

Borgermøde om Miljøkonsekvens- vurdering af metrolinje M5

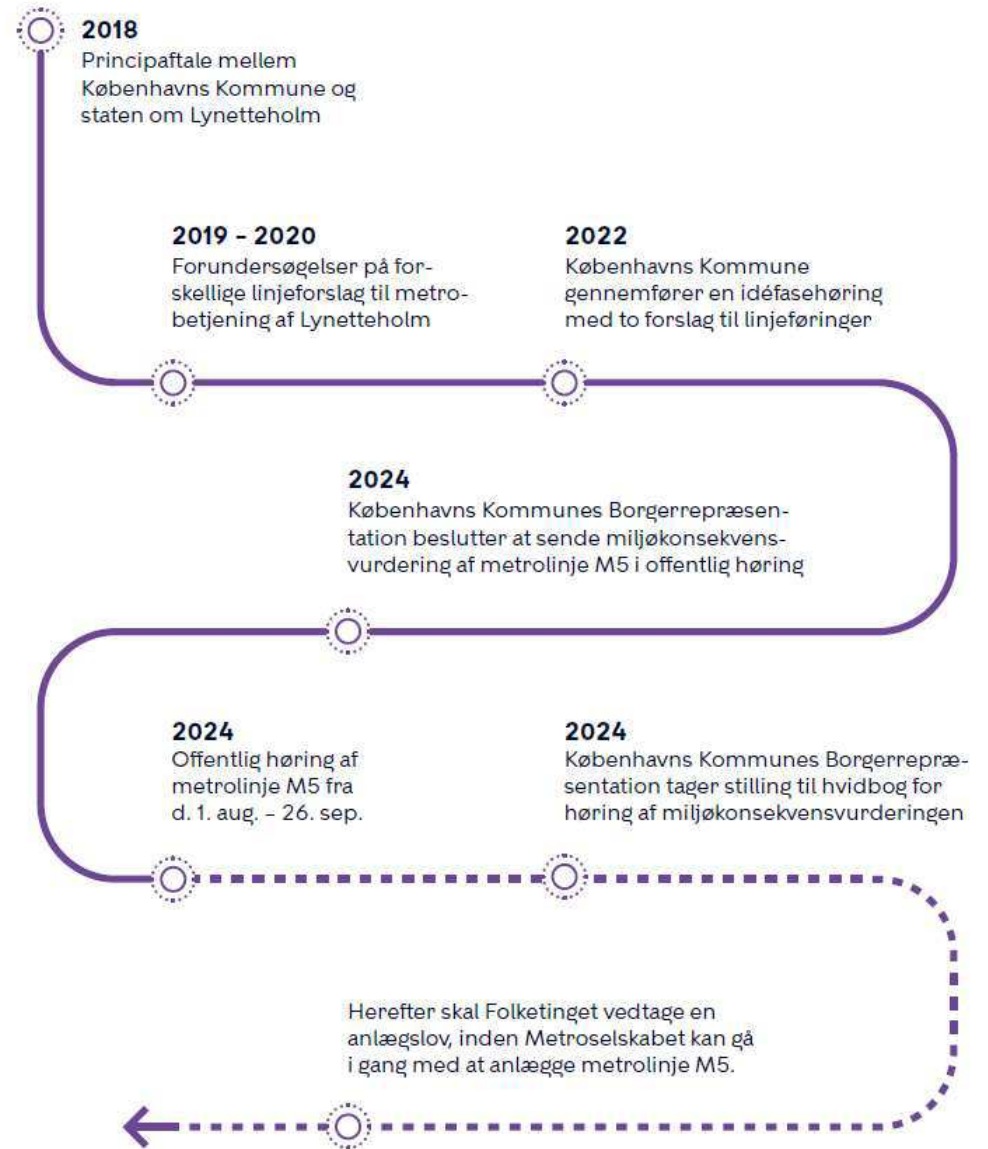
**Christianshavns
Lokaludvalg**

5. september 2024



Proces for M5

Tidslinje



Offentlig høring af MKV for Metrolinje M5

- Offentlig høringsperiode 1. august - 26. september via blivhoert.kk.dk
- To borgermøder (fysisk og digitalt)
- Læs mere på: metrolinjem5.kk.dk
- Afgiv høringssvar på: blivhoert.kk.dk

