

1 Høringssvar – Miljøkonsekvensvurdering af M5

2 Københavns Kommune har på egne og Trafikstyrelsens vegne fremsendt
3 høringsbrev af 1. august 2024, hvor Metroselskabets Miljøkonsekvensvurdering af
4 Metro M5-projektet er i høring frem til 26. september 2024.

5 Christianshavns Lokaludvalg takker for muligheden for at give sine synspunkter til
6 kende. Disse synspunkter er i tråd med Lokaludvalgets tidligere høringssvar
7 vedrørende Metro M5-projektet.

8 Christianshavns Lokaludvalg har følgende bemærkninger til
9 Miljøkonsekvensvurderingen:

10 Overordnede bemærkninger

- 11 1. Som tilkendegivet i tidligere høringssvar er Christianshavns Lokaludvalg
12 positivt indstillet overfor udvidelsen af metronetværket med M5, da adgang til
13 højklasset kollektiv transport er en forudsætning for et bæredygtigt
14 transportmønster for byudviklingsområderne Kløverparken, Refshaleøen og
15 Lynetteholmen mv. Ligeledes er det positivt med en aflastning af havnesnittet
16 for M1/M2.
- 17 2. Christianshavns Lokaludvalg vil pege på varianten med en tunnel mellem
18 Prags Boulevard og Refshaleøen som eneste acceptable løsning. Det følger
19 heraf, at vi er stærkt imod planerne om at anlægge metrolinjen som højbane
20 efter Prags Boulevard mod Refshaleøen.
- 21 3. Miljøkonsekvensrapporten anfører en række store gener for området, dets
22 erhvervsliv og beboere i såvel anlægsfasen som driftsfasen. En højbane vil
23 bl.a. være ødelæggende for Margrethholm og Margrethholms Havn.
- 24 4. Lokaludvalget mener, at en række hensyn retfærdiggør meromkostningen og
25 den øgede CO2-udledning og ressourceforbrug ved en tunnel fremfor en
26 højbane.
- 27 5. Christianshavns Lokaludvalg ser gerne, at der er sammenhæng mellem
28 planlægningen af Metro M5-linjen og planerne om vejforbindelse til
29 Refshaleøen og Lynetteholm. I den forbindelse må det f.eks. overvejes, om
30 en ny vejforbindelse til Refshaleøen ligeledes bør tunnellægges.

31 M5 bør tunnellægges mellem Prags Boulevard og Refshaleøen

32 1. En højbane vil fastlåse områdets udvikling for eftertiden

33 Metrobyggeri er en langsigtet investering i trafikal infrastruktur med en tidshorisont
34 på mindst 50-100 år. Når først metroen ligger der, er den permanent. Derfor er det
35 vigtigt, at der vælges de mest hensigtsmæssige løsninger for Københavns udvikling
36 på langt sigt. Såfremt løsningen med en højbane vælges, vil områdets udvikling
37 være fastlåst og der kan i mindre grad tages hensyn til skiftende behov og

38 arealanvendelser i fremtiden, uanset om der prioriteres grønne områder, stationsnær
39 bebyggelse, pladskrævende kultur- og idrætsfaciliteter eller noget helt andet.

40 2. En højbane vil forringe området rekreative værdier både under 41 anlæg og drift

42 Af Miljøkonsekvensvurderingen fremgår det, at højbanen føres gennem det grønne
43 friareal bag bebyggelsen Udsigten på Margretheholmen. I anlægsfasen inddrages
44 stort set hele arealet til byggeplads. Af Miljøkonsekvensvurderingen fremgår det, at
45 Metroselskabet ikke vurderer, at dette vil have en stor påvirkning, da der findes
46 andre rekreative områder i nærheden. Denne vurdering er Christianshavns
47 Lokaludvalg stærkt uenig i. Det skyldes, at der ikke findes sammenlignelige arealer i
48 forhold til størrelse, funktion, kvaliteter eller afstand til bebyggelsen. Lokaludvalget
49 mener desuden, at Miljøkonsekvensvurderingen underestimerer områdets
50 anvendelsesgrad. Det skyldes formodentlig, at området er blevet beset i dagtimerne,
51 hvor der ikke er legende børn mv.

