligger mere sydligt, og ikke bygningen fra 1905 med maleriet af Jais Nielsen. Hospitalet huser i øjeblikket medicinske og administrative faciliteter for Region Hovedstaden og Københavns Kommune.

I miljøkonsekvensvurderingen vil stationsplacering ved Amagerbrogade S blive belyst og stationsplacering ved Amagerbrogade N udgår som mulig placering.

Skakt ved Filipsparken

Amager Øst Lokaludvalg (272) ønsker, at skakt ved Filipsparken anlægges et sted der giver færrest mulige gener for naboerne.

Københavns Kommunes bemærkninger

Nødskakten er placeret ud fra afstandskrav i forhold til nærmeste redningsvej samt ud fra et hensyn til at undgå nedrivning af bygninger. Miljøpåvirkningerne af skakten vil indgå i miljøkonsekvensvurderingen sammen med eventuelle afværgeforanstaltninger.

Lergravsparken

Enhedslisten Amager Øst (341) spørger ind til, hvad planerne for ny metro betyder for Lergravsparken station ang. byrummet og busforbindelserne.

Københavns Kommunes bemærkninger

Konsekvenserne for byrum og fysisk adgang til busforbindelser ved Lergravsparken station vil blive belyst som en del af miljøkonsekvensvurderingen. Udformningen af metroforpladsen og byrummet vil blive fastlagt i en kommende lokalplanproces, hvor borgere, lokaludvalg og øvrige interessenter vil blive inddraget.

v/ Prags Boulevard Øst

Amager Øst Lokaludvalg (272) ønsker, at det undersøges, hvor en kommende stationsplacering bedst kan ligge ift. at kunne betjene flest mulige beboere i området. Skanska (302) foreslår, at stationen 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. Skanska bemærker endvidere, at bygningen "Krudthuset" kan anvendes til erhverv, som cafe eller lign. Samtidig vil det være muligt at etablere metrostationens hovedtrappe og sekundærtrappe, så opgang til både Amager Strandvej og Prags Boulevard er mulig.

Københavns Kommunes bemærkninger

Metroselskabet vurderer, at det vil være teknisk muligt at placere stationen v/Prags Boulevard Øst mere sydligt mod Amager Strandvej, men at det på grund af lokale forhold kan betyde, at stationen skal anlægges som en dyb undergrundsstation i stedet for som en højtliggende undergrundsstation, hvilket vil forøge linjens CO₂ aftryk, anlægsperiode, transport af udgravet jord, anlægsomkostninger mm. Det skal bemærkes, at tilslutning af en evt. Øresundsmetro kan vanskeliggøre en mere sydlig placering som foreslået af Skanska.

Den foreslåede stationsplacering v/Krudthuset tager ikke højde for begrænsninger for linjeføringen eller et muligt behov for en dobbelt sporforbindelse mellem de to hovedspor (crossover). Stationsplacering ved v/Krudthuset vil kun dække halvdelen af Kløverparken. Integrationen af metroinfrastrukturen i bymiljøet vil blive undersøgt nærmere i senere faser af projektet.

Københavns Kommune noterer sig forslagene og bemærker, at placering og udformning vil blive fastlagt i projektets næste fase og belyses i miljøkonsekvensvurderingen.

v/ Refshaleøen og videre forløb til Lynetteholm

Refshaleøens Ejendomsselskab (362) foreslår, at den kommende stationsplacering på Refshaleøen kommer til at ligge centralt med henblik på at flest mulige kommer til at anvende kommende metro, og det ønskes at kommende stationsanlæg indpasses arkitektonisk til de eksisterende industrihistoriske rammer. Dansk Bjerg- og Klatreklub (251) ønsker at bevaring af kulturbygninger tænkes ind i fastlæggelsen af linjeføringen, så de kan fortsætte deres aktiviteter i områdets eksisterende bygninger. De ser gerne at linjeføringen føres uden om den såkaldte "stållinje".

Københavns Kommunes bemærkninger

Stationen v/Refshaleøen på M5 lilla linje er placeret sydøst for B&W Hallerne, og dermed i det sydøstlige hjørne af Refshaleøen. Linjeføringen går nord-syd og skønnes således ikke at have større indvirkning på den berøring med den såkaldte "stållinje".

Forslag til justeringer af lilla linje og stationer

Angående højbane på delstrækninger

Den Overordnede Grundejerforening på Margretheholm (307) og flere andre 161, 221, 229, 245, 265, 281, 282, 283, 286, 287, 288, 289, 294, 295, 296, 298, 299, 301, 302, 305, 306, 307, 317, 321, 326, 329, 330, 333, 335, 337, 338, 340, 355, 356, 357, 359, 361, 362, 366, 369, 372, 374, 378 og 379) er bekymrede for en metro på højbane fra Prags Boulevard til Lynetteholm og ønsker, at en tunnellsøsnings også undersøges.

Dansk Sejlunion, foreningen af lystbådehavne i Danmark, Dansk Kano og Karakforbund og Dansk Forening for Rosport og Sejlklubben Lynette og flere andre bemærker i deres høringssvar (287, 299, 326, 335, 337, 359, 361, 369, 378), at en højbaneløsning vil have negative konsekvenser for Margretheholm Havn, og at havnen allerede er påvirket af den anlagte jordtransportvej til Lynetteholm, hvis klapbro med begrænsede åbningstider er en forringelse af havnens muligheder ift. mastebåde. Det ønskes at der arbejdes med en tunnellsøsnings for at sikre eksistensen af et aktivt fritidsområde også i fremtiden. Hvis der ikke kan etableres en tunnellsøsnings, ønskes kompensation i form af at havnen forskydes mod øst. Det foreslås også, at strækningen over havnen placeres så vestligt som muligt.

By & Havn og Refshaleøens Ejendomsselskab (340 og 362) bemærker i deres høringssvar, at der er eksempler på at højbane kan etableres på en måde så det også tilfører området kvaliteter. Dette såfremt væsentlige forhold håndteres og det sikres, at pladsen under kommende højbane kan anvendes til glæde for de områder og beboere som bliver berørt.

Skanska (305) foreslår, at løsningen med nedgravet metro undersøges som cut-and-cover løsning mellem Kløverparken og Refshaleøen i tillæg til boret tunnel og højbaneløsning i miljøkonsekvensvurderingen.

Københavns Kommunes bemærkninger

Miljøkonsekvensvurderingen vil både belyse strækningen fra Prags Boulevard Øst til Lynetteholm som metro på højbane og strækningen fra v/Prags Boulevard Øst til umiddelbart efter v/Refshaleøen som boret tunnel,

med en undergrundsstation på Refshaleøen. Miljøkonsekvensvurderingen vil belyse positive og negative konsekvenser af begge alternativer. Det vil også være muligt at undersøge, hvilke aktiviteter der kan placeres under og ved siden af højbanen i forbindelse med udarbejdelsen af dispositionsforslaget for M5.

Metroselskabet har oplyst, at det er muligt at anlægge strækningen mellem Kløverparken og Refshaleøen som cut-and-cover tunnel, men metoden vurderes at indebære betydelig større gener for området i anlægsfasen end anlæg af boret tunnel eller højbane. Anlægsmetoden vil bl.a. indebære flere grænseflader til store forsyningsledninger, betydelig større mængder af udgravet materiale, et større betonforbrug og dermed forøget CO₂ aftryk. En cut-and-cover løsning mellem Prags Boulevard og Refshaleøen indgår derfor ikke i projektet og forslaget vil ikke blive belyst i miljøkonsekvensvurderingen.

Forslag om at sikre muligheder for at koble metro til Malmø

Dansk Metal, Dansk Erhverv, Dansk Industri, Københavns Lufthavn, Malmø stad, Greater Copenhagen, STRING, Region Skåne m.fl. peger på behov for, at miljøkonsekvensvurderingen belyser mulighederne for et afgreningskammer mv. til en mulig kommende Øresundsmetro. En Øresundsmetro har været undersøgt i et projekt mellem KK og Malmø Stad siden 2012. For at muliggøre en kobling til en Øresundsmetro, vil der være behov for et afgreningskammer mv. på M5. Derudover kan det være relevant at undersøge mulige ændringer i udformning af kontrol- og vedligeholdelsescentret for at muliggøre en senere udvidelse med Øresundsmetro (209, 239, 243, 253, 255, 258, 260, 265, 275, 279, 311, 315, 324, 328, 331, 334, 344, 345, 349, Vellinge Kommune (modtaget uden om høringsportalen)).

Københavns Kommunes bemærkninger

For kunne sikre tilslutning til M5 af en evt. fremtidig Øresundsmetro vil det være nødvendigt med en tilpasning af det nuværende forslag med yderligere afgreningskammer mv. i nærheden af Kløverparken og Prøvestenen, samt ændringer af kontrol- og vedligeholdelsescentrets udformning og sammenkobling til resten af metrosystemet. Undersøgelse af muligheder for etablering af afgreningskammer mv. til evt. kommende Øresundsmetro vil indgå som en del af miljøkonsekvensvurderingen.

Forslag om station ved Holmen

A.P. Møller Mærsk (336) og Det Kongelige Teater (274) og flere andre borgere foreslår, at der etableres yderligere en metrostation ved Holmen med henblik på at betjene kultur- og uddannelsesinstitutioner samt de beboere der bor i området i dag og fremtidigt på Papirøen og på Nyholm (16, 20, 274, 279, 333, 335 og 336).

Københavns Kommunes bemærkninger

Metroselskabet har oplyst, at det er teknisk muligt at placere en station på Holmen. Dog skønnes passagergrundlaget for en station ved Holmen at være beskedent. Løsningen vil tilføje en væsentlig meromkostning for byggeriet, da denne placering forudsætter, at der etableres en underjordisk linjeføring mellem stationerne v/Prags Boulevard og v/Refshaleøen. Dermed vil den forhøje CO₂ aftrykket, forøge anlægsperioden, transport af udgravet jord mv. samt forlænge rejsetiden for passagerer, der skal fra Refshaleøen til Amager. En station ved Holmen vil sandsynligvis føre til en ændring af stationsplaceringen for v/ Prags Boulevard Øst, og på grund af afstanden, vil etablering af en nødsdakt mellem stationerne kunne blive påkrævet. Forslaget vil ikke blive belyst i miljøkonsekvensvurderingen.

Forslag om at føre linjen længere ud på Amager

I 16 høringsvar stilles der forslag om, at lilla linje føres længere ud på Amager med henblik på at betjene denne del af Amager bedre med kollektiv transport. Nogle foreslår eksempelvis station på Sundbyvester Plads fremfor station på Sundbyøster Plads (6, 32, 39, 148, 149, 180, 182, 194, 252, 272, 285, 293, 312, 341, 335 og 346).

Københavns Kommunes bemærkninger

Metroselskabet har oplyst, at placering af stationerne på en ny metrolinje er en afvejning af at give flere adgang til metro og at sikre lav rejsetid for metrolinjens passagerer. Gode stationsplaceringer ligger derfor i områder med mange beboere, arbejdspladser og studiepladser, eller hvor der planlægges etableret mange boliger eller arbejdspladser, uden, at køretiden bliver forøget for meget. Dette er grundlaget, når de nuværende analyserede stationsplaceringer omkring hhv. Sundbyøster Plads og omkring Hans Bogbinders Alle/Prinsesse Christines vej sammenlignes med en stationsplacering ved Sundbyvester Plads. For de to førstnævnte stationsplaceringer er der flere beboere, arbejdspladser og studiepladser i stationernes opland i forhold til Sundbyvester Plads. Samtidig er køretiden kortere, hvilket er positivt for metrolinjens passagerer. Placeringen ved Sundbyvester Plads vil også resultere i en længere tunnel, hvilket vil forøge linjens CO₂ aftryk, anlægsperioden, transport af udgravet jord, anlægsomkostningerne m.m. Der kan være yderligere påvirkninger som fx krav om flere

nødsakte og dermed flere byggepladser i byen. Forslaget om at føre linjen længere mod syd på Amager vil ikke blive belyst i Miljøkonsekvensvurderingen.

Forslag om at stationen etableres ved Sundbyvesterparken og forslag om station ved Sundby Idrætspark

Det foreslås at stationen ved Amagerbrogade i stedet etableres ved Sundbyvesterparken, da placering af station ved Amagerbrogade Syd ødelægger en af Amagers mest populære legepladser (39). Endvidere foreslås det i andet høringssvar, at der også etableres en station ved Sundby Idrætspark (347).

Københavns Kommunes bemærkninger

Den præcise udformning af en station på Sundbyøster Plads er ikke endeligt fastlagt og herunder er det uafklaret i hvilket omfang legepladsen på Sundbyøster Plads påvirkes af det kommende metrobyggeri. Benyttelse af legepladser er en del af emnet 'Rekreative interesser', som obligatorisk vil blive belyst i miljøkonsekvensvurderingen.

