

1 UDKAST

2

3 Økonomiforvaltningen

4

5 I udgangspunktet er M5 ikke et forslag til at forbedre den kollektive trafik, men et
6 infrastrukturprojekt til facilitering af byudvikling i Østhavnen: specifikt Lynetteholmprojektet
7 (med en planlagt befolkning på 44.000 og 26.000 arbejdspladser) og Refshaleøen

8

9 Så det Lokaludvalget i virkeligheden skal tage stilling til er, om vi vil have en ny østlig
10 bydel med de konsekvenser som kommunen må lide under i årtier i form af forøget
11 pendlertrafik, støj - og luftforurening, lastbiltransporter og klimapåvirkning - et projekt som
12 alle forstadskommuner er inderligt imod, da det stjæler befolkning og arbejdspladser fra
13 dem.

14

15 Miljøkonsekvensrapporten skal danne grundlag for fremsættelsen af et anlægforslag for
16 M5.

17 Vedtagelsen af en anlægslov for M5 i Folketinget forudsætter en offentlig høring i form af
18 en miljøkonsekvensvurdering tillige med en §25-tilladelse ifølge miljøvurderingsloven. Når
19 høringsresultatet er besluttet kan anlægsloven vedtages og en §25-tilladelse meddeles af
20 Transportministeren og Borgerrepræsentationen.

21

22 Transportministeriet har meddelt, at Fingerplanen og eksisterende fredninger kan sættes
23 ud af kraft i form af en §25-tilladelse.

24 Af Fingerplan 2019 fremgår det:

25 Refshaleøen er udpeget område til virksomheder med særlige beliggenhedskrav, og andre
26 typer arealanvendelse må ikke planlægges

27 Østre Anlæg og Kastellet ligger i grøn bykile og er omfattet af fredninger

28 Det er disse bestemmelser i Fingerplan 2019, som Borgerrepræsentationen og
29 Transportministeren kan se bort fra, når en anlægslov er blevet vedtaget.

30

31 Følgende konsekvenser af en realisering af M5 fremgår af Miljøkonsekvensrapporten:

32

33 En stor trafik påvirkning i form af tung lastbiltrafik:
34 Ca. 35.000 lastbilture pr. år fordelt over otte år. Ved byggepladser en lastbil hver 3. til 4.
35 minut.
36
37 Nedlæggelse af parkeringspladser for biler og cykler ved en række arbejdspladser i
38 anlægsperioden:
39 Det går specielt ud over parkeringspladser ved Hovedbanegården (30-40
40 bilparkeringspladser og 1.010 cykelparkeringspladser) og Østerport (50
41 bilparkeringspladser og 450 cykelparkeringspladser)
42 Derudover lukkes vejstrækninger ved Hovedbanegården og Østerport Station, og en
43 række træer må lade livet.
44
45 Støjpåvirkninger i anlægsfasen vurderes at være store:
46 Eksempelvis vil der ved byggepladsen Københavns Hovedbanegård opleves en
47 støjpåvirkning ved husfacader på op mod 91 dB.
48
49 Anlæg af skakt i Østre Anlæg:
50 For at kunne etablere en skakt i Østre Anlæg vil der være behov for en opfyldning af den
51 nordøstlige del af voldanlæggets sø. Vedtagelsen af en anlægslov bemyndiger
52 transportministeren til at fjerne fredningen, som beskyttes via Fingerplan 2019.
53
54 Klimapåvirkning i driftsfasen vil være stor:
55 Nordlig løsning: 153.000 tons CO₂e, sydlig løsning: op til 394.000 tons CO₂e, dvs. en årlig
56 drivhusgasudledning mellem ca. 19.000 til 49.000 tons CO₂e i anlægsfasen over otte år.
57 Som referenceramme: CO₂-udslip i Københavns kommune i 2022
58 Samlet CO₂e-udslip i 2022 på 811.143 tons, hvoraf vejtrafik som største sektor på
59 302.938 tons svarende til 37,4 % af det samlede udslip; læg hertil 69.249 tons CO₂ fra
60 såkaldt non-road industri
61 Inden for vejtrafikken i 2022 var fordelingen som følger på transportmidler: personbiler
62 med et udslip på 212.297 tons udgjorde 70,1 % og lastbiltrafik med et udslip på 25.113
63 tons udgjorde 8,3 % ud af totalen fra vejtrafik på de 302.938 tons.

64 Sammenlignet med udslippet fra lastbiler på godt 25.000 tons i 2022 vil en et maksimalt
65 udslip fra lastbiler via gennemførelsen af sydlig løsning på 49.000 tons være et voldsomt
66 spring i den københavnske klimabelastning fra trafikken.

67

68 Ændringer i biltrafikarbejdet efter anlæg af Lynetteholm med tilhørende infrastrukturanlæg
69 i form af Østlig Ringvej og M5, sammenlignet med en situation uden anlæg af Lynetteholm
70 og infrastrukturprojekter:

71 Ændringer i biltrafikarbejdet vil blive ubetydelige i Indre By og brokvarterer (-1-2 %),
72 bortset fra Østerbro (+ 3-4 %), og beskeden til meget stor stigning i de ydre bydele.
73 Fremskrivningen peger på en stigning i trafikken på enkelte trafikårer gennem de indre
74 bydele mod bl.a. Østlig Ringvej. For hele Københavns kommune vil stigningen i
75 trafikarbejdet som resultat af gennemførelse af projekterne være på 10-11 %.

76

77 Konklusion: er det alle disse påvirkninger vi som lokaludvalg vil acceptere - eller kan vi
78 pege på alternative udviklingsveje?

79

80 Alternativer til M5:

81 Forstadskommunerne vil som sagt blive lykkelige for en mere balanceret vækst i
82 befolkning og arbejdspladser inden for Hovedstadsregionen.

83 Opfyldningen af jord i forbindelse med anlæg af Lynetteholm kan betragtes som en del af
84 Københavns stormflodssikringsprojekt.

85

86 S-banens udbygning med ny S-togstunnel - Eksprestunnelen.

87 Eksprestunnelen er en ny tunnelloøsning fra Hellerup og evt. Emdrup i nord til København
88 H i syd.

89

90 Eksprestunnelen giver markant kortere rejsetider, høj frekvens og flere direkte
91 forbindelser, samt redundans på S-banen. Eksprestunnelen giver potentielt næsten
92 dobbelt så meget kapacitet på S-banen.

93

94 Tunnelen vil give en ny station ved Rigshospitalet, som herved får direkte togforbindelse
95 fra store dele af Hovedstadsområdet og bliver en af Danmarks 10 største
96 jernbanestationer. Der kan også tænkes stationer ved Vibenshus Runddel og ved Forum
97 med skiftemulighed til metroen.

98

99 Der er brug for en udbygning af S-banetrafikken i Storkøbenhavn med mange flere
100 afgange, så der er plads til de mange rejsende, der skal overflyttes fra bil til kollektiv trafik.

101
102
103
104
105
106
107
108
109
110
111

Allerede i dag er S-banen hele Storkøbenhavns "Grønne Puls". Men selv med den planlagte automatisering af driften med flere afgang, er der brug for mere kapacitet gennem selve København.

En eksprestunnel for S-tog binder hele Hovedstadsområdet sammen. Forslag om bygning af en eksprestunnel er endnu engang lagt på tegnebrættet.

Metroens kapacitetsproblem under inderhavnen kan løses på anden vis end via bygning af ny metrolinje.



112
113
114

Med venlig hilsen