52 Både det midlertidige og permanente tab af grønne friarealer ved etablering af en
53 højbane vil være ødelæggende. Det skyldes især planerne for byudvikling af
54 nærliggende områder, hvor bevarelse af grønne friarealer er vigtigt af hensyn til livs-
55 og bykvaliteten i området for både nuværende og fremtidige beboere og brugere.

56 3. En højbane truer Margretheholms Havn og Sejlklubben Lynetten

57 En højbane over Margretheholms Havn vil kræve en dæmning på tværs af havnen,
58 hvor vandområdet mod vest vil blive opfyldt. Denne opfyldning kan blive permanent.
59 Miljøkonsekvensvurderingen tilkendegiver, at der vil blive oprettet
60 erstatningsbådpladser, men specificerer ikke hvornår og hvordan der vil ske fuld
61 kompensation for tabet af eksisterende bådpladser. Christianshavns Lokaludvalg
62 frygter, at Sejlklubben Lynetten vil lide varig skade under anlægsfasen, også selvom
63 bådpladserne måtte blive genoprettet efterfølgende skal det påpeges at dette er
64 med reduceret anvendelsesmulighed. Især bemærkningen om, at ca. 30% af
65 bådpladserne kan flyttes til Prøvestenen vækker Lokaludvalgets skepsis.
66 Christianshavns Lokaludvalg er overordnet set bekymret for, at det særlige, maritime
67 præg i området vil gå tabt, herunder planer om at bådeværftet nedlægges.

68 Christianshavns Lokaludvalg noterer med tilfredshed, at Københavns Kommune har
69 afsat beløb til en for-analyse af en kanal der forbinder Margretheholms Havn med
70 Københavns Havn, så det kan blive muligt for mindre motorbåde og kajaker at sejle
71 ud og ind af Havnen uden at skulle foretage en farlig sejlads mellem store skibe i
72 Kronløbet. Etableringen af en sådan kanal vil være vanskelig, hvis ikke umulig, hvis
73 Margretheholms Havn fyldes op.

74 **4. En højbane vil skabe en barriereeffekt og negative**
75 **helbredskonsekvenser**

76 En højbane vil fungere som visuel og fysisk barriere tværs igennem et område med
77 beboelse, grønne områder, sejlklub samt historiske og mindeværdige anlæg og
78 bygninger. Det eneste rigtige i et sådant område er at tunnellægge metroen, ligesom
79 det da også er gjort i andre bydele, hvor metroen er ført igennem tæt befolkede
80 områder og områder ved Søerne og Havnen.

81 En højbane vil ligeledes medføre betydelige støjgener for de 2000 beboere i
82 Udsigten, som vil kunne se frem til at have en højbane placeret i synsfeltet mod øst,
83 hvor der i dag er udsigt til grønne områder. Der vil ligeledes kunne forventes
84 forurening fra jernpartikler under driftsfasen for slet ikke at tale om de markante støj-
85 og forureningsgener der vil være under anlægsfasen. I den forbindelse skal peges
86 på, at en flytning af tunnelarbejdspladsen fra Prags Boulevard til Refshaleøen vil
87 udgøre en markant forskel i anlægsfasen

88 Samlet set vil en højbane medføre betydelige negative påvirkninger af menneskelig
89 sundhed og trivsel.

90 **5. Merudgiften til en tunnellagt metro er en god, langsigtet investering**

91 Anlæggelsen af en højbane vil på sigt begrænse områdets udviklingsmuligheder, og
92 vil være ødelæggende for mennesker og natur. Over projektets levetid vil en højbane
93 have en stor negativ påvirkning på ca. 20.000 beboere på Margretheholm, ud-, ind-
94 og tilflytning taget i betragtning

95 I lyset af metroprojektets lange sigte samt dets store indvirkning og muligheder i
96 metroens lokalområder og for en sammenhængende og velfungerende by mener
97 Christianshavns Lokaludvalg, at meromkostningen ved en tunnelløsning både i
98 økonomi, CO2-udledning og ressourcer fuldt ud kan retfærdiggøres.

99

100 Christianshavns Lokaludvalg takker for muligheden for at afgive dette høringssvar.

101

102 Med venlig hilsen,

103 Asbjørn Kaasgaard

104 Christianshavns Lokaludvalg