En mulig station ved Sundby Idrætspark eller ved Sundbyvesterparken vil have et betydeligt overlap med stationsområdet for de eksisterende M1 stationer DR Byen og Sundby og/eller stationer på hver side af M5. Forslagene vil ikke blive belyst i miljøkonsekvensvurderingen.

Forslag om afgreningskammer mellem DR Byen og Lergravsparken

Det foreslås, at der etableres et afgreningskammer mellem DR Byen og Lergravsparken til at sikre en ny metrolinje langs Amagerbrogade ud til Lufthavnen (360).

Københavns Kommunes bemærkninger

Det vil kræve en tilpasning af den nuværende linjeføring, og anlæg af en afgrening mellem DR Byen og Lergravsparken vil påvirke driftsmodellen for M5-linjen. Der er ingen planer om en metrolinje langs Amagerbrogade til lufthavnen, da det er et område der i dag er dækket af metrolinje M2, hvorfor et muligt afgreningskammer til ny metrolinje her ikke vurderes at være relevant.

Forslaget vil ikke blive belyst i miljøkonsekvensvurderingen.

Forslag om at lilla linje føres til Rigshospitalet

Det foreslås af Københavns Universitet og Rigshospitalet (270) og i en række andre høringssvar, at lilla linje føres til Rigshospitalet fra start (25, 28, 30, 31, 43, 188, 250, 261, 270, 279, 325, 347 og 350)

Københavns Kommunes bemærkninger

Placering af en station ved Rigshospitalet er undersøgt i tidligere analyser, herunder i KIK2 (undersøgelse af kollektiv infrastruktur i København) og i forundersøgelsen af M5 forud for idefasehøringen og indgår som perspektiv til de foreslåede linjeføringer.

I Københavns Kommunes budget for 2023 indgik følgende hensigtserklæring "En ny metrolinjeføring M5 til bl.a. Amager er netop sendt i offentlig høring. Parterne er enige om at arbejde for, at linjeføringen M5 videreføres til Rigshospitalet og med stop ved Stengade".

Det vil på sigt være muligt at videreføre lilla linje til Rigshospitalet når der er afsat finansiering til dette, og det indgår i miljøkonsekvensvurderingen på perspektivniveau, at der vil kunne ske en mulig forlængelse af lilla linje ud over det forløb, der nu miljøvurderes. Metroselskabet kan i forbindelse med projekteringen af anlægget sikre, at det etableres på en sådan måde, at det giver mulighed for forlængelse af linjen til Rigshospitalet på et senere tidspunkt. Men strækningen til Rigshospitalet vil ikke blive belyst i miljøkonsekvensvurderingen, da en tilladelse efter miljøvurderingslovens § 25 (VVM-tilladelsen) skal træffes på et opdateret og aktuelt beslutningsgrundlag. Det betyder, at oplysningerne i miljøkonsekvensrapporten skal være aktuelle og retvisende på afgørelsestidspunktet. En VVM-tilladelse bortfalder, hvis den ikke er udnyttet inden 3 år efter den, er meddelt. Det betyder, at anlægsprojektet skal være igangsat inden 3 år fra tilladelsen, er meddelt. Forslaget vil ikke blive belyst i miljøkonsekvensvurderingen.

Forslag at lilla linje etableres som ring fra start

Det foreslås i en række høringssvar, at lilla linje etableres som en ringlinje fra start (6, 21, 250, 261, 279, 325 og 332)

Københavns Kommunes bemærkninger:

På sigt vil det være muligt at videreføre lilla linje som en ringlinje forbi Rigshospitalet, Stengade og Forum til København H, og det indgår i miljøkonsekvensvurderingen på perspektivniveau, at der vil kunne ske en mulig forlængelse af lilla linje ud over det forløb, der nu miljøvurderes. En tilladelse efter

miljøkonsekvensvurderingslovens § 25 (VVM-tilladelsen) skal træffes på et opdateret og aktuelt beslutningsgrundlag. Det betyder, at oplysningerne i miljøkonsekvensrapporten skal være aktuelle og retvisende på afgørelsestidspunktet. En VVM-tilladelse bortfalder, hvis den ikke er udnyttet inden 3 år efter den, er meddelt. Det betyder, at anlægsprojektet skal være igangsat inden 3 år fra tilladelsen, er meddelt. Forslaget vil ikke blive belyst i miljøkonsekvensvurderingen.

Øvrige bemærkninger og forslag angående lilla linje

Af høringssvarene fremgår en række øvrige bemærkninger og forslag angående lilla linje som fremgår af nedenstående.

Forslag om station mellem København H og Forum

Det foreslås, at der etableres stationer mellem København H og Forum evt. ved Vesterbro Torv eller Værnedamsvej (31 og 279).

Københavns Kommunes bemærkninger

Det er ikke en del af miljøkonsekvensvurderingen for M5 lilla linje at undersøge en videreførelse af metrolinjen fra hovedbanegården. Hvis det på et senere tidspunkt besluttet at undersøge en videreførelse af metrolinjen, kan der i den forbindelse ses på, hvor det vil være mest hensigtsmæssigt at placere nye stationer. I udredningen af metrobetjening af Lynetteholm fra 2020 indgik skiftestation ved Forum i M5 Vest-linjeføringen. Forslaget vil ikke blive belyst i miljøkonsekvensvurderingen.

Forslag om station ved Skt. Hans Torv

Det foreslås, at der etableres en station ved Skt. Hans Torv for at betjene dette område med metro (178 og 187).

Københavns Kommunes bemærkninger

Metroselskabet har oplyst, at placering af en station ved Skt. Hans Torv isoleret set vil medføre at mange beboere, arbejdspladser og studiepladser bliver stationsnære. Imidlertid er afstand mellem Skt. Hans Torv og den foreslåede placering ved Rigshospitalet blot ca. 500 meter. Der vil derfor være et meget stort overlap i de to stationers opland. I stedet for placering ved Skt. Hans Torv vil det være bedre at forskyde en station mod syd-vest væk fra stationen ved Rigshospitalet, så overlap i stationsopland ikke bliver så stort. Her komplementerer en stationsplacering ved Stengade bedre sammenlignet med en station tættere ved Rigshospitalet. Dertil er det væsentligt at der ikke er for mange stationer med for kort afstand mellem hver, da dette forøger rejsetiden for metroens passagerer pga. mange standsninger og få strækninger med topfart. Forslaget vil ikke blive belyst i miljøkonsekvensvurderingen.

Forslag om station ved Sølvtorvet eller ved Georg Brandes Plads

Det foreslås at der etableres en station ved Sølvtorvet eller ved Georg Brandes Plads med henblik på at betjene museerne i området, de uddannelsesinstitutioner der er i området og de mange beboere som bor i området, samt Kgs. Have, Botanisk Have og Østre Anlæg (188).

Københavns Kommunes bemærkninger

Metroselskabet vurderer ikke at oplandet er stort nok til, at det vil være hensigtsmæssigt at anlægge en station ved Georg Brandes Plads. Forslaget vil ikke blive belyst i miljøkonsekvensvurderingen.

Forslag om station ved Mærsk hovedkvarter

A.P. Møller-Mærsk A/S (336) har indsendt et oplæg, hvori der foreslås en metrostation i nærheden af Mærsk hovedkvarter og en metrostation på Holmen. Oplægget indeholder konkrete forslag til ændringer af både orange og lilla linje med forslag til forskellige stationsplaceringer. Mærsk opfordrer til en fælles drøftelse af mulighederne for en eventuel realisering, herunder hvordan Mærsk evt. kan bidrage til realiseringen.

Københavns Kommunes bemærkninger

Københavns Kommune kvitterer for det grundige oplæg. Metroselskabet vurderer, at den foreslåede ændring af den orange linje, med en station ved Mærsk vil kræve betydelige ændringer af M5's linjeføring. Ændringen omfatter tilføjelse af yderligere 2 tunnelstationer, skønsmæssigt ca. 0,6 km yderligere tunnelstrækning samt ændring af Østerport fra gennemkørselsstation til "sækbanegård", dvs. en station, hvor togene ankommer og afgår i samme ende af stationen. Dette vil vanskeliggøre videreførelse mod København H via Rigshospitalet. Linjen vil kunne anlægges fysisk, men vil være trafikalt uacceptabel bl.a. af hensyn til ønsket minimum

togfrekvens. Linjen vil desuden forudsætte etablering af et større toetagers afgreningskammer, et kompliceret rampeanlæg samt et transversalkammer.

Også forslaget til justering af M5 Lilla vil kræve betydelige ændringer af M5. Linjen vil kunne anlægges, men vil være dyr pga. forøget linjeføring (ca. 1,1 km), tunnellængde (ca. 3,5 km sammenlignet med M5 Lilla Hovedfor-slag), ekstra stationer og skakt. Den lange linjeføring og de ekstra stationer vil desuden medføre øgede drifts-udgifter, som muligvis ikke opvejes af et øget passagertal på grund af de begrænsede optageområder og det mulige tab af passagerer som følge af forøget rejsetid (ca. 2 min. Svarende til ca. 50 % øget rejsetid fra v. Lynetteholm Syd til v. Prags Boulevard Øst, eller ca. 15 % øget rejsetid fra v. Lynetteholm Syd til København H.). Endvidere er kurven mellem den skitserede station ved Operaen og Esplanaden skarp, hvilket vil begrænse den tilladte hastighed på strækningen til 80 km/t. Metroselskabet har oplyst at det lille stationsopland for de to foreslåede stationer sandsynligvis vil resultere i et lavere passagertal end gennemsnittet. Dette kombineret med de ekstra driftsomkostninger ved de ekstra stationer og den øgede linjeføring forventes at få en negativ indvirkning på de årlige driftsomkostninger. Dette kan forværres, hvis de længere rejsetider fra de store byudviklingsområder som Refshaleøen og Lynetteholm også resulterer i et tab af passagerer.

Den foreslåede station ved Toldboden, der er placeret i havnebassinet, skulle anlægges ekstra dybt og vil have komplicerede adgangs- og ventilationsforhold pga. det overliggende havnebassin. Byggeri i havnen vil også kræve midlertidige arbejder eks. på platforme i havnen, som vil øge miljøbelastningen under byggeriet.

Det bemærkes, at en del af Mærskes hovedkvarter allerede ligger inden for et stationsopland for M3/M4-stationen ved Marmorkirken. Det vurderes ikke, at ulemperne og de øgede byggeomkostninger vil blive opvejet af fordelene ved øget stationsnærhed for flere beboere, virksomheder og kulturinstitutioner mv. En forbindelse under havnen mellem Holmen og Mærskes hovedkvarter vil endvidere ikke kunne løse kapacitetsproblemerne i M1/M2.

Begge forslag til linjeføringer vil medføre længere rejsetider, et større CO₂ aftryk og øgede byggeomkostninger. Forslaget vil ikke blive belyst i miljøkonsekvensvurderingen.

Forslag om at lilla linje for et andet forløb til Amager

Det foreslås, at linjen kommer til at løbe 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 ved Amagerbrogade N og derfra videre mod Lergravsparken (38).

Københavns Kommunes bemærkninger

De nuværende foreslåede stationsplaceringer på Amagerbrogade har den fordel, at de sikrer stationsnærhed til mange beboere, arbejdspladser og studiepladser, som i dag ligger forholdsvist langt fra en metro. Metroselskabet vurderer at placering ved Sundholmsvej vil medføre, at der vil være et stort overlap i opland med særligt Amagerbro station. Det vil derfor ikke være en attraktiv placering for lige så mange beboere, arbejdspladser og studiepladser. Forslaget vil ikke blive belyst i miljøkonsekvensvurderingen.

Forslag om ekstra station på Kraftværksvej

Skanska (305) foreslår, at der etableres en ekstra station på Kraftværksvej til betjening af Kløverparken, Margrethesholm og Prøvestenen.

Københavns Kommunes bemærkninger

Metroselskabet har oplyst, at der med det nuværende forudsætningsgrundlag ikke vil være et tilstrækkelig antal beboere, arbejds- og studiepladser i fremtiden til at anlægge en station i området. En station med et lille opland vil have en begrænset positiv effekt, hvilket skal sammenholdes med den negative effekt, i form af øget rejsetid, som en ekstra station vil medføre for de øvrige rejsende. Forslaget vil ikke blive belyst i miljøkonsekvensvurderingen.

Forslag om station ved Midtermolen i Søndre Frihavn bassinet

Det foreslås, at der etableres en station ved Midtermolen i Søndre Frihavn bassinet (236).

Københavns Kommunes bemærkninger

Placering af en station ved Langelinie vil give stationsnærhed til beboere og arbejdspladserne i området. Metroselskabet vurderer imidlertid, at oplandet med de gældende forudsætninger ikke er stort nok til at det vil kunne betale sig at anlægge en station. Dette skyldes bl.a., at en stor del af oplandet består af vand. Placering af stationerne på en ny metrolinje er generelt en afvejning af at give flere borgere adgang til metro og at sikre

lav rejsetid for metrolinjens kunder. Gode stationsplaceringer ligger derfor i områder med mange beboere, arbejdspladser og studiepladser uden at køretiden bliver forøget væsentligt. Forslaget vil ikke blive belyst i miljøkonsekvensvurderingen.

