



6. Metrolinje M5 – valg af linje og stationer som grundlag for afgrænsningsnotat (2023-0015244)

Idefasehøring om Metrolinje M5 til Østhavnen er afsluttet, og der er udarbejdet en hvidbog (bilag 2), som udgør opsamlingen på høringen. Økonomiudvalget skal bl.a. tage stilling til, hvilken linjeføring og hvilke metrostationer, der skal arbejdes videre med og dermed ligge til grund for notat om afgrænsning af miljøkonsekvensrapporten.

Indstilling

Økonomiforvaltningen indstiller overfor Økonomiudvalget,

1. at vedlagte hvidbog (bilag 2) fra idefasehøringen om Metrolinje M5 tages til efterretning,
2. at godkende, at afgrænsningen af miljøkonsekvensrapportens indhold sker på grundlag af en linjeføring baseret på M5 Øst fra Københavns Hovedbanegård via Amagerbrogade Syd til Lynetteholm med en forlængelse til Østerport Station som beskrevet under Løsning.

Problemstilling

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 og løse kapacitetsudfordringerne i den nuværende metro over havnesnittet.

På baggrund af ansøgning fra Metroselskabet, besluttede Borgerrepræsentationen den 25. august 2022, at Økonomiforvaltningen igangsatte en miljøvurderingsproces for metrolinje M5. Københavns Kommune er myndighed på projektet på land, mens Trafikstyrelsen er myndighed på den del af projektet, der ligger på søterritoriet.

Der blev den 5. september til 31. oktober 2022 afholdt en idefasehøring, hvor der kom 381 høringssvar (bilag 1). Københavns Kommune har udarbejdet vedlagte hvidbog, som indeholder en opsummering af høringssvar og Økonomiforvaltningens bemærkninger til høringssvarene (bilag 2).

Der er på nuværende tidspunkt ikke truffet ejerbeslutning om valg af linje og stationer. Økonomiforvaltningen indstiller, at Økonomiudvalget, på grundlag af idefasehøringen, tager stilling til linjeføring, stationer mm., som skal ligge til grund for afgrænsningen af miljøkonsekvensrapporten.

På baggrund af Økonomiudvalgets stillingtagen, vil Økonomiforvaltningen fra marts 2023 foretage en 4 ugers høring af offentligheden og berørte myndigheder om afgrænsning af miljøkonsekvensrapporten, jf. miljøvurderingslovens § 35, stk. 3, nr. 2. Høringen sker på baggrund af et afgrænsningsnotat med forslag til, hvad miljøkonsekvensrapporten skal indeholde.

Efter høring om afgrænsningsnotatet vil der blive fremlagt en ny indstilling med ejerbeslutning om valg af linje og stationer mm. for Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen i forbindelse med godkendelse af afgrænsningsudtalelse om miljøkonsekvensrapportens indhold.

Løsning

I idefasehøringen blev to linjeføringer præsenteret. En lilla linje fra Københavns Hovedbanegård via Amagerbrogade til Refshaleøen og Lynetteholm, og en orange linje fra Østerport til Refshaleøen og herfra til Lynetteholm.

Af 51 høringssvar fremgår det, at lilla linje foretrækkes ud fra følgende hensyn:

- Den binder i højere grad København sammen med dens 9 stationer
- Den aflaster "havnesnittet" og afhjælper derved trængsel i eksisterende metro over havnen
- Den giver mere metro til København sammenlignet med orange linje, der har 4 stationer
- Derudover vil lilla linje muliggøre afgang til evt. kommende Øresundsmetro.

Det indstilles, at der i miljøvurderingen arbejdes videre med lilla linje, som går fra København H. via Amagerbrogade Syd til Lynetteholm – med en forlængelse til Østerport Station. Dette vil understøtte behovet for at få metrobetjent nye byudviklingsområder og afhjælpe trængselsudfordringer i det nuværende metrosystem over havnesnittet.

Flere høringssvar foreslår, at lilla linje etableres som en ring fra start. På sigt vil det være muligt at videreføre lilla linje fra Lynetteholm/Østerport og videre som en ringlinje forbi Rigshospitalet, Stengade, Forum og til Københavns Hovedbanegård.

Det indgår i det videre arbejde, at der på perspektivniveau ses på mulighed for forlængelse af lilla linje ud over det forløb, der nu miljøkonsekvensvurderes. Perspektivundersøgelsen belyser muligheder og trafikale effekter af en hel metroring, herunder muligheder for en afgang mod Nordvest/Brønshøj.

En række høringssvar omhandler miljøpåvirkninger i anlægsperioden og driftsperioden ved de kommende metrostationer. Disse forhold belyses i miljøkonsekvensvurderingen.

