

8 **Høringssvar, ideofasehøring om Metro M5 og Østlig Ringvej**

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

17 **Indledende bemærkninger**18 **Langsigtet og gennemarbejdet trafikalt planlægning er afgørende**

19 Christianshavns Lokaludvalg påskønner, at myndighederne er fremsynede og fremlægger planer
20 for langsigtet trafikalt infrastruktur. Det gælder ikke mindst i en situation, hvor
21 befolkningsprognoser i henhold til den strategiske miljøvurdering for Østhavnen (SMVen) peger
22 på, at der kommer 300.000 flere borgere på Sjælland i perioden frem til 2070². I særdeleshed er
23 der behov for at udfærdige samfundsøkonomiske og miljørigtige trafikløsninger i forbindelse med
24 de kommende års byudvikling på Nordøstamager, herunder Refshaleøen og Kløverparken. Uden
25 tidlig planlægning heraf er der risiko for, at trafikale udfordringer på allerede overbelastede
26 adgangsveje på Christianshavn forværres.

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

34 **Gode klimaløsninger er presserende**

35 Begge de to projekter vil være klimabelastende i anlægsfasen, og de vil også være klimabelastende
36 i drift – også selv om biler og tog til den tid er fuldt overgået til el. Lokaludvalget har noteret, at
37 der er lavet analyser af klimabelastningen af de to projekter som led i den strategiske
38 miljøvurdering af Østhavnen udbygning. Lokaludvalget opfordrer til, at disse uddybes og at der
39 fremlægges afværgetiltag som led i miljøvurderingen af M5 og Østlig Ringvej. Omhyggelige
40 beregninger af klimabelastningen ved såvel anlæg som drift må således indgå i
41 miljøkonsekvensvurderingerne af de to projekter.

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

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

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46

Metro M5

Lilla linjeføring foretrækkes

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

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

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

Tunnellægning ved Margretheholm Havn/Kraftværkshalvøen påkrævet

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

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

Station ved Operaen må undersøges

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

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

1

2 **Beregninger vedrørende sydligste linjeføring på Amagerbrogade bør fremlægges**

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

8

9 **Sydlig del af Lilla M5, hvis Østhavnen ikke bebygges nu**

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

17

18 **Østlig Ringvej**

19 **Ingen Østlig Ringvej uden aflastning af Indre By og Christianshavn**

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

23

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

32

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

36

37 **Ingen betaling for brug af Østlig Ringvej**

38 Christianshavns Lokaludvalg anser det for væsentligt, at Østlig Ringvej ikke bliver betalingslagt.
39 Hvis Østlig Ringvej betalingslægges vil såvel personbiltrafik som lastbiltrafik miste et incitament til
40 at anvende Østlig Ringvej. Det vil indebære en risiko for, at gennemkørende trafikken ikke flytter

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

1 til Ringvejen og, at trafikken i Indre By og på Christianshavn dermed ikke begrænses.
2 Miljøvurderingen såvel som økonomiske konsekvensberegninger må baseres på, at Østlig Ringvej
3 ikke betalingslægges.

4 5 **Trafikberegninger med højere bilrådighed må indgå i miljøvurderingen**

6 Lokaludvalget hilser det velkomment, at der med de antagelser om bilrådighed, som er gjort ved
7 analysen af Planen i den strategiske miljøvurdering (uændret bilrådighed i Københavns Kommune
8 og regionen uden for Københavns Kommune, samme bilrådighed i Østhavnen som på "broerne"),
9 kan forventes en aflastning af trafikken igennem centrum og over havnesnittet, når der måles i
10 forhold til nulalternativet. Lokaludvalget antager samtidig, at trafikberegningerne er meget
11 følsomme for bilrådighedsantagelserne, bl.a. på grund af kombinationen af knap kapacitet i Østlig
12 Ringvej og bilisters mulighed for at sive igennem centrum.

13
14 Christianshavns Lokaludvalg finder derfor behov for, at der i miljøkonsekvensvurderingen ud over
15 en bekræftelse af SMVens vurderinger indgår følsomhedsberegninger for en højere bilrådighed.
16 Lokaludvalget foreslår en variant med en vækst i bilrådigheden i Københavns Kommune og
17 regionen svarende til gennemsnittet af de sidste 5 år og en variant med en endnu kraftigere vækst
18 i bilrådigheden. Alle beregninger bør laves med den forudsatte 4-spors Østlig Ringvej og udvise
19 mertrafik såvel i et hverdagsdøgn som i døgnets myldretidsperioder.

20 21 **Nødvendigt med tilslutningsanlæg ved Prags Boulevard**

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

27 28 **Et Lynetteholm-tilslutningsanlæg må ikke blive terminal for fjerntrafik til og fra den sydlige 29 indkørsel til København**

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

34
35 Det er helt afgørende for Lokaludvalgets vurdering af Østlig Ringvej, at denne "sivetrafik"
36 forhindres og at trafikken ledes ad Vermlandsgade-Uplandsgade-Prags Boulevard, som er
37 dimensioneret eller kan dimensioneres til en sådan funktion.

38
39 Miljøvurderingen bør derfor specificere modforanstaltninger mod en sådan sivetrafik og indeholde
40 trafikberegninger af deres virkning, så de kan være en integreret del af beslutningen om Østlig
41 Ringvej. En modforanstaltning kunne være, at Lynetteholm og Refshaleøen blev gjort til en trafikø
42 med til- og frakørsel via Lynetteholm-tilslutningsanlægget og Østlig Ringvej. Alternativt kunne det
43 nordlige Christianshavn og Margretheholm (Udsigten mv.) med den nordlige del af Refshalevej og
44 Forlandet gøres til en trafikø adskilt fra Østhavnen. Sådanne muligheder bør indgå i
45 miljøvurderingen.

46

1

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

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

9

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

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

14

15 ---

16

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

20

21

22 Med venlig hilsen,

23

24 Asbjørn Kaasgaard,

25 Christianshavns Lokaludvalg