Forslag om en station ved Englandsparken

Det foreslås, at der etableres en station i Englandsparken (108, 148 og 149).

Københavns Kommunes bemærkninger

Metroselskabets vurderer, at en stationsplacering ved Englandsparken ikke har samme opland i form af beboere, arbejdspladser og studiepladser, som de to foreslåede stationsplaceringer på Amagerbrogade. Det vil derfor være mindre attraktivt at placere en station her. Forslaget vil ikke blive belyst i miljøkonsekvensvurderingen.

Forslag om separate traceer for Amager Strandvej og Højbane ved Kløverparken

Skanska foreslår at der, arbejdes med at metroen og en fremtidige forlængelse af Amager Strandvej føres i separate traceer, såfremt der vælges en højbaneløsning gennem Kløverparken (305).

Københavns Kommunes bemærkninger

Vej- og byplanlægningen skal i de følgende faser, herunder i forbindelse med kommune- og lokalplanlægningen af området se på, om der er behov for vejudbygninger. Metrodesignet skal muliggøre gode forbindelser mellem transportformerne, f.eks. fra metroen til potentielle busforbindelser eller andre transportformer, der benytter sig af vejnettet.

En højbane kan anlægges på forskellige måder. Metroselskabet er optaget af at reducere udledningen af CO₂ fra anlæg af metro, herunder fra anlæg af højbane. En strækning med dæmning vil kunne reducere CO₂ udledningen og bidrage til støjreduktion, som Skanska nævner i høringssvaret. Forslaget vil ikke blive belyst i miljøkonsekvensvurderingen.

Forslag om at linjen forberedes til forgrening til Nordhavn

Christianshavns Lokaludvalg (335) og andre høringssvar foreslår, at linjen forberedes til forgrening til Nordhavn, og at der etableres en ny station på M5 med mulighed for at skifte til metrolinje M4 (171, 228 og 335).

Københavns Kommunes bemærkninger

I idéfasehøringen indgår forlængelse af Metrolinje M5 fra Lynetteholm N til Østerport eller Nordhavn som et perspektiv for videreførelse af linjen. I forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen vil afgrening til Nordhavn ikke blive belyst. Dette på baggrund af, at Metroselskabets beregninger der viser, at kun ca. 6. % af alle rejser til/fra Lynetteholm vil være mellem Nordhavn og Lynetteholm. Generelt går hovedparten af alle rejser mod de centrale bydele. Vurderingen er at det trafikalt er en bedre løsning at videreføre linjen til Østerport, da Østerport er et trafikalt knudepunkt med S-tog, regionaltoget, Cityring mm. Forlængelsen til Østerbro muliggør også en fremtidig ringlinje.

Metrostationerne på Lynetteholm vil blive etableret i takt med byudviklingen på Lynetteholm og derfor forventeligt i en senere etape. Etapedeling af metrolinje M5 vil indgå i miljøkonsekvensvurderingen.

Anden placering af skakt end ved Sankt Jørgens Sø

Indre By Lokaludvalg (332) ønsker en vurdering af, om anlæg af skakt et andet sted end øst for Sankt Jørgens Sø har færre konsekvenser for miljøet.

Københavns Kommunes bemærkninger

Slutskakten på lilla linje er foreslået placeret på et areal øst for Sankt Jørgens Sø. Metroselskabet oplyser, at de miljømæssige påvirkninger af skakten vil indgå i miljøkonsekvensvurderingen, og der vil således i det videre forløb blive taget størst muligt hensyn til påvirkningerne, herunder med inddragelse af afværgetiltag. Det vil evt. være muligt at foretage mindre tilpasninger af skaktens placering, men disse vil være begrænset af selve linjeføringens geometri. Anlægsarbejdet i forbindelse med etablering af slutskakten er midlertidigt. Når skakten er anlagt, vil den alene være synlig i form af en ventilationsrist og en trappenedgang.

Forslag om at M5metrolinjen linjen kobles på M4 metrolinjen

Det foreslås, at linje M5 kobles på M4 (335).

Københavns Kommunes bemærkninger

I forundersøgelsen fra 2020 om metrobetjening af Lynetteholm og det øvrige Østhavnen, blev en forlængelse af M4 fra Nordhavn undersøgt. Det blev her vist, at en sådan linje ikke vil kunne levere den nødvendige kapacitet til at betjene Østhavnen, der tilsammen planlægges at kunne rumme 66.000 beboere og 54.000 arbejdspladser i 2070.

Der vil ikke være plads nok i metroens tog til at transportere de passagerer der er behov for, og antallet af afgange vil ikke kunne øges, idet linjen er en afgrening og deler spor med M3 på strækningen fra Østerport til København H. Det betyder, at den tættest mulige afstand mellem hvert tog, dvs. den maksimale frekvens, er på 185 sekunder. Dette giver ikke tilstrækkelig kapacitet i lyset af, at linjen skal betjene et byområde med mange beboere og arbejdspladser. Til sammenligning er frekvensen i myldretiden på M1/M2 i dag mellem Vanløse og Christianshavn på 106 sek. Forslaget vil ikke blive belyst i miljøkonsekvensvurderingen.

Indkomne ideer og forslag til M5 Orange linje

Om orange linje

4 høringsvar bakker op om orange linje. Dette med begrundelser om, at den ikke er så omkostningstung at etablere, og med henvisning til at orange linje kobler Refshaleøen og Lynetteholm til Østerbro (160, 206, 229 og 256)

Københavns Kommune tager synspunkterne til efterretning. Der arbejdes videre med lilla linjeføring og orange linjeføring vil ikke blive belyst yderligere i forbindelse med miljøkonsekvensvurdering.

Forslag justeringer og bemærkninger til orange linje og stationer

Skakt uden for Østre Anlæg og station ved Østerport station ved siden af og nedenunder den nuværende metrostation

Indre By Lokaludvalg (332) foreslår, at det undersøges om det er muligt at etablere slusksakten uden for Østre Anlæg og ønsker at miljøkonsekvenserne ved at etablere en station ved Østerport station ved siden af og nedenunder den nuværende metrostation undersøges.

Københavns Kommunes bemærkninger

Slusksakten på orange linje er foreslået placeret i Østre Anlæg for at minimere tunnellængden og dermed anlægsomkostninger og CO₂ aftryk. Metroselskabet har desuden oplyst, at placeringen er foreslået ud fra et hensyn til at minimere anlægsarbejdets påvirkning af trafikken i området samt omfanget af ledningsomlægninger. De miljømæssige påvirkninger af en skakt i Østre Anlæg vil indgå i miljøkonsekvensvurderingen, og der vil således i det videre forløb blive taget størst muligt hensyn til påvirkningerne, herunder med inddragelse af afværgeforanstaltninger.

Det vil i miljøkonsekvensvurderingen desuden blive undersøgt, om skakten kan flyttes og i stedet ligge i Stockholmsgade.

Anlægsarbejdet i forbindelse med etablering af slusksakten er midlertidigt. Når skakten er anlagt, vil den alene være synlig i form af en ventilationsrist og en trappenedgang.

Fredningslinjer

Østerbro Lokaludvalg (250) foreslår, at nødsakten mellem Østerport og Refshaleøen respekterer fredningslinjerne, og at miljøkonsekvensrapporten behandler dette (250 og 325).

Københavns Kommunes bemærkninger

Den præcise udformning af nødsakten er ikke endeligt fastlagt. Miljøkonsekvensvurderingen vil belyse virkninger for fredningsforhold for alle dele af anlægsprojektet, der vil kunne berøre fredede områder. Dette vil være grundlaget for beslutninger om og vilkår for at placere anlæg indenfor disse områder, og hvor det på nuværende tidspunkt ikke er afklaret om fredningslinjer ændres eller ej.

Byggeplads ved Østerport

I et høringsvar (222) udtrykkes der bekymring for, at der igen skal være byggeplads ved Østerport.

Københavns Kommunes bemærkninger

Der vil være støj forbundet med at anlægge den nye metrolinje. Metroselskabet oplyser, at det forventes, at langt hovedparten af arbejdet vil kunne udføres i dagtimerne, således at naboerne ikke får forstyrret deres nat-søvn. Naboerne vil løbende blive informeret om, hvad der skal ske på byggepladserne og det forventede støjbillede. Det er forventningen, at bl.a. nye eldrevne maskiner vil støje mindre end de traditionelt anvendte dieseldrevne maskiner. Miljøkonsekvensrapporten vil indeholde en beskrivelse af støj og mulige afværgeforanstaltninger.

I forbindelse med tidligere metroudbygning har der været perioder med udvidet arbejdstid, hvor berørte naboer har været berettiget til og fået tilbudt compensation. Dette var med henblik på, at naboerne efter eget valg kunne træffe beslutning om de forholdsregler, de måtte ønske, for at afværge eventuelle støjgener, eksempelvis gennem ændring af boligens indretning, afværgeforanstaltninger eller lignende. En evt. lignende ordning i forbindelse med udbygning af M5 er noget, der skal træffes beslutning om i forbindelse med anlægsloven.

Stållinjen på Refshaleøen

Dansk Bjerg- og Klatreklub (251) ønsker, at linjeføringen ved Refshaleøen ikke føres gennem stållinjen.

Københavns Kommunes bemærkninger

M5 Orange linje går parallelt med stållinjen og vil have en større berøring med bygningsværker langs stållinjen sammenlignet med lilla linje. Lilla linje og dens påvirkning af kulturarv samt arkitektonisk arv vil blive belyst i miljøkonsekvensvurderingen.

Højbane på Orange linje

Det foreslås i flere høringssvar, at konsekvenserne af den foreslåede højbane på orange linje undersøges, og at linjen evt. etableres som en tunnellsnning (294, 295, 298, 301, 302, 307, 321, 333, 338, 339, 340, 355, 356, 359).

Dansk Sejlunion m.fl. og Sejlklubben Lynetteholm (337 og 299) bemærker, at orange linjes teknikspor hen over Margretheholms Lystbådehavn er en trussel mod havnens eksistens på lige fod med lilla linjes påvirkning af lystbådehavnen. Såfremt kontrol- og vedligeholdelsescentret etableres på Prøvestenen, foreslås det at der anlægges en boret tunnel under Margretheholm Lystbådehavn. Det bemærkes, at den eksisterende klapbro til jordtransporter i sig selv er en stor begrænsning for lystbåde med master, og bemærker at støjen påvirker miljøet i havnen negativt. Det foreslås generelt, at der arbejdes med tunnellsninger.

Københavns Kommunes bemærkninger

Kommunen er enig i, at tekniksporet fra Refshaleøen til Prøvestenen vil være en barriere for ind- og udsejlingen fra Margretheholm Havn og endvidere påvirke fritidsfaciliteterne på sydsiden af Kraftværkshalvøen, det kan eksempelvis kræve ændringer i kabelparken. Det er lilla linje som vil blive belyst i miljøkonsekvensvurderingen og teknikspor hen over Margretheholm Havn vil ikke blive aktuelt.

Forslag om station i østbassinet nord for Indiakaj

I et høringssvar foreslås det, at såfremt orange linje vælges, ønskes det, at en station placeres i østbassinet nord for Indiakaj med opgang til pladsen nord for rundkørslen, hvor Langelinie Alle møder Indiakaj (236).

Københavns Kommunes bemærkninger

Placering af en station ved Langelinie vil give stationsnærhed til beboere og arbejdspladserne i området. Metroselskabet vurderer dog, at oplandet med de gældende forudsætninger ikke er tilstrækkeligt stort til, at det vil kunne betale sig at anlægge en station. Dette skyldes bl.a., at en stor del af oplandet består af vand. Placering af stationerne på en ny metrolinje er generelt en afvejning af at give flere borgere adgang til metro og at sikre lav rejsetid for metrolinjens kunder. Gode stationsplaceringer ligger derfor i områder med mange beboere, arbejdspladser og studiepladser uden, at køretiden bliver forøget væsentligt. Forslaget vil ikke blive belyst i miljøkonsekvensvurderingen.

Linje føres via Kløverparken

Skanska (305) foreslår en tilpasning af orange linje hvor der tages udgangspunkt i, at metroen føres via Kløverparken og herfra videre til klagøringsanlægget på Prøvestenen.

Københavns Kommunes bemærkninger

Forslaget til betjening af Kløverparken på Orange linje vil betyde, at der skal anlægges et afgreningsanlæg på Refshaleøen for, at linjen både kan køre mod nord til Lynetteholm og mod syd til Kløverparken. Et afgreningsanlæg vil optage et stort areal på Refshaleøen, som ikke vurderes hensigtsmæssigt ift. udviklingen af området. Derudover vil det påvirke frekvens af tog til Lynetteholm, når nogle tog skal føres mod Kløverparken. I Orange linje er antaget et enkeltsporet teknikspor til KVC. Med Skanskas forslag vil der skulle anlægges en strækning med dobbeltspor fra Refshaleøen til Kløverparken samt anlægges en station. Forslaget vurderes at påvirke driftskonceptet negativt.