BLIV HØRT

HØRINGER BORGERMØDER OM HØRINGER

Miljøkonsekvensrapport Metrolinje M5

Høring af miljøkonsekvensrapport for mulig ny metrolinje M5

HØRINGSTYPE Kommuneplan	INDSENDELSESFRIST FOR HØRINGSSVAR 26. september 2024
OMRÅDE Hele byen	> Se alle høringssvar
TIDSPERIODE FOR HØRINGEN 1. august 2024 til 26. september 2024	SKRIV HØRINGSSVAR



Miljøkonsekvensvurdering af metrolinje M5

Møde med Christianshavns Lokaludvalg,
Københavns Kommune
5. september 2024



Dagsorden

1. Baggrund
2. Projektet
3. Anlægsfasen
4. Nabopakke



1. Baggrund





1. Baggrund

Hvorfor metrobetjening?

- M5 understøtter byudvikling i og betjener de nye områder i Østhavnen
- Forbinder nye og eksisterende bydele
- Styrker den samlede kollektive transport
- Øger kapaciteten i det samlede metrosystem



1. Baggrund

Fokusområder



Klimapåvirkning og materialeforbrug



Kundeoplevelsen og robusthed i driften



Sikkerhed og arbejdsmiljø



Bidrag til byen



2. Projektet

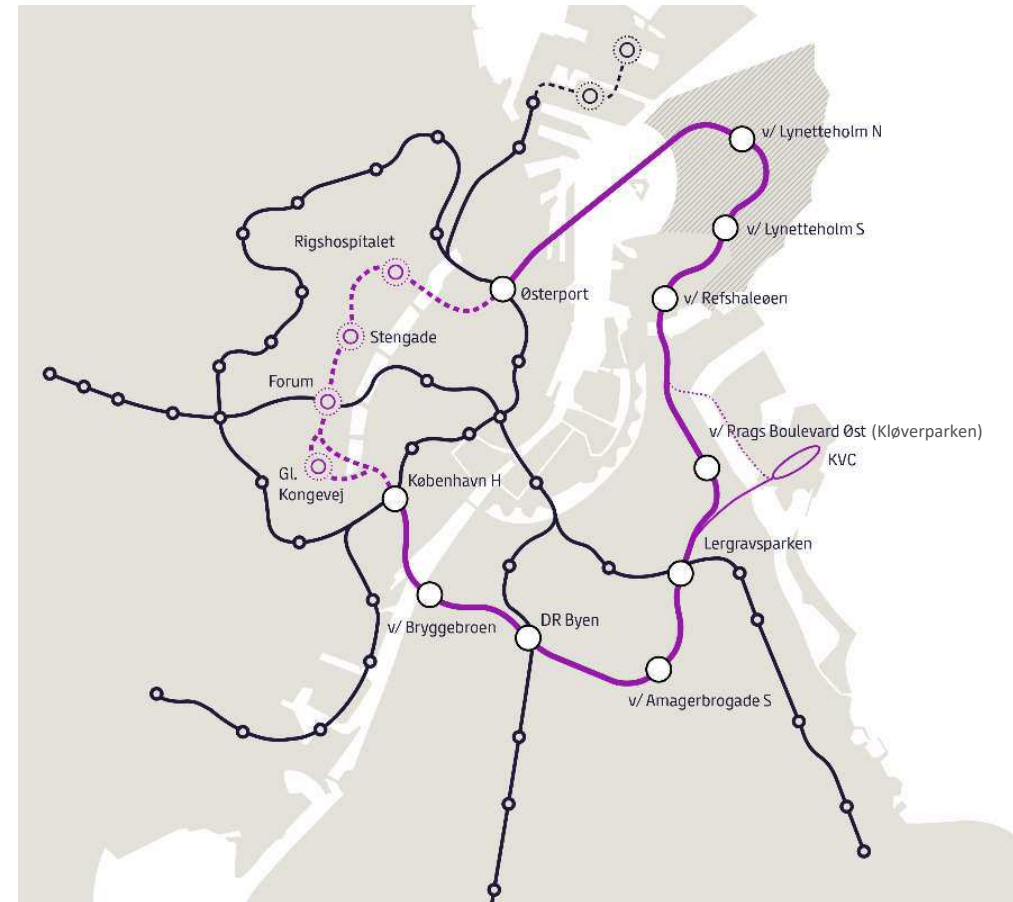
Metrolinje M5 er en ny selvstændig metrolinje med op til ti stationer, der anlægges i faser enten fra syd eller nord.

