

Metrolinje M5

M5 - ny mulig metrolinje

Idéfasehøring for metro-
linjen M5



Baggrund for metrolinjen M5

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

Hvorfor mere metro?

Hovedstaden er i konstant udvikling, byen vokser, og trafikken bliver tættere de kommende år. Samtidig vil byudviklingen af Kløverparken, Refshaleøen og Lynetteholm skabe behov for bedre trafikalt betjening af de nye områder, så de er forbundet med resten af byen.

Der er allerede i dag trængselsproblemer i det eksisterende metrosystem M1/M2 mellem Amager og det øvrige København, specielt i myldretiden. Trafikale fremskrivninger viser

desuden, at befolkningsudviklingen i København betyder, at der i 2035 vil være kapacitetsudfordringer mellem Kongens Nytorv Station og Amager.

En ny metrolinje kan være med til at skabe ekstra kapacitet. Den vil aflaste det eksisterende metrosystem, så der er plads til alle passagererne, også i myldretiden. Dermed er en ny metrolinje en vigtig del af udbygningen af en effektiv, bæredygtig og sammenhængende infrastruktur i København.

Hvad er en idéfasehøring?

Idéfasehøringen er en indledende, offentlig høring om den nye metrolinje, M5. Det er første skridt mod en miljøkonsekvensvurdering af projektet. Alle borgere, virksomheder og interesseorganisationer mv. kan i idéfasen komme med idéer og kom-



Høringsperiode

Otte uger fra uge 36 til uge 43 med frist for at indlevere idéer og kommentarer d. 31. oktober.

mentarer til forslaget til en ny metro-linje, M5. Det er dermed din mulighed for at få indflydelse tidligt i projektet. Det er Københavns Kommune, der er myndighed ved udformningen af en ny metro i København. Idefasehøringen afholdes derfor af Københavns Kommune

Kom med dine idéer og forslag

Idefasehøringen omfatter to forslag til linjeføring for M5 – en orange og

en lilla linje. I høringsperioden kan du komme med idéer til forslagene til de mulige stationsplaceringer og de byggepladser, der vil være i anlægsfasen, ligesom du kan komme med ønsker om miljøforhold, du ønsker at få undersøgt. Forslagene bliver efter høringen samlet i en såkaldt hvidbog, der forelægges Københavns Kommunes Borgerrepræsentation og indgår i den videre proces.



Hvad er en miljøkonsekvensrapport?

Inden en ny metrolinje kan anlægges, er det et lovkrav, at der først bliver udarbejdet en miljøkonsekvensrapport. Miljøkonsekvensrapporten skal indeholde en detaljeret kortlægning og vurdering af de miljømæssige konsekvenser af anlæg af metrolinjen. Det gælder blandt andet plan- og trafikforhold, landskab og visuelle forhold, plante- og dyreliv, kulturarv, friluftsliv, overfladevand, jord og grundvand, støj, luft, klima, ressourcer m.fl. Det skal også fremgå af miljøkonsekvensrapporten, om der er behov for foranstaltninger til at forebygge eller begrænse forventede væsentlige skadelige miljømæssige konsekvenser. Miljøkonsekvensrapporten skal give tilstrækkelig viden til, at borgere og politikere kan vurdere projektets miljømæssige konsekvenser, og til at politikerne kan træffe beslutning på et oplyst grundlag.

Før 2017 brugte man betegnelsen VVM-redegørelse om en miljøkonsekvensrapport.