Det er lilla linje som vil blive belyst i miljøkonsekvensvurderingen. Forslaget vil ikke blive belyst i miljøkonsekvensvurderingen.

Forslag om at orange linje føres til Rigshospitalet

I et høringssvar foreslås det, at orange linje føres til Rigshospitalet med vendeplads i Amorparken (359).

Københavns Kommunes bemærkninger

Placering af en station ved Rigshospitalet er undersøgt som en del af linjen M5 Vest i "Forundersøgelse. Metro-betjening af Lynetteholm" fra august 2020. Det er lilla linje som vil blive belyst i miljøkonsekvensvurderingen. Forslaget vil ikke blive belyst i miljøkonsekvensvurderingen.

Indkomne ideer og forslag vedrørende placering af kontrol- og vedligeholdelsescenter (KVC) på Prøvestenen

Dansk Industri (240) og en række virksomhedsrepræsentanter og virksomheder har bemærkninger til forslaget om at etablere KVC på Prøvestenen og ønsker, at KVC placeres et andet sted end på Prøvestenen. Dette på grund af, at det vil være vanskeligt at omplacere de nuværende aktiviteter, og at det kan forhindre planlagte nye anlæg som fx Carbon Captureanlæg og ny infrastruktur med Østlig Ringvej på Prøvestenen. Det fremhæves i hørings-svarene, at Prøvestenens havneareal tilgodeser de godstyper, der håndterer råstoffer og byggematerialer, og at en indskrænkning af havnearealerne vil betyde, at materialerne skal transporteres på anden vis til København, hvilket er forbundet med store omkostninger (4, 19, 26, 35, 224, 234, 240, 246, 247, 256, 262, 268, 269, 271, 272, 278, 304, 310, 313, 316, 324, 327, 334, 337, 340, 342, 343, 344, 348, 359 og 364).

Som alternativ foreslås det, at KVC etableres andre steder. Herunder foreslås det:

- at KVC for M4/M3, der ligger på Vasbygade, genbruges til M5 (4 og 359).
- at arealet syd for det nuværende havneområde på Prøvestenen tages i brug til KVC (240). I den forbindelse skal det nævnes at to høringssvar tilkendegiver ønske om, at der værnes om de aktiviteter der foregår på Prøvestenen Syd (316 og 272). Siden foråret 2021 har Miljøpunkt Amager samarbejdet med Prøvestenens Natur- og Fritidsforening og Amager Øst Lokaludvalg om at formidle naturkvaliteterne ved Prøvestenen Syd og har stået for flere aktiviteter i området.
- at areal på den østligste del af Kløverparken, ud mod Prøvestenen kan anvendes (240).
- at Prøvestenen udvides mod øst (364).
- at KVC evt. kan placeres under jorden på Kløverparken (240).
- at der kan inddæmmes en mindre del af vandarealet ud mod Prøvestenen for at skabe plads til KVC (234, 240 og 340)
- at KVC etableres langt mod nordøst på Lynetteholm i stedet for på Prøvestenen, gerne nedgravet med natur ovenpå (35)
- at KVC anlægges nord for den støj og brandvold, der er etableret ved Prøvestenen Syd og bør være underjordisk, alternativt anlægges i en overdækket banegrav (19 og 26).

Københavns Kommunes bemærkninger

M5 vil udgøre en selvstændig metrolinje, der vil benytte sig af den nyeste udvikling inden for togteknologi, hvilket kun er muligt, hvis M5 har sit eget nye KVC. Derudover har det eksisterende KVC anlæg ikke kapacitet, til at servicere M5.

En tilslutning af M5 til det eksisterende KVC vil kræve en betydelig udbygning af metroinfrastrukturen i form af afgreningskamre, ramper, tunnelforbindelser mm., hvilket vil forøge linjens CO₂-aftryk og øvrige miljøpåvirkninger markant samt forøge anlægsomkostningerne betydeligt. Tilkobling af M5 til det eksisterende KVC, der anvendes af en del af de eksisterende metrolinjer, vil derudover have en negativ effekt på driften af de eksisterende linjer, da M5 metrotogene vil interferere med driften af disse. En sammenkobling af de to systemer, vil medføre et mindre robust og modstandsdygtigt system, i forhold til driften af både M5 og de eksisterende linjer, hvor fx fjernelse af et fejlbehæftet tog på M5 vil påvirke driften af de øvrige linjer negativt.

KVC til M5 fylder ca. 90.000 m², og det forventes, at der i forbindelse med anlægsperioden midlertidigt vil blive behov for yderligere areal til at etablere KVC'et på Prøvestenen.

Det vurderes ikke muligt at etablere KVC andre steder end på Prøvestenen, og det er placering af KVC på Prøvestenen, som vil blive belyst i miljøkonsekvensvurderingen.

Den præcise placering og udformning af kontrol- og vedligeholdelsescentret på Prøvestenen vil blive fastlagt, forud for anlægslov, i forbindelse med udarbejdelse af dispositionsforslaget og videreudviklet på et større detaljeringsniveau i projekteringsfasen, hvor projektet vil blive koordineret med øvrige eksisterende anvendelser/mulige fremtidige infrastrukturejere/ledningsejere på Prøvestenen (fx brændselsdepot, forsyningsledninger og eventuel C4 Carbon Capture infrastruktur). Udformningen af KVC'et vil, i størst muligt omfang, tage hensyn til de eksisterende anvendelser og virksomheder på Prøvestenen samt til at reducere den potentielle påvirkning af disse. Designet vil desuden tage højde for andre større infrastrukturprojekter, så som Østlig Ringvej og evt. sikring af muligheden for en forbindelse til Malmø. Herunder vil Metroselskabet som en del af miljøkonsekvensvurderingen undersøge hvilke muligheder der er for at trække KVC anlægget længere mod vest, så anlægget ikke tager plads omkring anløbskajen. Derudover vil Metroselskabet undersøge hvilke muligheder der er for at indskrænke arealet til KVC og yderligere undersøge om KVC kan placeres længere mod syd på arealet for den nuværende jordvold, der vil skulle flyttes. Dette med henblik på at de øvrige arealbehov på Prøvestenen påvirkes mindst muligt.

Indkomne ideer og forslag til metroudbygningen generelt i forbindelse med M5

Af høringsvarene fremgår en række bemærkninger, spørgsmål, ideer og forslag ift. metroudbygningen mere generelt som behandles tematisk i nedenstående.

Fremtidssikring ift. kapacitet, udvidelser og tilkoblinger

Ønske om at ny metro skal fremtidssikres fra start ift. kapacitet og kommende udvidelser

Det fremgår i 23 høringsvar, at ny metro skal fremtidssikres fra start ift. kapacitet og kommende udvidelser, herunder at der skal skabes mulighed for at længere tog kan indsættes og, at der kan etableres forlængelser og afgreninger ved at det etableres afgreningskamre fra start

(1, 2, 4, 11, 31, 93, 160, 225, 237, 252, 259, 284, 307, 326, 329, 339, 341, 350, 352, 354, 358, 360 og 365).

Københavns Kommunes bemærkninger

Metroselskabet har for alle undersøgte linjeføringer foretaget en vurdering af det fremtidige kapacitetsbehov. Kapacitetsbehovet analyseres i hele metrosystemet ved udbygning med en ny linje. Dette er sammenstillet med den mulige kapacitet i metrosystemet. Kapaciteten udgøres af kombination af frekvens og togenes størrelse. De foretagne analyser viser, at fremtidige kapacitetsbehov kan håndteres ved at øge frekvensen, dvs. antal afgange i timen, på en ny linje.

Designet af infrastrukturen vil søge at tilgodese muligheden for, at det i fremtiden bliver muligt at øge frekvensen samt indsætte 4-vognstog, hvilken kan øge kapaciteten yderligere.

M5 vil derudover blive anlagt med henblik på at sikre mulige fremtidige forlængelser. Dette betyder for eksempel, at sluske designes således, at fremtidige udbygninger af linjen kan anlægges med så lille påvirkning af driften på banen som muligt. Fremtidige udvidelser af såvel kapacitet som linjelængde vil skabe behov for udvidelse af KVC, der ligeledes bør fremtidssikres.

Metroselskabet vurderer ift. afgreningskamre, at selvom det er teknisk muligt at anlægge ekstra afgreningskamre, vil det kræve en tilpasning af den nuværende linjeføring. Anlæg af et ekstra afgreningskammer vil forøge linjens CO₂ aftryk, anlægsperiode, transport af udgravet jord, anlægsomkostninger mm.

Forslag om at eksisterende stationer på M1 og M2 forlænges

Det foreslås, at de eksisterende stationer på M1 og M2 kan forlænges (371 og 160)

Københavns Kommunes bemærkninger

Metroselskabet har gennemført en grundig undersøgelse af muligheder for at forlænge eksisterende stationer på M1 og M2 i forbindelse med etablering af 4-vogns tog. I Resumé af Forundersøgelse Metrobetjening af Lynetteholm fra august 2020 er analysens konklusioner beskrevet. Heri fremgår det, at det er teknisk muligt at indføre 4-vognstog på M1/M2 men vil nødvendiggøre anskaffelse af 4-vognstog i stedet for 3-vognstog, der nødvendiggør udskiftning af styresystemet, samt ombygninger der nogle steder vil være i et omfang, der kræver længerevarende lukninger af centrale stationer. Forslaget vil ikke blive belyst i miljøkonsekvensvurderingen.

Indretning af stationer og tilgængelighed

Forslag angående rulletrapper, eskalatorer og handicapvenlighed

Det foreslås i 5 høringsvar, at stationsnedgange forsynes med rulletrapper, og at de overdækkes og at de indrettes handicapvenlige (93, 237, 239, 261, 252).

Københavns Kommunes bemærkninger

Metroselskabet oplyser, at handicaptilgængelighed vil blive sikret som en del af designet og gennemgået i samarbejde med handicaporganisationerne, som på de eksisterende linjer. Der er ikke endeligt taget stilling til om stationerne skal udføres med overdækkede rulletrapper fra terræn. I tidligere metroer er det blevet fravalgt af arkitektoniske grunde for at minimere synligheden af metrostationen, f.eks. på Gammel Strand. Desuden er der en merudgift ved forslaget, som i givet fald skal finansieres.

Forslag om at stationer indrettes som beskyttelsesrum

Det foreslås, at stationer indrettes som beskyttelsesrum (370).

Københavns Kommunes bemærkninger

Metroselskabet har oplyst, at metroen i nogle storbyer er etableret således, at den også kan anvendes som beskyttelsesrum. Imidlertid vurderer Metroselskabet ikke, at den københavnske metro er velegnet til formålet, da der er prioriteret indfald af dagslys gennem en åben skakt fra overfladen. Stationen vil fortsat yde en vis beskyttelse, men det åbne design gør, at stationen mister hovedparten af den beskyttende effekt. Det er yderligere hensigten at minimere dybden af de kommende metrostationer for at mindske ressourceforbruget og klimabelastningen fra byggeriet. Dette vil gøre stationerne endnu mindre egnede som egentlige beskyttelsesrum. Forslaget vil ikke blive belyst i miljøkonsekvensvurderingen.

Forslag om erhverv på stationerne

Det foreslås, at stationer indrettes på en måde, så der bliver plads til erhverv på stationerne (257).

Københavns Kommunes bemærkninger

Metroen bygges med så lille miljøbelastning som mulig, dvs. stationsboksene gøres så små som muligt. Såfremt stationsboksene designes med henblik på serviceerhverv, vil det bl.a. kræve flere ressourcer, større CO₂-aftryk, længere anlægsperiode (inkl. støj), øget transport af jord og øgede anlægsomkostninger. Der vil desuden være behov for yderligere ventilation, elevatoradgang, aflæsningsområder på stationspladsen mv., som igen kræver ekstra plads. Serviceerhverv findes i dag kun ved Kgs. Nytorv metrostation. Såfremt metrostationerne skal designes på en måde så de kan rumme serviceerhverv, skal der træffes politisk beslutning herom. Forslaget vil ikke blive belyst i miljøkonsekvensvurderingen.

Sikre sammenhæng med øvrig infrastruktur

Ønske om at synergi, attraktivitet og robusthed undersøges

Frederiksberg Kommune (354) ønsker, at synergi, attraktivitet og robusthed i det samlede metrosystem undersøges, herunder kobling med eksisterende metrolinjer og fremhæver, at det i Frederiksberg Kommunes planlægning indgår, at en kommende metrolinje under havnen skal give mulighed for at betjene Forum Station.

Københavns Kommunes bemærkninger

Mulige kommende forlængelser af eksisterende metrolinjer og undersøgelse af mulige nye metrolinjer, herunder hvilke byområder, de nye linjer bør betjene, er et forhold, som de tre ejere af Metroselskabet, herunder Frederiksberg Kommune, kan træffe beslutning om.

