

31. oktober 2022  
J.nr. 2022-0331922

Københavns Kommune, [blivhoert.kk.dk](mailto:blivhoert.kk.dk)

Sund & Bælt A/S, [idefase@oestligringvej.dk](mailto:idefase@oestligringvej.dk)

## **Høringssvar, idefasehøring om Metro M5 og Østlig Ringvej**

Københavns Kommune (KK) og Sund & Bælt A/S har sendt projekterne om henholdsvis Metro M5 og Østlig Ringvej (ØR) i idefasehøring med frist den 31. oktober 2022<sup>1</sup>. KK og Sund og Bælt udbeder sig ideer og kommentarer til de to planlagte projekter og om, hvad det bør indgå i miljøkonsekvensvurderingerne af projekterne. Da visse grundlæggende forhold gør sig gældende for begge projekter ønsker Christianshavns Lokaludvalg at afgive dette samlede høringssvar, som omfatter begge projekter.

### **Indledende bemærkninger**

#### **Langsigtet og gennemarbejdet trafikal planlægning er afgørende**

Christianshavns Lokaludvalg påskønner, at myndighederne er fremsynede og fremlægger planer for langsigtet trafikal infrastruktur. Det gælder ikke mindst i en situation, hvor befolkningsprognoser i henhold til den strategiske miljøvurdering for Østhavnen (SMVen) peger på, at der kommer 300.000 flere borgere på Sjælland i perioden frem til 2070<sup>2</sup>. I særdeleshed er der behov for at udfærdige samfundsøkonomiske og miljørigtige trafikløsninger i forbindelse med de kommende års byudvikling på Nordøstamager, herunder Refshaleøen og Kløverparken. Uden tidlig planlægning heraf er der risiko for, at trafikale udfordringer på de allerede overbelastede veje på og til Christianshavn – Torvegade, Prinsessegade, Danneskiold-Samsøes Allé og Kløvermarksvej – forværres.

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

#### **Gode klimaløsninger er presserende**

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

<sup>1</sup> Jf. [www.oestligringvej.dk](http://www.oestligringvej.dk) og <https://blivhoert.kk.dk/hoering/metrolinje-m5-idefasehoring-miljovurdering>

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

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

## **Metro M5**

### **Lilla linjeføring foretrækkes**

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

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

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

### **Tunnellægning ved Margretheholm Havn/Kraftværkshalvøen påkrævet**

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

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

### **Station ved Operaen må undersøges**

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

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

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

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

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

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

## **Østlig Ringvej**

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

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

I de oprindelige trafikberegninger vedrørende Østlig Ringvej, som blev offentliggjort af Vejdirektoratet i 2020<sup>3</sup> var der som alternativ til hovedscenariet gennemregnet et scenarium med virkningerne af Østlig Ringvej kombineret med en trafiksanering af centrum. Lokaludvalget finder det afgørende, at hovedscenarie og alternativscenarier, uanset Østlig Ringvejs linjeføring, gennemregnes med en trafikbegrænsning i centrum svarende til 2020-beregningerne. Heri må redegøres for de pågældende begrænsninger, herunder den trafikale og samfundsøkonomiske betydning af konkrete tiltag som kørselsforbud og/eller road pricing på gennemgående veje i Indre By og Christianshavn.

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

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

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

### **Trafikberegninger med højere bilrådighed må indgå i miljøvurderingen**

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

---

<sup>3</sup> [https://www.vejdirektoratet.dk/api/drupal/sites/default/files/2020-08/Østlig%20Ringvej\\_Sammenfattende%20Rapport.pdf](https://www.vejdirektoratet.dk/api/drupal/sites/default/files/2020-08/Østlig%20Ringvej_Sammenfattende%20Rapport.pdf)

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

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

#### **Nødvendigt med tilslutningsanlæg ved Prags Boulevard**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

Med venlig hilsen,

Asbjørn Kaasgaard,  
Christianshavns Lokaludvalg

Kopi sendt til Københavns Borgerrepræsentation