M5 Lilla

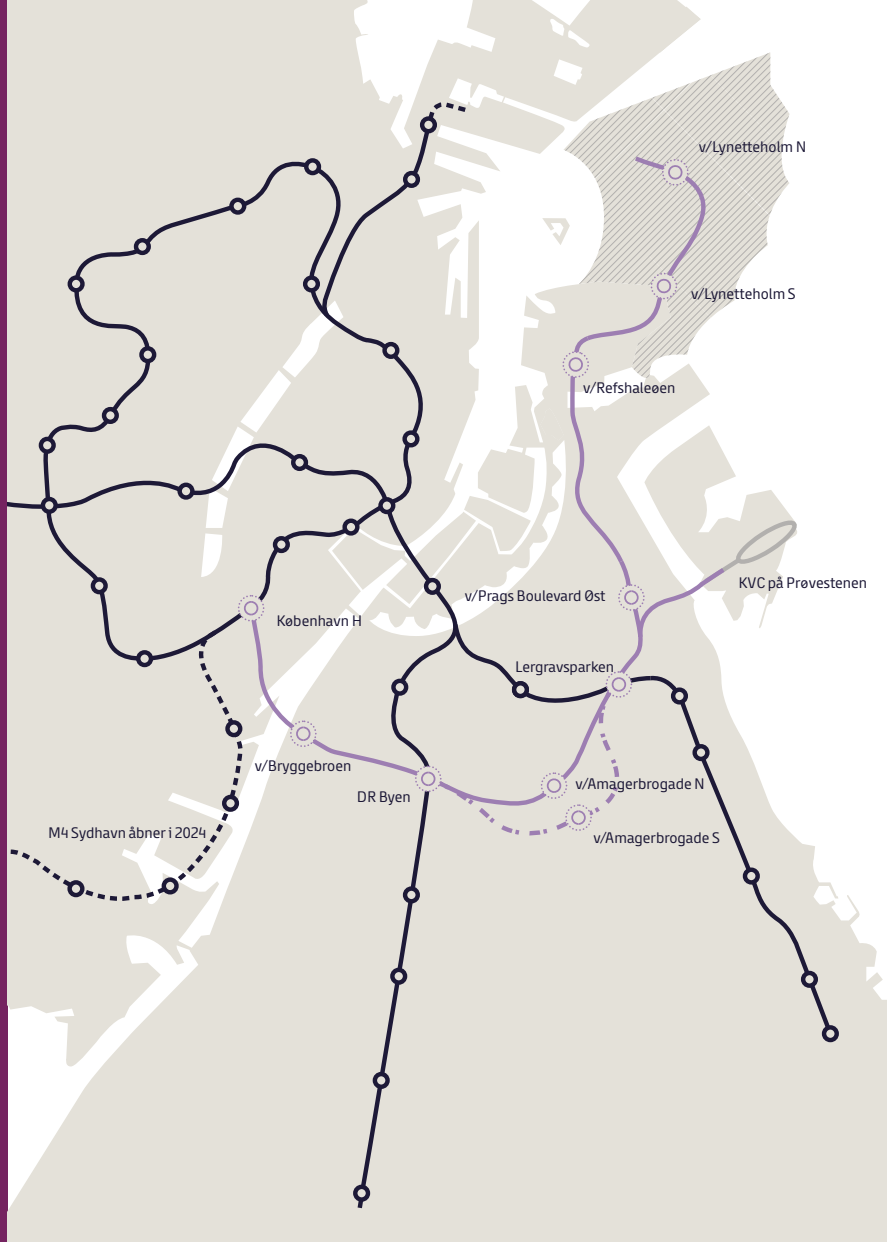
Linjen er en ny selvstændig metro-linje med ni stationer. Linjen går fra Københavns Hovedbanegård via Islands Brygge, Amagerbrogade og Refshaleøen til Lynetteholm. Det er på sigt muligt at videreføre linjen til Østerport med udbygning som ringforbindelse eller videreføre linjen til Nordhavn.

Den lille linje skaber en ny metroforbindelse på tværs 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 lille linje:

- København H - stationen kan placeres enten i Reventlowsgade (hovedforslag) eller i Bernstorffsgade, hvor 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 ved OPUS Amager mellem Hans Bogbinders Allé og Prinsesse Chri-



Linjeføring for metro M5 Lilla

For mere detaljeret kort med beskrivelser af stationsplaceringer, skakter, osv, gå ind på metrolinjem5.kk.dk

tines 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 i Kløverparken. Herfra føres metroen via en rampe til højbane
- 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

Stationernes udformning

M5 Lilla bores fra Prøvestenen over Nordøstamager og slutter i en skakt øst for Sankt Jørgens Sø. På denne strækning anlægges stationerne som underjordiske tunnelstationer. Efter v/Prags Boulevard Øst, føres sporene via rampe til en højbane, der fortsætter til Refshaleøen og Lynetteholm. Her ligger stationerne over jorden, som det kendes fra blandt andet Orientkaj station i Nordhavnen. Strækningen fra v/Prags Boulevard Øst til umiddelbart

efter v/Refshaleøen undersøges også som boret tunnel med undergrundsstation på Refshaleøen. Herfra føres metroen på rampe, hvorefter den fortsætter på højbane til Lynetteholm Syd og Lynetteholm Nord.