Angående omstigningsmuligheder

Det ønskes af flere at flest mulige linjer giver gode omstigningsmuligheder til andre linjer og transportformer (8, 21 og 31).

Københavns Kommunes bemærkninger

Kommunen er enig i, at det er vigtigt, at der sikres gode omstigningsmuligheder til andre metrolinjer og transportformer.

Konsekvenser for øvrig kollektiv transport

Valby Lokaludvalg (241) er optaget af, at det sikres, at udbygningen med M5 ikke kommer til at betyde forringelser af den kollektive trafik andre steder i København, herunder i Valby.

Københavns Kommunes bemærkninger

M5 betjener ikke Valby og påvirker derfor ikke direkte den kollektive trafikbetjening af Valbyområdet. Tilpasning af busdriften til metro M5 vil ikke blive undersøgt i miljøkonsekvensvurderingen, men vil blive undersøgt på et senere tidspunkt. Forslaget vil ikke blive belyst i miljøkonsekvensvurderingen.

Skiftemuligheder til busser

Trafikselskabet Movia (266) bemærker, at der skal sikres gode skiftemuligheder til busserne ved de kommende metrostationer for M5. Ved Amagerbrogade Station, både Nord og Syd, anbefaler Movia, at der afsættes plads til to stoppesteder og en sikker krydsning af Amagerbrogade. Ved Refshaleøen Station anbefaler Movia, at de nuværende stoppesteder flyttes tættere på den kommende metrostation, og at der afsættes arealer til en busven-deplads og evt. chaufførfaciliteter og opladning af busser.

Københavns Kommunes bemærkninger

Kommunen har noteret sig Movias bemærkninger om gode skiftemuligheder og vendestation til busserne efter anlæg af M5 ved Amagerbrogade og Refshaleøen Station. Med den kommende lokalplanlægning for metropladser og tilknyttede byrum vil det blive undersøgt og fastlagt, hvordan skiftemulighederne understøttes i den konkrete kontekst. Indretning af vendeplads, opladningsinfrastruktur mv., vurderes ikke at have kumulative effekter, der skal med i miljøkonsekvensvurderingen.

Fremtidssikring ift. skybrud og havvandsstigninger

Skybrud

Sundbyernes grundejerfællesskab foreslår, at der gøres overvejelser om indsatser der løser udfordringer med evt. vandstrømme ved skybrud mv. ifm. metrobyggeriet (221).

Københavns Kommunes bemærkninger

Metroselskabet har oplyst, at det er forventningen, at metroinfrastrukturen ikke vil kunne rumme en inkorporering af forsinkelsesbassiner til skybrudsvand, da der ikke er taget højde for at have ekstra plads i de underjordiske stationer. Det vil sandsynligvis være muligt at inddrage lokale løsninger for at kunne reducere virkningerne af skybrud i designet af overfladearealerne omkring metroen.

Metroselskabet har endvidere oplyst, at nye kommende åbninger til metrosystemet vil blive sikret mod oversvømmelse i tilfælde af skybrud. Så vidt muligt hæves åbningerne, så de ligger højere end den beregnede vandstand i tilfælde af skybrud. Hvor denne enkle løsning ikke er mulig, vil åbningen blive forberedt til at kunne lukkes eller hæves i forbindelse med skybrud og stormflod.

Havvandsstigning

Det foreslås, at forventet højvandsstigning medtages i den angivne frihøjde for højbanen ved Margretheholmen (365)

Københavns Kommunes bemærkninger

Metroselskabet har oplyst, at viaduktens højde er bestemt ud fra hensyn til de tilstødende konstruktioner på land og begrænsninger i forhold til disse, fx frihøjde for krydsende veje. Der er en frihøjde på viadukten over lystbådehavnen på cirka 8 meter. Mulig påvirkning af lystbådehavnen vil blive undersøgt som en del af miljøkonsekvensvurderingen.

Støj og vibrationer

Støjgener i forbindelse med anlæg og drift

I flere høringssvar udtrykkes der bekymringer ift. støjgener i særligt byggeperioden og er bekymrede ift. hvordan akkumulerede støjpåvirkninger vedr. anlæg af flere projekter samtidigt vil have af konsekvenser for støjen. Nogle er derudover optaget af, hvor meget støj der kommer i driftsfasen og er interesseret i at vide, hvilke tiltag der kan arbejdes med for at sikre mod støjgener i driftsfasen. Flere høringssvar gør opmærksom på, at der med de nuværende metrolinjer opleves støjgener ifm. driften, og det foreslås, at det undersøges, hvordan støjgener vil påvirke beboerne i driftsfasen i lyset af at linjen nogle steder planlægges højere oppe (152, 154, 161, 272, 273, 183, 184, 250, 277, 300, 302, 321, 325, 329, 332, 351, 367 og 374). I høringssvar stilles der konkret spørgsmål angående hvorvidt WHO anbefalinger til nattestøj kan overholdes (367)

Københavns Kommunes bemærkninger

Metroselskabet vurderer, at der samlet set er få naboer til den eksisterende metro som er generet af metroens drift. Det forventes derfor ikke, at kommende naboer generelt vil være generet af støj fra M5 i drift. Skulle der lokalt være gener, herunder også i forhold indkig, vil de søges løst med afskærmning. I forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen af M5, vil de sundhedsmæssige påvirkninger af byggeriet i anlæg og drift blive undersøgt. I denne forbindelse vil WHO' anbefalinger sammen med fastlagte grænseværdier for bl.a. støj indgå.

Der vil være støj forbundet med at anlægge den nye metrolinje. Metroselskabet oplyser, at det forventes, at langt hovedparten af arbejdet vil kunne udføres i dagtimerne, således at naboerne ikke får forstyrret deres nattesøvn. Naboerne vil løbende blive informeret om, hvad der skal ske på byggepladserne og det forventede støjbillede. Det er forventningen, at bl.a. nye eldrevne maskiner vil støje mindre end de traditionelt anvendte dieseldrevne maskiner. Miljøkonsekvensrapporten vil indeholde en beskrivelse af støj og mulige afværgeforanstaltninger.

I forbindelse med tidligere metroudbygning har der været perioder med udvidet arbejdstid, hvor berørte naboer har været berettiget til og fået tilbudt compensation. Dette var med henblik på, at naboerne efter eget

valg kunne træffe beslutning om de forholdsregler, de måtte ønske, for at afværge eventuelle støjgener, eksempelvis gennem ændring af boligens indretning, afværgeforanstaltninger eller lignende. En evt. lignende ordning i forbindelse med udbygning af M5 er noget, der skal træffes beslutning om i forbindelse med anlægsloven.

Anlæg af metro på højbane som dæmning eller viadukt vil indebære aktiviteter, som støjer på niveau med almindeligt forekommende byggeri. Varigheden af de støjende aktiviteter er relativt kort og skrider fremad langs strækningen, således at de samme naboer kun er udsat for støj i kortere tid ad gangen.

Metroselskabet har oplyst, at støj/vibrationsdata fra eksisterende metrolinjer ikke viser sammenhæng mellem tunneldybde og de oplevede støj/vibrationsgener. Tunneldybden er til dels bestemt af dybden på den nærliggende station og er endvidere geologisk betinget. Mulige støj/vibrationsgener vil blive belyst som en del af miljøkonsekvensvurderingen.

Drift og vedligehold

Ansvar for metroservice

Der spørges ind til levetiden for anlæg og skinner og hvem som er ansvarlig for metroservicen (161)

Københavns Kommunes bemærkninger

Metroselskabet har oplyst, at metroanlægget er designet til at have en levetid på 100 år og togene en levetid på cirka 30 år. Skinneanlægget forventes at have en levetid på 50 år før der skal foretages en generel udskiftning. Slid på skinnerne er væsentligt større ved kurver end ved lige strækning, hvorfor der vil ske udskiftning af skinner lokalt efter slid. Denne udskiftning sker som en del af det løbende vedligehold, som det også er tilfældet på de eksisterende metrostrækninger i København. Vedligeholdet vil være omfattet af de ydelser som driftsoperatøren vil være ansvarlig for. Driftsoperatøren vil blive valgt på baggrund af et udbud af opgaven.

Klima og miljø

Gravearbejde og forurennet jord

I et høringssvar gives der udtryk for bekymring for de forureningsmæssige konsekvenser i forbindelse med, at der skal graves i området ved Margretheholmen, da jorden evt. er forurennet med PFOS (374).

Københavns Kommunes bemærkninger

Metroselskabet er opmærksom på, at forekomsten af PFAS, herunder PFOS har vist sig at være et større samfundsproblem end hidtil antaget. Metroselskabet vil være opmærksomme på, om der er forhøjede koncentrationer af PFAS i den jord, som skal graves op i forbindelse med anlæg af M5. Dette vil blive belyst i miljøkonsekvensvurderingen.

Da PFAS stoffer ikke er flygtige (ikke fordamper let) vil en evt. spredning af PFAS stoffer i nærområdet til gravearbejderne kun kunne ske i form af PFAS holdigt støv. Metroselskabet er opmærksom på at problematikker med forurening skal håndteres og har gode erfaringer med at løse forureningsproblematikker. Metroselskabet stiller blandt andet krav til entreprenørerne om effektiv støvbekæmpelse gennem vanding i tørre perioder, renholdelse af pladser og kørearealer, samt hjulvask af lastbiler som forlader byggepladserne. Der er gode erfaringer med at undgå støvgener og spredning af forurenende stoffer på denne måde. Forureningsmæssige konsekvenser og evt. afværgeforanstaltninger vil blive belyst i miljøkonsekvensvurderingen.

Luft, biodiversitet og sundhed

Af høringssvar indsendt af Indre By Lokaludvalg (332) fremgår ønsker om undersøgelse af påvirkninger af luft, biodiversitet og sundhed ifm. både anlæg og driftsfase for begge linjeføringer.

Københavns Kommune bemærkninger

Luftkvalitet, biodiversitet og sundhed er forhold der vil blive belyst i miljøkonsekvensvurderingen.

Klimaaspekter og klimabelastning

Flere lokaludvalg, Miljøpunkt Amager (316) m.fl. foreslår, at klimaaspekter og klimabelastningen ved at bygge ny metro undersøges nærmere. Derudover foreslås det, at mulighederne for at reducere klimapåvirkningen gennem udvikling af anlægsmetoderne undersøges grundigt (203, 204, 240, 271, 272, 297, 316, 332, 335 og 358)

Københavns Kommunes bemærkninger

I fremtiden vil der være flere mennesker, som ønsker at bo i hovedstadsområdet. I analysen

"Samfundsøkonomiske effekter ved udvikling af Østhavnen", udarbejdet af Transportministeriet, Københavns Kommune, By & Havn, Metroselskabet, Sund & Bælt og Vejdirektoratet (september 2022), er det undersøgt nærmere, hvilke samlede økonomiske og klimamæssige effekter det har at udvikle København med nye boliger og infrastruktur, som alternativ til at etablere nye boliger i omegnen af København og på Sjælland. Klimaeffekten af at etablere M5 vil afhænge af, hvor meget forbruget af CO₂-intensive materialer og processer kan nedbringes i den videre design- og anlægsproces. Foreløbige estimater af CO₂-aftryk fra forskellige linjeføringer fremgår af den strategiske miljøkonsekvensvurdering af udviklingen af Østhavnen, herunder Lynetteholm (Transportministeriet, august 2022).

Metroselskabet har en målsætning om at halvere klimapåvirkningen fra nye metrolinjer i forhold til eksisterende linjer. Metroselskabets indsats for at nå målet består bl.a. af et innovationsprogram og en løbende dialog med markedet om, hvilke nye metoder, designoptimering og mindre CO₂-intensive materialer, der er mulighed for at benytte i nye metroanlæg. I udredningsfasen er klimaafttrykket fra projektet foreløbigt nedbragt med omkring 10 pct. ved at designe mindre dybe stationer end dem, folk kender fra den eksisterende metro. Hermed spares beton og stål, og det gavner CO₂-aftrykket. Metroselskabet forventer at kunne reducere CO₂-aftrykket fra anlæg af metroen yderligere ved at optimere anlæggets design videre i kommende faser af projektet.

Klimapåvirkning er et emne, som obligatorisk indgår i miljøkonsekvensvurderingen og der vil således i det videre forløb blive taget størst muligt hensyn til klimapåvirkningerne, herunder evt. med inddragelse af afværgeforanstaltninger.

Forsyning og ledningsomlægninger

HOFOR (323) bemærker, at de har en række større kritiske forsyningsledninger, som de foreslåede linjer krydser eller kan påvirkes af. I hvilken grad krydsningerne er problematiske afhænger af den præcise placering af station/skakt/tunnel. Høringssvaret indeholder opmærksomhedspunkter for lilla og orange linje.