I Miljøkonsekvensrapporten undersøges:

- Sydlig løsning med anlæg af syv stationer i første fase og tre stationer i anden fase
- Nordlig løsning med tre stationer og mulighed for senere videreførelse af linjen

Varianter

- Højbane eller tunnel mellem v/ Prags Boulevard Øst (beliggende i Kløverparken) og v/ Refshaleøen
- Afgreningskammer ved Lergravsparken i stedet for Jenagade
- Sikring af mulighed for Øresundsmetro med afgreningskammer ved Prags Boulevard Øst





2. Projektet

Projektoptimeringer

Siden udredningen er projektet blevet optimeret til gavn for klimaet, naboer, trafikanter og de kommende passagerer samt økonomi via:

- Justering af linjeføringen
- Fjernelse af skakte
- Færre byggepladser
- KVC

3. M5 i drift

- Mange nye påstigere
 - Hele sydlig linje vil have 45 mio. og nordlig løsning 20 mio. påstigere i 2070
 - Til sammenligning havde M1/M2 og M3/M4 hhv. 69 og 51 mio. påstigere i 2023
- Betjening af byudviklingsområder
 - DR Byen, Kløverparken, Refshaleøen og Lynetteholm
- Øget kapacitet på tværs af havnen og i det samlede metrosystem
- Robust system med bedre skiftemuligheder
 - København H, DR Byen, Lergravsparken og Østerport
- Kollektiv trafik øger sin andel med M5
 - 55.000 (hele Sydlig linje) og 37.000 (Nordlig) flere passagerer end uden mere metro
- Lavere bilejerskab i nye byudviklingsområder