I flere høringssvar fremsættes der indsigelse mod, at metroen på del-strækninger etableres som højbane, og at tunnelloøsning på hele linjen foretrækkes. Der er også forslag til justering og ændring af linjer og stationer. Der er indkommet en række høringssvar, som er kritiske overfor, at kontrol- og vedligeholdelsescenteret (KVC) etableres på Prøvestenen, da det vil indskrænke de nuværende virksomheders erhvervs- og industriaktiviteter på Prøvestenen. Endelig indeholder en del høringssvar ønske om, at M5 etableres i sammenhæng med øvrig infrastruktur, og at kapacitetsudvidelser og forlængelser af metroen muliggøres fra start.

Økonomiforvaltningens bemærkninger til høringssvarene fremgår af hvidbogen, og de største problemstillinger er behandlet i oversigten nedenfor.

Derudover er der flere høringssvar med ønsker om andre metrolinjeføringer, herunder metro til Brønshøj, metro forbi Rigshospitalet og Herlev Hospital, metro længere ud på Amager og til Dragør,

samt forslag til anden infrastrukturudvikling herunder f.eks. etablering af letbane, udbygning af S-togsnettet mv. Det vil kræve ny politisk beslutning at sætte udredninger om mere kollektiv infrastruktur i gang, og forslagene vil ikke blive belyst med miljøkonsekvensvurderingen af metrolinje M5.

I oversigten nedenfor er opsummeret forslag til valg af stationer og alternativer i forbindelse afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold:

Nr.	Økonomiforvaltningens indstilling	Begrundelse
1	<p><i>Københavns Hovedbanegård</i> Der arbejdes videre med en stationsplacering ved Reventlowsgade</p>	<p>Stationsplacering i Reventlowsgade sikrer den korteste forbindelse til M3/M4 og S-togsperroner. HOFOR fraråder en stationsplacering ved Bernstorffsgade, da kritiske forsyningsledninger vil blive påvirket. Movia og Frederiksberg Kommune peger på, at en stationsplacering i Bernstorffsgade vil påvirke busdriften negativt i anlægsfasen.</p>
2	<p><i>v/ Bryggebroen</i> Der arbejdes videre med en stationsplacering ved Axel Heides Gade</p>	<p>Placering i Axel Heides Gade foretrækkes, da den giver det største opland og dermed bedst dækning af boliger og erhverv. Alternativer er nævnt i hørings svar, men er ikke vurderet at være hensigtsmæssige.</p>
3.	<p>Der arbejdes videre med en station med skiftespor v/ <i>DR Byen</i></p>	<p>Metroselskabet vurderer ikke, at stationen med en dobbelt sporforbindelse mellem de to hovedspor (crossover) er mulig at flytte til anden placering. Det er muligt at koordinere med andre interessenter/aktører og foretage mindre justeringer af stationsplaceringen. En alternativ placering af arbejdsplads og station på Amager Fælled vurderer Københavns Kommune ikke egnet, da Amager Fælled er fredet. Metroselskabet vil drøfte med DR og AP Pension, om metrobyggeriet kan koordineres med deres byggeprojekt med p-kælder og boligbyggeri, samt om gener i anlægsfasen kan minimeres.</p>

4.	<p><i>Amagerbrogade</i> Der arbejdes videre med en stationsplacering ved Amagerbrogade Syd/Sundbyøster Plads</p>	<p>Der er i høringssvarene langt overvejende opbakning til en stationsplacering ved Amagerbrogade Syd frem for Amagerbrogade Nord. Sundbyøster Plads er i dag et trafikknudepunkt og en synlig central plads. En placering ved Amagerbrogade Nord vil kræve nedrivning af dele af Skt. Elisabeth hospital og kræve genhusning/nyetablering af Region Hovedstadens psykiatriske hospital, Københavns Kommunes Sundhedshus, hjemmeplejebase og enhed under Socialforvaltningen. Amagerbrogade Nord er ca. 600 mio. kr. billigere end Amagerbrogade Syd i restfinansiering, men der er usikkerhed om økonomi og tidsplan. Nogle høringssvar ønsker stationen placeret ved Sundbyvester Plads. Forslaget er vurderet, men fravalgt, da der er færre mulige brugere (boliger og erhverv) i oplandet i forhold til Sundbyøster Plads.</p>
5.	<p>Der arbejdes videre med et KVC-anlæg (Kontrol- og Vedligeholdelsescenter) på <i>Prøvestenen</i> nord for jordvolden, som fremlagt i idéfasehøringen. Det skal belyses om KVC kan optage mindre areal, trækkes mod vest væk fra kajkanten og placeres længere mod syd på den nuværende jordvold</p>	<p>Det vurderes ikke hensigtsmæssigt at placere KVC andre steder end på <i>Prøvestenen</i>. DI m.fl. har peget på en placering sydligere på <i>Prøvestenen</i>, men arealet er for lille og vil kræve jordopfyld af vandareal. Derfor anbefales placeringen nord for jordvolden – dog undersøges muligheder for at justere på arealet til KVC.</p>
6.	<p>Der arbejdes videre med både højbane og tunnelløsning på strækningen mellem Prags Boulevard til umiddelbart efter Refshaleøen</p>	<p>Grundejere og sejlere ved Margretheholmen ønsker en tunnelløsning på strækningen belyst, og dette er foreslået imødekommet.</p>