Energinet El transmission (322) bemærker, at der ligger en række eksisterende anlæg, hvor de foreslåede linjer er planlagt, og at det er viden, der skal tages med i de videre undersøgelser, da ledningerne er væsentlige for forsynings sikkerheden i København (322).

BIOFOS A/S (314) bemærker, at orange linje føres ind over deres matrikel, og gør opmærksom på, at nødvendige ombygninger kan være tidskrævende og omkostningstunge (314).

CTR(modtaget uden om høringsportalen) 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 flytning af fjernvarmerør og -kamre have stor indflydelse på det samlede projekt, da flytningerne kun kan ske i sommermånederne.

Københavns Kommunes bemærkninger

De linjeføringer, der er blevet præsenteret i forbindelse med idefasehøringen, er udformet således at de føres udenom det eksisterende Biofos' anlæg på Refshaleøen. Lilla linje vil berøre Biofos' matrikel, men ikke deres eksisterende anlæg. I de senere faser af projektet vil Metroselskabet indgå et koordineringssamarbejde med Biofos, for at mindske effekten af M5, på potentielle fremtidsudvidelser af Biofos' anlæg inden for deres matrikel. Biofos har foreslået "mageskifte" som en mulighed, afhængig af aftaler med øvrige interessenter. Metroselskabet har oplyst, at selskabet er bevidst om, at anlæg af M5 vil kræve flytning af mange ledninger, og at Metroselskabet vil samarbejde med de forskellige forsyningsselskaber om at udvikle løsninger, der så vidt muligt minimerer virkningerne af metroarbejdet. Behovet for ledningsomlægninger vil blive belyst i miljøkonsekvensvurderingen.

Byggepladser

Ønske om kompensation

Det foreslås, at evt. berørte grundejere kompenseres og evt. genhuses i anlægsperioden (221 og 300).

Københavns Kommunes bemærkninger

Der vil være støj forbundet med at anlægge den nye metrolinje. Metroselskabet oplyser, at det forventes, at langt hovedparten af arbejdet vil kunne udføres i dagtimerne, således at naboerne ikke får forstyrret deres nat-søvn. Naboerne vil løbende blive informeret om, hvad der skal ske på byggepladserne og det forventede støjbillede. Det er forventningen, at bl.a. nye eldrevne maskiner vil støje mindre end de traditionelt anvendte

dieseldrevne maskiner. Miljøkonsekvensrapporten vil indeholde en beskrivelse af støj og mulige afværgeforanstaltninger.

I forbindelse med tidligere metroudbygning har der været perioder med udvidet arbejdstid, hvor berørte naboer har været berettiget til og fået tilbudt kompensation. Dette var med henblik på, at naboerne efter eget valg kunne træffe beslutning om de forholdsregler, de måtte ønske, for at afværge eventuelle støjgener, eksempelvis gennem ændring af boligens indretning, afværgeforanstaltninger eller lignende. En evt. lignende ordning i forbindelse med udbygning af M5 er noget, der skal træffes beslutning om i forbindelse med anlægsloven.

Jordarbejder

Angående kommende jordarbejder bemærker Københavns Museum (207), at de skal kontaktes i god tid forud for opstart.

Københavns Kommunes bemærkninger

Metroselskabet vil kontakte Københavns Museum forud for jordarbejder i forbindelse med anlæg af M5.

Byudvikling

Refshaleøens Ejendomsselskab (362) bemærker i deres høringssvar, at arbejdsområder til byggeri af ny metro ønskes samtænkt med byudviklingen, så denne ikke forsinkes.

Københavns Kommunes bemærkninger

Der vil med den kommende planlægning for metroen i videst muligt omfang blive taget hensyn til de interesser, der er i forbindelse med byudvikling af området.

Trafik

Jordtransport

Amager Vest Lokaludvalg (252) fremhæver i deres høringssvar, at de er bekymrede for mængden af jordtransport ifm. de nye infrastrukturprojekter, herunder metroudbygning på Amager.

Københavns Kommunes bemærkninger

Borgerrepræsentationen behandlede d. 21. januar 2021 høringssvar til miljøkonsekvensvurdering for Lynetteholm. Heri fremgår det, at kommunen vil arbejde for at jordtransport fra de store infrastrukturprojekter, som Københavns Kommune er involveret i, skal ske så skånsomt som muligt, og at disse muligheder skal belyses i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingerne for de fremtidige infrastrukturprojekter, herunder metroprojektet.

Metroens indvirkning på øvrig trafik

Indre By Lokaludvalg (332) foreslår en række andre forhold de gerne ser undersøgt, herunder metroens indvirkning på by og cykeltrafik, ifm. både anlæg og drift.

Amager Øst Lokaludvalg (272) ønsker en analyse af, i hvor høj grad en kommende metro vil begrænse privatbilsismen og dermed udledningen af partikler og trængsel i byens gader.

Københavns Kommunes bemærkninger

Miljøpåvirkninger fra trafik, der opstår som en konsekvens af metroprojektet samt trafiksikkerhed for gående og cyklister i forhold til tung trafik vil blive belyst i miljøkonsekvensvurderingen.

Reduktion i mængden af udledt udstødning fra vejtrafik som følge af overflytning fra bil vil blive belyst i miljøkonsekvensvurderingen.

Rekreative interesser

Grønne områder

Nørrebro Lokaludvalg (261) tilkendegiver ønske om, at eksisterende grønne områder ikke inddrages til metrobyggeplads.

Københavns Kommunes bemærkninger

Miljøpåvirkninger fra alle byggepladser, dvs. også de der evt. placeres i grønne områder, er en obligatorisk del af miljøkonsekvensvurderingen og der vil i det videre forløb blive taget størst muligt hensyn til påvirkningerne, herunder med inddragelse af afværgetiltag.

Amager Strandpark og Amager Fælled

Sundbyernes Grundejerforening (221) foreslår, at det tænkes ind, hvordan metroen kan understøtte udefrakommendes brug af Amager Strandpark og Amager fælled.

Københavns Kommunes bemærkninger

Københavns Kommune kvitterer for forslaget og noterer at endnu en opkobling af metronettet ved DR Byen vil øge mulighederne for at komme til Amager Fælled.

Myndighed og ejer

I et høringssvar stilles der spørgsmål til, hvordan Københavns Kommune håndterer at være myndighed og ejer af Metroselskabet samtidigt (154).

Københavns Kommunes bemærkninger

Det fremgår af miljøkonsekvensvurderingsloven, at en kommune skal varetage sine opgaver og beføjelser på objektiv vis, når kommunen både er bygherre og myndighed for et projekt. Formelt er der ikke myndighedsinhabilitet i det konkrete projekt, da Metroselskabet er bygherre og Københavns Kommune er myndighed. Da kommunen har en væsentlig økonomisk interesse i projektet, skal kommunen imidlertid i sin myndighedsbehandling af projektet være særlig opmærksom på, at kommunen varetager sine opgaver og beføjelser iht miljøkonsekvensvurderingsloven på objektiv vis.

Københavns Kommunes ejerandel af Metroselskabet er fastsat ved lov, og kommunen er myndighed i henhold til miljøkonsekvensvurderingsloven. Det anses således at være forudsat i lovgivningen af kommunen skal udføre myndighedsopgaver, der har betydning for selskabet og dermed for ejerne af selskabet. Kommunen er ikke uvant med myndighedsbehandling af projekter, hvor kommunen selv er bygherre, eller hvor kommunen har en økonomisk interesse i projektet.

Forslag om navngivning

Høringssvar 9 og 254 omhandler navngivning af eksisterende metrostation og af den nye metrolinje M5.

Københavns Kommunes bemærkninger

Kommunen kvitterer for navneforslag til metrolinje M5. Metroselskabet har i sin ansøgning navngivet linjen M5, hvilket følger navngivning ift. de tidligere metrolinjer (M1-M4). Det er ikke afklaret, om linjen skal have et ikke-teknisk navn ligesom Cityringen. Eksisterende stationsnavne ændres i udgangspunktet ikke.

Øvrige bemærkninger og forslag til andre metrolinjer og forslag til infrastrukturudvikling generelt i København

Københavns Kommune har modtaget en række høringssvar der kommer med spørgsmål, bemærkninger og forslag til andre linjeføringer og infrastrukturudvikling i København.

Forslag om metrolinje til Brønshøj, Husum, Tingbjerg, Bispebjerg og Herlev

160 høringssvar omhandler ønsker om metro mod Nordvest til Brønshøj, Husum, Tingbjerg, Bispebjerg og Herlev (2, 11, 12, 13, 27, 28, 29, 43, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 150, 151, 153, 155, 156, 157, 159, 162, 163, 164, 166, 167, 168, 169, 170, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 181, 182, 184, 185, 186, 187, 189, 190, 191, 192, 193, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 208, 215, 218, 220, 223, 225, 233, 235, 256, 312 og 360).

Københavns Kommunes bemærkninger

Kollektiv trafikbetjening, herunder med metro, af Brønshøj, Husum og Tingbjerg blev senest undersøgt i analyserne Kollektiv Infrastruktur i København II og Udvidet screening af letbane fra Nørrebro Station til Gladsaxe Trafikplads, som blev afsluttet og afrapporteret til Borgerrepræsentationen i november 2018. Af analyserne fremgår det, at den mest omkostningseffektive løsning for kollektiv trafikbetjening af Brønshøj, Husum og Tingbjerg opnås, hvis der etableres en letbane på strækningen mellem Nørrebro Station via Frederikssundsvej og Tingbjerg til Gladsaxe Trafikplads. I Københavns Kommunes budget for 2022 indgår midler til en udredning af letbane og BRT (hurtige busser i egen bane) på denne strækning, og i statens aftale 'Udmøntning af investeringsmidler i bedre og billigere kollektiv trafik for perioden 2022-2035' indgår midler til et beslutningsgrundlag for en letbane fra Nørrebro Station til Gladsaxe Trafikplads. Denne udredning forventes gennemført i 2023-2024. Det vil kræve en ny politisk beslutning, hvis der skal igangsættes en ny proces for en undersøgelse af mulighederne for metrolinje som foreslået. Forslagene vil ikke blive belyst i miljøkonsekvensvurderingen.

Forslag om ændring af metrolinjer og forslag om flere metrolinjer i hele hovedstadsområdet

38 høringssvar (1, 2, 3, 6, 10, 11, 12, 15, 33, 37, 38, 41, 100, 101, 108, 171, 172, 185, 206, 228, 237, 244, 245, 352, 256, 264, 267, 276, 280, 284, 285, 290, 291, 303, 309, 312, 360 og 377) omhandler forslag til nye metrolinjer, herunder metro til Dragør, nye metroringlinjer og metro til andre områder i hovedstadsområdet.

Københavns Kommunes bemærkninger

Kommunen kvitterer for de meget grundige høringssvar vedr. alternative linjeføringer og ny stationsplaceringer for nye metrolinjer.

De ansøgte linjeføringer for M5 bygger på udførte analyser og udredningsarbejde vedrørende ny metro, der dels skal løse den fremtidige udfordring med manglende kapacitet over havnesnittet, dels skal betjene nye byudviklingsområder i Østhavnen med højklasset kollektiv trafik. Forslagene vil ikke blive belyst i miljøkonsekvensvurderingen. Det vil kræve en ny politisk beslutning, hvis der skal igangsættes en ny proces for en undersøgelse af mulighederne for disse metrolinjer.

Forslag om at etablere letbane

Letbaner.dk (150) og Rådet for Bæredygtig Trafik (204 og 205) foreslår, at der etableres letbane i stedet for metro.

Københavns Kommunes bemærkninger

I forbindelse med analysen Kollektiv Infrastruktur i København II, som blev afsluttet og afrapporteret til Borgerrepræsentationen i november 2018, blev bl.a. letbanebetjening og BRT på tværs af havnen undersøgt. Resultaterne viste, at det kun er metro, der kan give nok kapacitet til at løse kapacitetsudfordringen i det nuværende metrosystem på tværs af havnen. Analysen anbefalede derfor, at der blev etableret en ny metroring til betjening af nye byudviklingsområder og til at løse kapacitetsudfordring under havnesnittet. Den samlede M5 metrolinje vil have en højere kapacitet end en tilsvarende letbane, og metroatlet har desuden en lavere udledning af CO₂ pr. personkm. jf. udredningen af metrobetjening af Lynetteholm. Forslaget vil ikke blive belyst i miljøkonsekvensvurderingen.

Forslag om udvikling af anden infrastruktur herunder forslag angående S-tognettet

Flere høringsvar (4, 23, 25, 31, 37, 41, 160, 164, 172, 189, 203, 209, 214, 218, 223, 228, 231, 235, 252, 254, 256, 261, 277, 279, 312, 341, 347, 350, 355, 358, 359, 373, 375 og 377) indeholder forslag til anden infrastrukturudbygning.

Københavns Kommunes bemærkninger

S-bane, øvrige jernbanelinjer, Østlig Ringvej og anden statslig infrastruktur er ikke relevant for denne høring om ny metrolinje M5. Forslagene vil ikke blive belyst i miljøkonsekvensvurderingen.