Undergrundsstationerne bliver placeret så højtliggende som muligt. Dette reducerer konstruktionstiden, og det mindsker mængden af anvendte ressourcer og udledningen af CO₂. Derudover reduceres transporttiden fra overfladeplan til perron for passagererne.

Linjen tilknyttes et kontrol- og vedligeholdelsescenter på Prøvestenen for at kunne servicere metroen.

Byggepladser

Der bliver etableret en tunnelbyggeplads på Prøvestenen. Herfra sættes tunnelboremaskinerne i gang for at bore tunnelerne frem til skakten ved Sankt Jørgens Sø. Fra tunnelbyggepladsen på Prøvestenen bliver det udborede materiale transporteret til Lynetteholm. Dermed reduceres transport af materiale gennem byen betydeligt.

For varianten med underjordisk linjeføring mellem Prags Boulevard Øst og Refshaleøen vil der eventuelt være



behov for et arbejdsområde mere på Refshaleøen. Dette vil ligeledes lette transporten af tunnelmateriale til Lynetteholm.

Skakter og påvirkninger

Der vil være behov for en nødsdakt mellem DR Byen og v/Amagerbrogade, som forventes placeret ved Røde Mellemvej. Derudover forventes en nødsdakt placeret i Filipsparken på strækningen mellem v/Amagerbrogade Syd og Lergravsparken. For varianten med boret tunnel mellem Prags

Boulevard Øst og Refshaleøen vil det være nødvendigt med en nødsdakt ved Vindmøllevej.

Ved en højbaneløsning fra v/Prags Boulevard Øst mod Refshaleøen vil højbanen krydse den inderste tredjedel af Margretheholm Havn ca. 8 m over havets overflade. Det vil medføre en højdebegrænsning for fartøjer, der ønsker at sejle under den. En metro i boret tunnel vil ikke påvirke Margretheholm Havn.

M5 Orange

Linjen er en ny selvstændig metro-linje med fire stationer. Linjen går fra Østerport under Københavns Havn ved Langelinie til Refshaleøen og videre til Lynetteholm, hvor stationer åbner i takt med byudviklingen.

Denne linje løser ikke kapacitetsudfordringen i M1/M2 på tværs af havnen.

De fire stationer på orange linje:

- 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 - 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

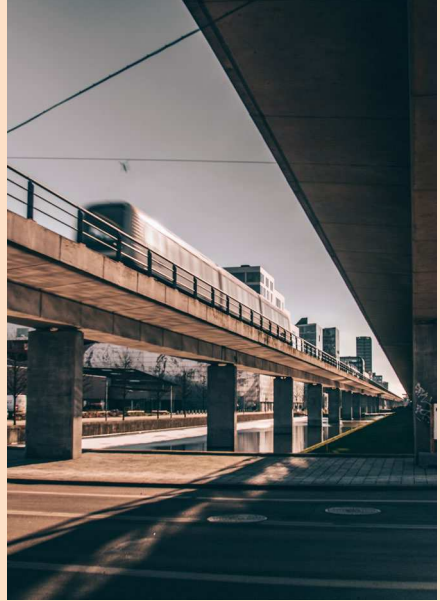
Stationernes udformning

M5 Orange bores fra Refshaleøen under havnen til Østerport og slutter i en skakt i Østre Anlæg. På denne strækning anlægges stationerne som underjordiske tunnelstationer. Der vil være behov for en nødsikkert mellem rampen på Refshaleøen og Østerport. Denne vil kunne anlægges på parkeringsarealet på Langelinievej. Efter Refshaleøen føres sporene via rampe på højbane til Lynetteholm Nord.



Linjeføring for metro M5 Orange

For mere detaljeret kort med beskrivelser af stationsplaceringer, skakter, osv, gå ind på metrolinjem5.kk.dk



Innovation

Metroen i drift er en af de mest energieffektive og bæredygtige mobilitetsløsninger i København. I udviklingen af M5 har Metroselskabet sat endnu større fokus på bæredygtigt design for at sikre, at CO₂-udledningen i anlægsfasen reduceres mest muligt. Det sker eksempelvis ved, at der undersøges muligheder for at anvende alternative materialer som træ i konstruktionen af højbane og viadukter.