4. Anlægsfasen

Opmærksomhedspunkter



Trafik

- Tung trafik
- Trafikoplægninger



Støj

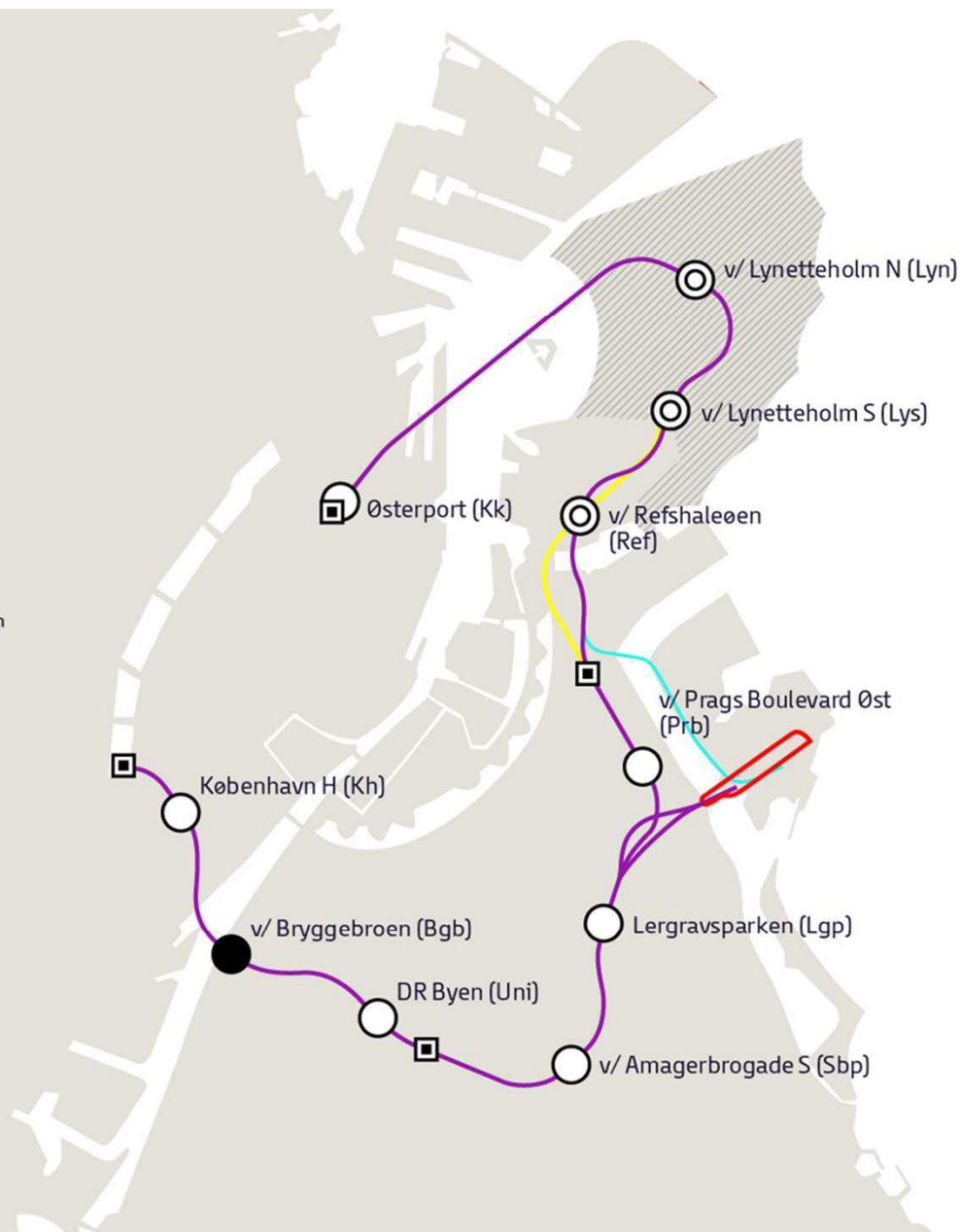
- Støj omkring arbejdspladserne
- Anlægsarbejde primært i dagtimerne
- Fokus på afværgeforanstaltninger



Rekreative forhold

- Forskellig påvirkning
- Midlertidig inddragelse under anlæg
- Reetablering efter anlæg

- Dyb undergrundsstation
- ⊙ Højbanestation
- Mindre dyb undergrundsstation
- M5 spor Sydlig Løsning
- ▣ Skakt
- KVC
- M5 Variant Nordlig Løsning
- M5 Variant tunnel Prb-Ref