Fragttransport

Det foreslås, at det gøres muligt, at fragt kan transporteres med M5 fra syd for Hovedbanegården til Prøvestenen om natten (4).

Københavns Kommunes bemærkninger

Københavns metrosystem tjener udelukkende til personbefordring, hvorfor det ikke vil være muligt at transportere gods med metrosystemet. Muligheden for godstransport i metroen vil ikke blive belyst i miljøkonsekvensvurderingen.

Forslag om nye gang- og cykelforbindelser

For at sikre gode forhold for gående og cyklister foreslås det af flere, at der etableres gang- og cykelforbindelser, herunder foreslås det:

- at der etableres en cykelbro til Refshaleøen eksempelvis fra Langelinje (251) og at der etableres cykeltunnel mellem Østerport og Refshaleøen for at sikre gode forhold for cyklister og cykelpendlere. Vurderer ikke at cykelsvingbro vil kunne fungere i praksis (22)
- at der etableres en cykelbro fra den sydlige del af Islands Brygge til den anden side af havnen, hvor der snart åbner ny metrostation (93)
- at der etableres en gang- og cykelbro til Langelinje fra Amerika Plads, og gang- og cykeltunnel til Classensgade under jernbanen og Kalkbrænderihavnsgade (347).

Københavns Kommunes bemærkninger

En cykel- og gangforbindelse mellem Refshaleøen og Langelinie er udpeget i Kommuneplan 2019. Forbindelsen er blandt andet tænkt som en grøn cykelrute og en Supercykelsti. Teknik- og Miljøforvaltningen har foretaget en foranalyse af en stibro mellem Refshaleøen og Langelinie. Resultatet af foranalysen er fremlagt til orientering for Teknik- og Miljøudvalget i juni 2022. Forslaget vil ikke blive belyst i miljøkonsekvensvurderingen

En cykel- og gangforbindelse mellem Enghave Brygge og den sydlige del af Islands Brygge er udpeget i Kommuneplan 2019. Teknik- og Miljøforvaltningen udarbejder en foranalyse for en stibro, der forventes afsluttet i maj 2023. Fremtidige stibroer der forbinder Østhavnen, herunder Refshaleøen og Lynetteholmen, undersøges i forbindelse med at området udbygges og behovet opstår. Københavns Kommune har noteret sig forslaget om en gang- og cykelbro til Langelinje fra Amerika Plads og en gang- og cykeltunnel til Classensgade. Det vil kræve en politisk beslutning at igangsætte en analyse af forslaget. Forslaget vil ikke blive belyst i miljøkonsekvensvurderingen.

Øvrige bemærkninger til metroudbygning

Ønske om flere analyser

Østerbro Havnekomité (350) stiller i deres høringssvar spørgsmålstejn ved, om der er brug for metroudbygning i København. I forlængelse heraf ønsker Enhedslisten Amager Øst (341) at der igangsættes analyser før der arbejdes videre med metroudvikling i København. Rådet for bæredygtig Trafik (204) og flere andre ønsker også en samlet plan for kollektiv trafik for et større område med udgangspunkt i trafik tal og trafikstrømme inden for regionen (204, 222 og 339).

Københavns Kommune har noteret synspunkterne. Forslag til linjeføringen for M5-metrolinjen bygger videre på anbefalingerne fra analysen "Udbygning af kollektiv infrastruktur i København 2" (KIK- 2) fra 2018, om at løse den fremtidige kapacitetsudfordring under havnesnittet i København og betjene nye byudviklingsområder med højklasset kollektiv transport. Det vil kræve ny politisk beslutning, hvis der skal igangsættes analyser om behovet for kollektiv transport i København og indenfor regionen.

Udgifter til letbane sammenlignet med udgifter til metro

Et høringssvar (358) omhandler et ønske om, at det undersøges hvor meget letbane man kan få for de penge det koster at etablere metro.

Københavns Kommune har noteret ønsket. "Udbygning af kollektiv infrastruktur i København 2" (KIK- 2) fra 2018 viste, at metro er den eneste kollektive transportløsning, der kan løse kapacitetsudfordringen over havnesnittet. Forslaget vil ikke blive belyst i miljøkonsekvensvurderingen.

Angående høringen

I et høringssvar (231) pointeres det, at høringen ikke er relevant, når projektet ikke er længere fremme. Andre ønsker slet ikke mere metro (214).

Københavns Kommune har noteret synspunkterne. I forhold til kommende høringer vil miljøkonsekvensrapporten blive sendt i høring når den er udarbejdet.

Finansiering

I flere høringssvar spørges der ind til, hvilken model for finansiering som ligger til grund for metroudbygningen (161, 297, 339, 341 og 350).

Københavns Kommune bemærker, at valg af finansieringsmodel aftales mellem Københavns Kommune og den øvrige ejerkreds, og at der ikke er truffet beslutning herom på nuværende tidspunkt.

Kontrakt

Høringssvar nr.248 er optaget af, hvilke kriterier der vægtes ved tildeling af kontrakt i forbindelse med kommende miljøkonsekvensvurdering (248).

Københavns Kommune har noteret høringssvaret. Kriterier i forbindelse med kontraktindgåelse er ikke en del af den gennemførte høring.

Statslige myndigheder

Miljøstyrelsen (36) gør opmærksom på, at de ikke er myndighed og Søfartsstyrelsen bemærker at de ikke har nogen kommentarer til idefasehøringen (42).

Københavns Kommune har noteret høringssvarene.

Velkommen til borgermøde om metrolinje M5



Program

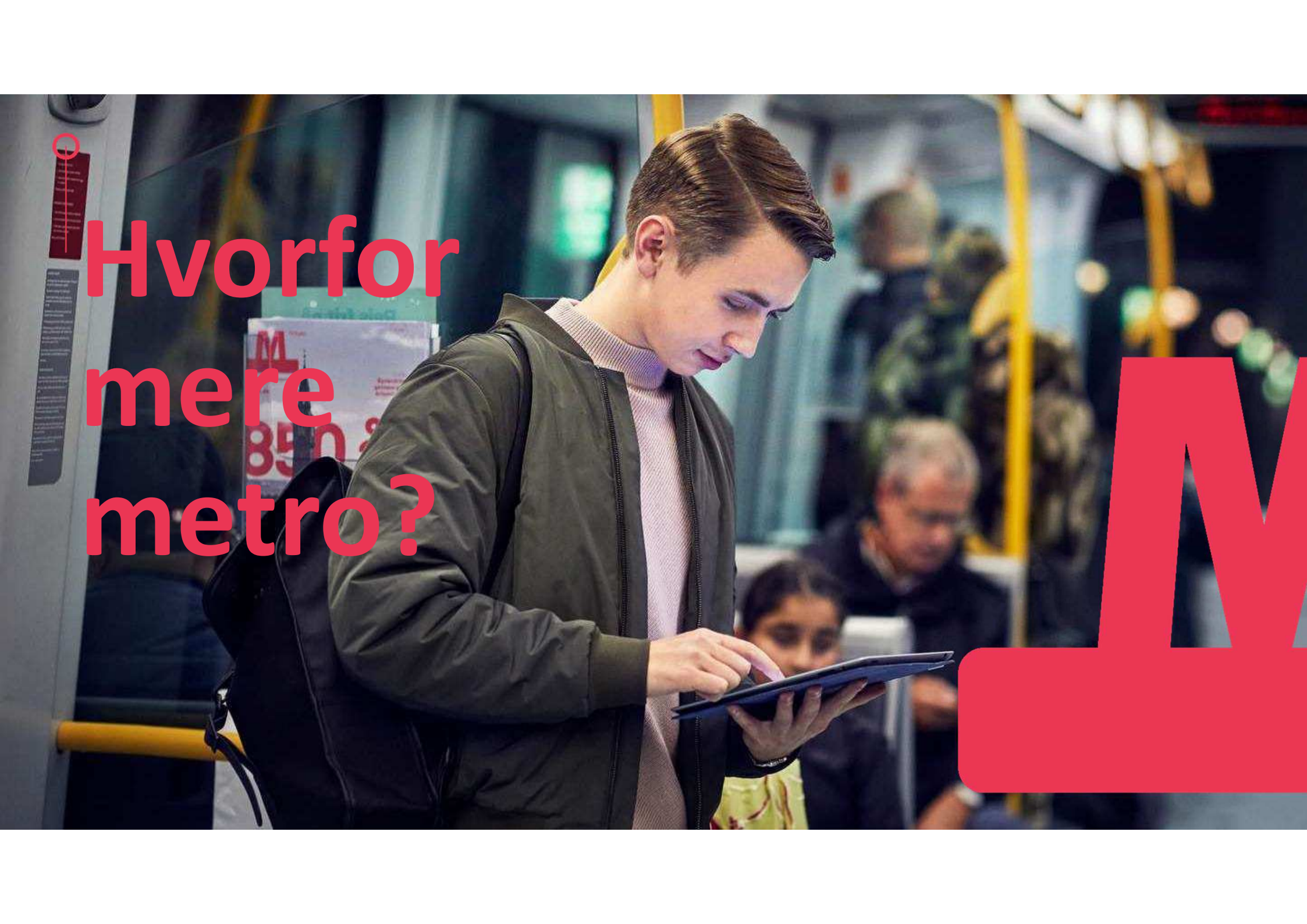
- **Kl. 19.00 – 19.10 - Velkommen og intro**
- **Kl. 19.10 – 19.20 - Mere metro i København, v/ Overborgmester Sophie Hæstorp Andersen**
- **Kl. 19.20 – 19.35 – Hvorfor mere metro? v/ Carsten Riis, adm. direktør i Metroselskabet**
- **Kl. 19.45 – 20.15 - Spørgsmål og dialog ved stande med forskellige temaer med fagpersoner fra Metroselskabet og Københavns Kommune**
- **Kl. 20.20 – 20.50 - Opsamling og spørgsmål i plenum**
- **Kl. 20.50 – 21.00 - Afrunding og tak for i dag**



**Bliv hørt og få indflydelse på
metrolinje M5. Gå ind på:**

**www.metrolinjem5.kk.dk
www.blivhoert.kk.dk**

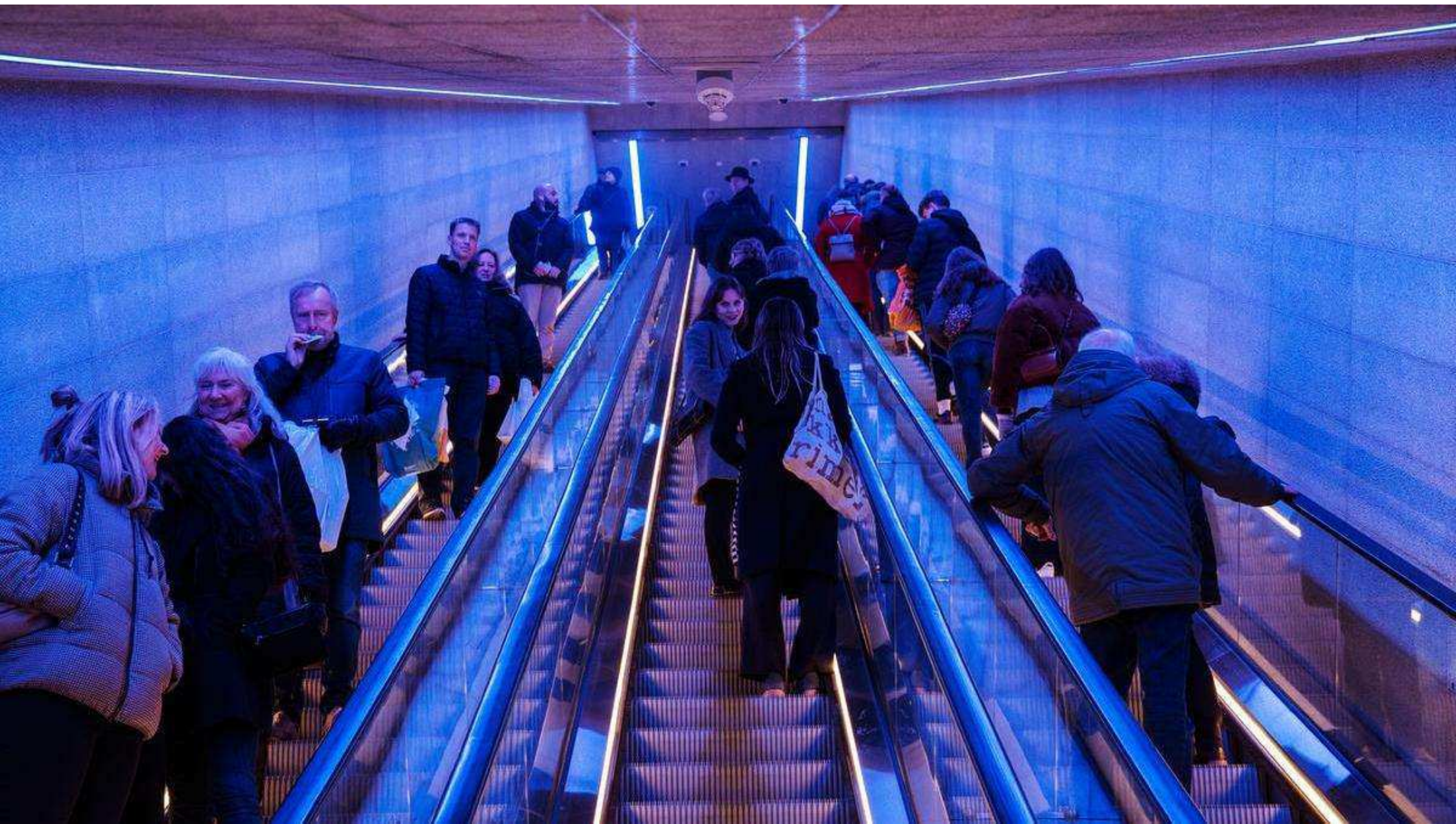




Hvorfor
mere
metro?