7.	Der arbejdes videre med belysning af nødvendige anlæg (afgreningskammer mv.) til en eventuel kommende Øresundsmetro	Flere hørings svar peger på behov for en Øresundsmetro. For at sikre mulighed for afgrening fra M5 til en evt. fremtidig Øresundsmetro vil det være nødvendigt med en tilpasning af det nuværende forslag med yderligere afgreningskammer mv. i nærheden af Kløverparken og Prøvestenen, samt ændringer af kontrol- og vedligeholdelsescentrets udformning og sammenkobling til resten af metrosystemet.
----	---	--

8.	Der arbejdes ikke videre med station ved Holmen og Mærsk hovedkvarter	<p>I 6 hørings svar fra bl.a. Mærsk og Det Kgl. Teater ønskes der en station ved Holmen. Linjen vil have et begrænset passagergrundlag, medføre længere rejsetid på metrolinjen og give større CO2 udledning i anlægsfasen. Det indstilles, at der ikke arbejdes videre med en station ved Holmen.</p> <p>Mærsk har forslag om en yderligere station ved Toldboden nær Mærsk hovedkvarter. Linjen vil kunne anlægges, men vil øge linjeføringen med ca. 1,1 km, øge tunnellængden med ca. 3,5 km (sammenlignet med hovedforslaget, hvor der er højbane fra Prags Boulevard til Lynetteholm), og der vil være behov for en ekstra skakt. Forslaget øger rejsetiden med ca. 2 min. fra Københavns Hovedbanegård til Lynetteholm Syd. Desuden er kurven mellem den skitserede station ved Operaen og Esplanaden skarp, hvilket vil begrænse hastigheden til 80 km/t. på strækningen. En station ved Toldboden er kompliceret at anlægge og vil kræve midlertidige platforme i havnen. Forslaget vil øge CO2 belastningen i anlægsfasen. Der er et lille stationsopland for de to foreslåede stationer. Mærsk hovedkvarter ligger relativt tæt på metrostationerne ved Marmorkirken og Østerport Station. Det indstilles, at der ikke arbejdes videre med en station ved Mærsk hovedkvarter.</p>
----	---	--

Økonomi

En miljøkonsekvensrapport baseret på denne indstilling vil koste ca. 180 mio. kr.

Det forventes, at miljøkonsekvensrapporten finansieres af 100 mio. kr. fra statens infrastrukturpulje og ca. 80 mio. kr. fra anlægsprojektet, men med sikkerhedsstillelse fra Københavns Kommune.

Ud over de 180 mio. kr. har Malmø stad givet tilsagn om at ville bidrage med 1,5 mio. kr. (2 mio. svenske kroner) til at finansiere halvdelen af udgifterne til en belysning og miljøvurdering af de nødvendige anlæg for at koble M5 til en eventuel kommende Øresundsmetro.

Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen forelægges indstilling om endelig afgrænsning af miljøkonsekvensrapporten senere i 2023 og i den forbindelse skal der tages stilling til finansiering og sikkerhedsstillelse.

Indstillingens forslag til til- og fravalg af linje, stationer og alternativer i forbindelse afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold kan rummes inden for en budgetramme på 180 mio. kr. Ønskes yderligere alternativer undersøgt, øges udgifterne til miljøkonsekvensrapporten. For eksempel vil miljøvurdering af en alternativ placering af kontrol- og vedligeholdscener på Prøvestenen syd for jordvolden koste 13 mio. kr. og undersøgelse af en forlængelse af tunnel fra umiddelbart efter Refshaleøen til Lynetteholm Nord vil koste yderligere 8 mio. kr.

Videre proces

Efter Økonomiudvalgets beslutning i sagen sendes afgrænsningsnotat i offentlig høring.

På baggrund af hvidbogen, ejerbeslutning om linje og stationer mm. og de indkomne høringsvar til afgrænsningsnotatet, udarbejder Økonomiforvaltningen en indstilling til Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen med forslag til en afgrænsningsudtalelse til Metroselskabet om, hvor omfattende og detaljerede oplysningerne i miljøkonsekvensrapporten skal være, jf. miljøvurderingslovens § 23, stk. 1.

