

31. oktober 2022  
J.nr. 2022-0315252

Økonomiforvaltningen

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

Miljøvurderingen af anlægsfasen af orange linje skal omfatte

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

Miljøvurderingen af driftsfasen af orange linje skal omfatte

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

Miljøvurderingen af anlægsfasen af lilla linje skal omfatte

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

for Sankt Jørgens Sø.

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

Miljøvurderingen af driftsfasen af lilla linje skal omfatte

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

Derudover beder vi om,

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

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

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

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

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

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,  
Indre By Lokaludvalg

Kopi sendt til Københavns Borgerrepræsentation

## BILAG

---

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

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

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

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

- at 0-alternativet i miljøvurderingen er en fiktiv by på Vestegnen af samme størrelse, som man forestiller sig, at de nye byområder i Østhavnen skal udgøre, men at det ikke tages i betragtning, at de to Østhavns-projekter Østlig Ringvej og Metrolinje M5 i sig selv er forbundet med store stigninger i CO<sub>2</sub>-udslip samt at anlægget af de to projekter også har CO<sub>2</sub>-konsekvenser.

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