Byggepladser

Der bliver etableret en tunnelbyggeplads på Refshaleøen, hvorfra tunnelboremaskinerne sættes i gang. Fra tunnelbyggepladsen transporteres det udborede materiale til Lynetteholm. Dermed reduceres transport af materiale gennem byen betydeligt.

Der placeres et kontrol- og vedligeholdelsescenter på Prøvestenen. Det forudsætter etablering af et enkeltsporet teknikspor, som forbinder det med linjen. Dette vil medføre, at højbanen vil krydse Margretheholm Havn og videreføres over vandet til Prøvestenen, hvor togene kører på terræn på selve Prøvestenen til kontrol- og vedligeholdelsescentret på arealet nord for jordvolden. Denne enkeltsporede højbane vil krydse Margretheholm Havn ca. 8 m over havets overflade, hvilket vil medføre en højdebegrænsning for fartøjer, der ønsker at sejle under den. Alternativt kan kontrol- og vedligeholdelsescentret placeres på Lynetteholm.

De endelige placeringer af kontrol- og vedligeholdelsescentret vil afhænge af, hvilken linjeføring og hvilke stationsplaceringer, der bliver besluttet.

Kompensation og genhusning

For at kunne realisere metrolinje M5

De endelige placeringer af kontrol- og vedligeholdelsescentret vil afhænge af, hvilken linjeføring og hvilke stationsplaceringer, der bliver besluttet.

forventes en anlægslov vedtaget af Folketinget. Anlægsloven forventes at omfatte beslutning om blandt andet kompensation og genhusning af tætte naboer til metrobyggeriet. Det forventes, at det sker på samme vilkår som ved anlægget af Cityringen.

Hvad er den videre proces?

Idéfasehøringen varer fra d. 5. september til d. 31. oktober 2022. Alle inputs fra idéfasehøringen vil indgå i det videre arbejde, hvor politikerne skal tage stilling til, om der skal anlægges en ny metrolinje, og hvilken linjeføring der i så fald skal udarbejdes en miljøkonsekvensrapport for. Når der er udarbejdet en miljøkonsekvensrapport, vil denne blive sendt i offentlig høring.

Kom til borgermøde

Onsdag d. 28. september kl. kl. 19.00 til 21.00 kan du komme til borgermøde om M5. Her kan du høre mere om og stille spørgsmål til de forskellige forslag til stationsplaceringer og øvrige byggepladser, der kan blive nødvendige, hvis metrolinjen M5 skal anlægges. Borgermødet afholdes hos

Kulturhuset Islands Brygge, Islands Brygge 18, 2300 København S.

Du kan desuden deltage i et digitalt borgermøde d. 6. oktober kl. kl. 16.00 til 18.00. Find mere information om dette møde på metrolinjem5.kk.dk

Hvis du vil vide mere

Du kan finde flere informationer, herunder uddybende kort over stationer, byggepladser, linjeføring mm. på metrolinjem5.kk.dk

Kom med dine forslag senest den 31. oktober 2022

Send dine idéer og forslag til os senest den 31. oktober på: blivhoert.kk.dk

Tidsplan

Uge 36 til uge 43

Otte ugers idéfasehøring

28. september kl. 19.00 - 21.00

Borgermøde hos Kulturhuset Islands Brygge

6. oktober kl. 16.00 - 18.00

Online borgermøde

31. oktober

Idéfasehøring slutter.

1. kvartal 2023

Politisk behandling af hvidbog over hørings svar til idéfasen.

Efterfølgende skal forligskredsene bag Lynetteholm i henholdsvis Folketinget og Københavns Borgerrepræsentation beslutte, hvilken linjeføring for M5, der skal undergå en miljøkonsekvensvurdering.

2023-2024

Udarbejdelse af miljøkonsekvensrapport, der afsluttes med 8 ugers offentlig høring. Efterfølgende forventes det, at der vedtages en anlægslov og udstedes myndighedstilladelse til projektet.

2025

Udbudsprojektering og udbud

2026-2034

Kontraktindgåelse og anlægsfase

2035

Metrolinje M5 forventes taget i brug.



Hvis du vil vide mere

Du kan finde flere informationer, her-
under uddybende kort over stationer,
byggepladser, linjeføring mm. på
metrolinjem5.kk.dk