Søren Hartmann Hede/Nanna Westerby Jensen

Beslutning

Dagsordenspunkt 6: Metrolinje M5 – valg af linje og stationer som grundlag for afgrænsningsnotat (2023-0015244)

Økonomiudvalgets beslutning i mødet den 21. februar 2023

Enhedslisten fremsatte følgende ændringsforslag til erstatning af 2. at-punkt (ÆF1):

”at godkende, at afgrænsningen af miljøkonsekvensrapportens indhold sker på grundlag af en linjeføring baseret på M5 Øst fra Københavns Hovedbanegård via Amagerbrogade til Refshaleøen med en forlængelse til Østerport Station.”

Enhedslisten fremsatte følgende ændringsforslag om tilføjelse af nyt at-punkt (ÆF2):

”At det skal indgå i den linjeføring der undersøges i miljøkonsekvensrapporten, at den skal muliggøre sammenhæng med metro eller letbane til Brønshøj.”

Det af Enhedslisten fremsatte ændringsforslag (ÆF1) blev forkastet med 4 stemmer mod 9. Ingen medlemmer undlod at stemme.

For stemte: Ø.

Imod stemte: A, C, B, F, V og I.

Det af Enhedslisten fremsatte ændringsforslag (ÆF2) blev forkastet med 4 stemmer mod 9. Ingen medlemmer undlod at stemme.

For stemte: Ø.

Imod stemte: A, C, B, F, V og I.

Indstillingens 1. at-punkt blev herefter taget til efterretning uden afstemning.

Indstillingens 2. at-punkt blev herefter godkendt med 9 stemmer mod 4. Ingen medlemmer undlod at stemme.

For stemte: A, C, B, F, V og I.

Imod stemte: Ø.

Socialdemokratiet, Det Konservative Folkeparti, Radikale Venstre, SF, Venstre og Liberal Alliance afgav følgende protokolbemærkning:

"Vi finder det meget positivt, at der igangsættes en miljøkonsekvensvurdering af M5 Øst, som både vil være til glæde for den eksisterende by og sikre metrobetjening af nye byudviklingsområder i Østhavnen. Vi ønsker, at M5 Øst på sigt etableres som en hel ringforbindelse, så den også betjener stationer mellem Københavns Hovedbanegård og Østerport Station, herunder Indre Nørrebro og Rigshospitalet. Men vi ønsker mere metro i København end M5. Vi er derfor enige om at igangsætte en undersøgelse af perspektiver og muligheder for fremtidig udbygning af metronettet, så der kommer metro til alle bydele, og det bliver endnu lettere at transportere sig med kollektiv trafik på tværs af København. Det kan f.eks. være metro til Nordvest/Bispebjerg, Brønshøj-Husum, Valby, Amager, Frederiksberg og Hvidovre. Det er også muligt at videreføre linjen til Malmø, såfremt der findes ekstern finansiering til dette. Undersøgelsen af perspektiver og muligheder for metroudbygninger kan med fordel koordineres med den kommende Kommuneplan 2024. Vi er meget opmærksomme på, at mere metro i København er investeringer i milliardklassen, der kræver finansiering. Som en del af undersøgelsen vil vi derfor have undersøgt forskellige finansieringsmodeller for metroudbygning, herunder ved byudvikling og fortætning i de områder metroen skal betjene."

Enhedslisten afgav følgende protokolbemærkning:

”Enhedslisten støtter at der gennemføres en miljøkonsekvensrapport for en ny metrolinje M5, så der i fremtiden vil være to metrolinjer under havnen. Men vi er imod den kunstige ø Lynetteholm og mener ikke den skal indgå i forslaget til linjeføring. Der er ikke fremlagt forslag til en realistisk finansiering af den nye metrolinje. Vi vil arbejde for at den kommende metrolinje ikke finansieres ved salg af byggegrunde, da det vil føre til endnu flere dyre boliger i København. Desuden mener vi, at man ved miljøkonsekvensvurderinger af metro, også bør se på alternative muligheder for kollektiv trafik, fx letbane, så der bliver et bedre beslutningsgrundlag.”

Bilag

[Bilag 1 - Høringssvar M5](#)

[Bilag 2 - Hvidbog idéfasehøring M5](#)

[Bilag 3 - Notat vedr. placering af Kontrol- og Vedligeholdelsescenter \(KVC\) og fravalg af alternative placeringer](#)

[Bilag 3a - Notat fra Metroselskabet med vurdering af alternative placeringer af Kontrol- og Vedligeholdelsescenter](#)