M







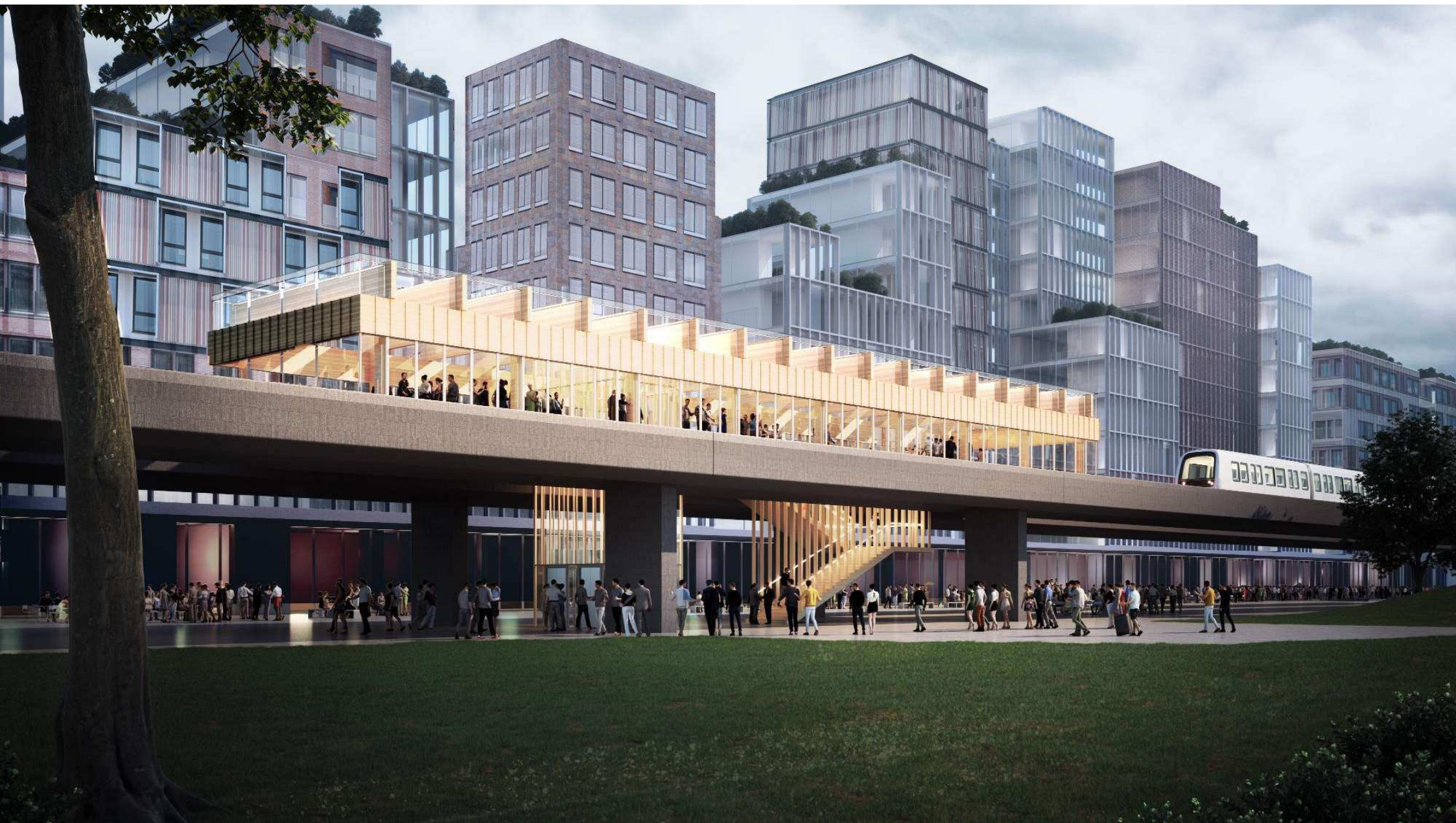




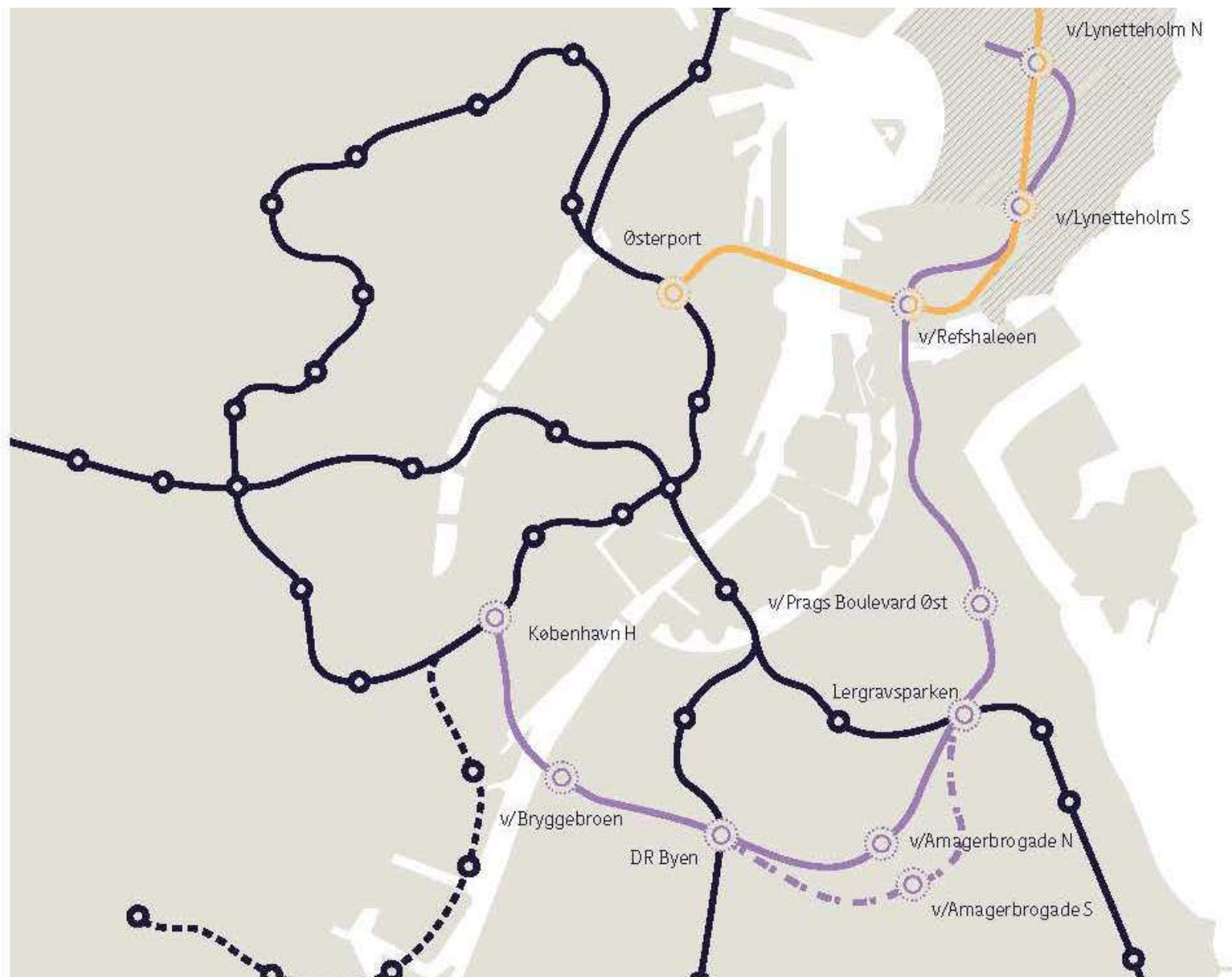
















Bilag 1 b

Opsamling fra borgermøder afholdt om MKR M5

Der blev holdt to borgermøder under idéfasehøringen: Et fysisk borgermøde i Kulturhuset Islands Brygge den 28. september og et digitalt borgermøde den 6. oktober. Målet med borgermøderne var at gøre det nemt for borgerne at få information om de forskellige M5-varianter samt at øge kendskabet til projektet, og hvordan man kunne afgive høringssvar. Møderne blev annonceret via hjemmesider, sociale medier og skærme og bannere i Metroen.

Til begge borgermøder var der taler fra overborgmester Sophie Hæstrup Andersen og Metroselskabets administrerende direktør, Carsten Riis, samt mulighed for at blive klogere på temaerne; M5 Orange, M5 Lilla (opdelt i tre etaper), Idéfasehøring og VVM samt Anlæg, innovation og klimavenlige løsninger, hvor eksperter fra Metroselskabet og embedsmænd fra Københavns Kommune kunne svare på spørgsmål fra de fremmødte. Til slut var der en kort opsamling.

På det fysiske borgermøde deltog cirka 100 mennesker, mens der til det digitale borgermøde var mere end 400 seere live og mere end 1.000 visninger af mødet efterfølgende.

20-01-2023

Sagsnummer i F2
2022 - 18631

Dokumentnummer i F2
2349869

Sagsnummer eDoc
2022-0380656

[illegible]

Region Skåne	260	x												x					
Kristianstad Kommune	243	x												x					
Lokaludvalg																			
Christianshavns Lokaludvalg	335	x								x	x	x	x					x	
Indre By Lokaludvalg	332																		
Amager Øst Lokaludvalg	272					x				x	x	x					x	x	
Nørrebro lokaludvalg	261	x																x	x
Amager Vest Lokaludvalg	252					x				x								x	x
Østerbro Lokaludvalg	250												x					x	
Valby Lokaludvalg	241																		x
Bispebjerg Lokaludvalg	234																		x
Uddannelsesinstitutioner, foreninger og virksomheder																			
CTR																			x
SDK Shipping	364																	x	
AP Ejendomme	363					x													
REDA	362	x									x							x	
Bent Andersen/ Undergrunden	359										x								x
DTU/ Otto Anker	352																		x
Solveig Bergmann Nielsen/ Ejerforeningen Reventlowsgade 26-30 og Ejerforeningen Reventlowsgade 24/Stampesgade 1	351		x																
Østerbro Havnekomité	350													x				x	x
Skanska i Skåne	349	x												x					
Aalborg Portland A/S	348																	x	
Københavns Lufthavn	344													x				x	
Samtank A/S	343																	x	
Peab Asfalt A/S	342																	x	
Enhedslisten Amager Øst	341																		x
By & Havn	340	x									x							x	x

[illegible]

[illegible]

Vibeke Kaa Hvelplund	361											x							
Søren Udholm Frost	360	x																x	
Jean Thierry	358																	x	x
Martin Hansen	357											x							
Sara Byrgesen	356											x							
Asger Ammonsens	355											x							
Einar Feldager Hansen	347	x												x				x	
Katrine Stokholm	346									x									
Andreas Høgild	339																	x	x
Sanne Waldorff	338											x							
Henning Nielsen	333											x	x						
Susanne Munch	330											x							
Katja Brandt	329											x							
Rasmus Rise	326											x							
A	321											x							
Mette Thastum	320			x															
Eva Laugesen	319			x															
Trine Sørensen	318			x															
Uden navn	317											x							
Mark	312	x				x							x					x	X
Marc Søndergaard	309																	x	
Thomas Pedersen	308					x													
Karin Andresen	306											x							
Carsten Grøndahl	303																	x	
Jens Waldorff	302											x							
Tania Nicolaisen	301											x							
Kim Skov Lehner	298											x							
Frank Lambert	297																	x	
Martin Wallin	296											x							
Camilla Esbensen	295											x							
Nele Sattrup	294											x							
Liselotte	292					x													
Lasse Hvidman	291																	x	
Grith Passer Hvidman	290																	x	
Tine MP	289											x							
Mikkel Jochimen	288											x							
Fredheim Sørensen	287											x							
Sørensen	286											x							
Dorthe Pedersen	285																	x	
Nick Langrilliere	284														x	x		x	
Karin Gerdorf	283											x							

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]