4. Anlægsfasen

Viadukt, dæmning eller tunnel

Sydlig løsning

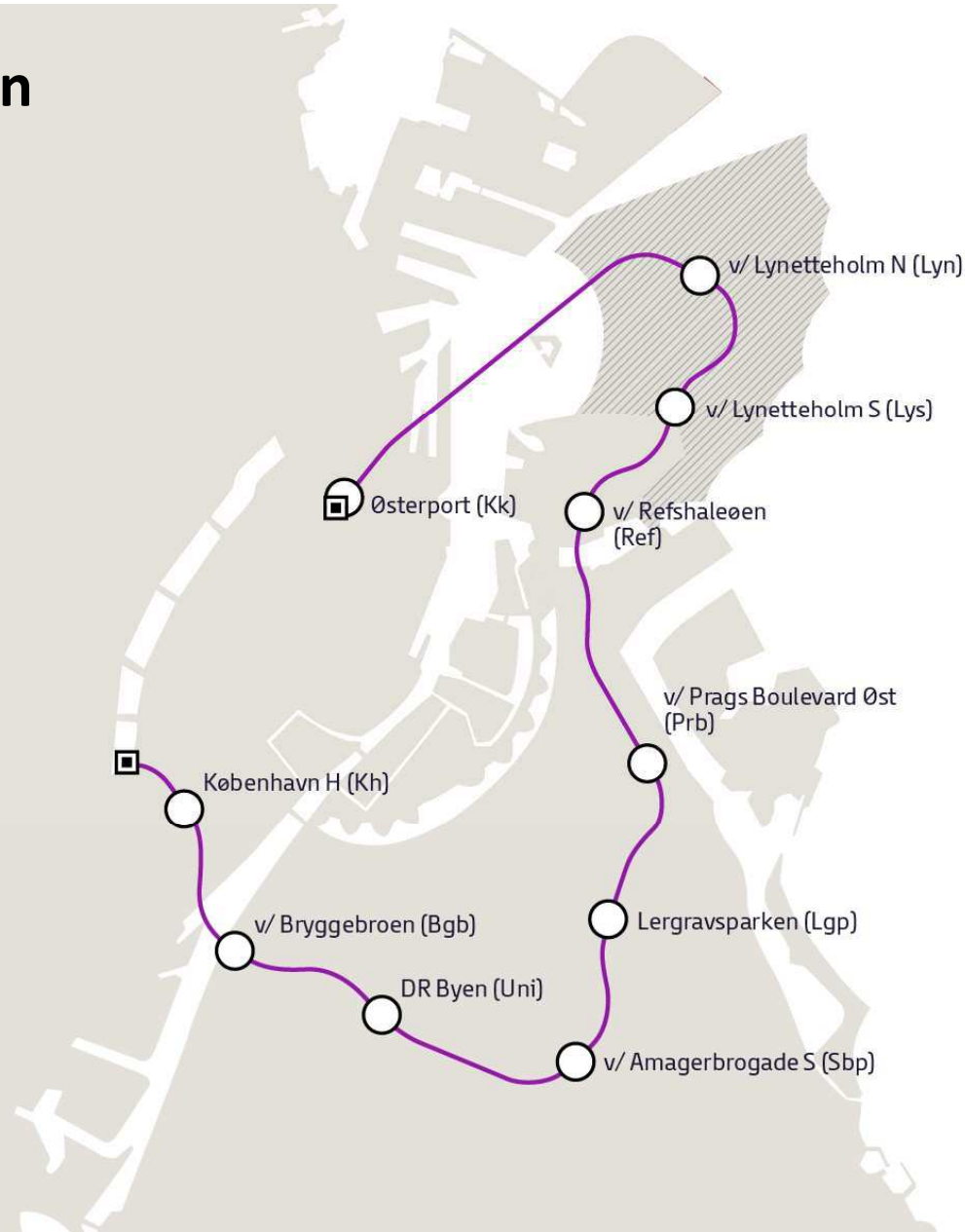
Strækningen mellem v/ Prags Boulevard Øst (beliggende i Kløverparken) og v/ Refshaleøen anlægges som enten:

- Højbane (dæmning, viadukt el. kombination)
- Tunnel

Nordlig løsning

- Teknikspor fra Refshaleøen til KVC på viadukt over Margrethelholms Havn

4. Anlægsfasen Højbane



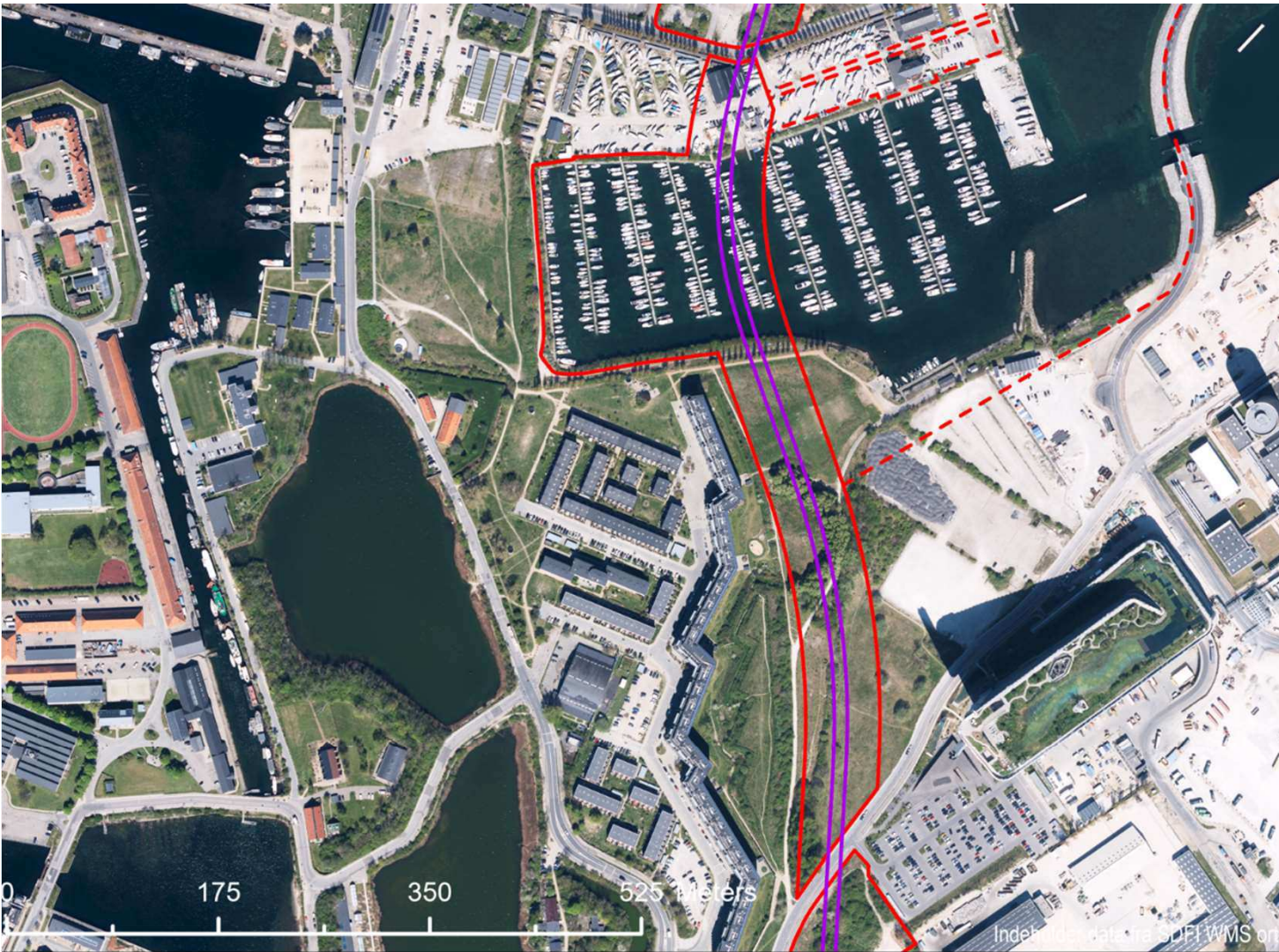
4. Anlægsfasen

Tunnel mellem Prags Boulevard og Refshaleøen

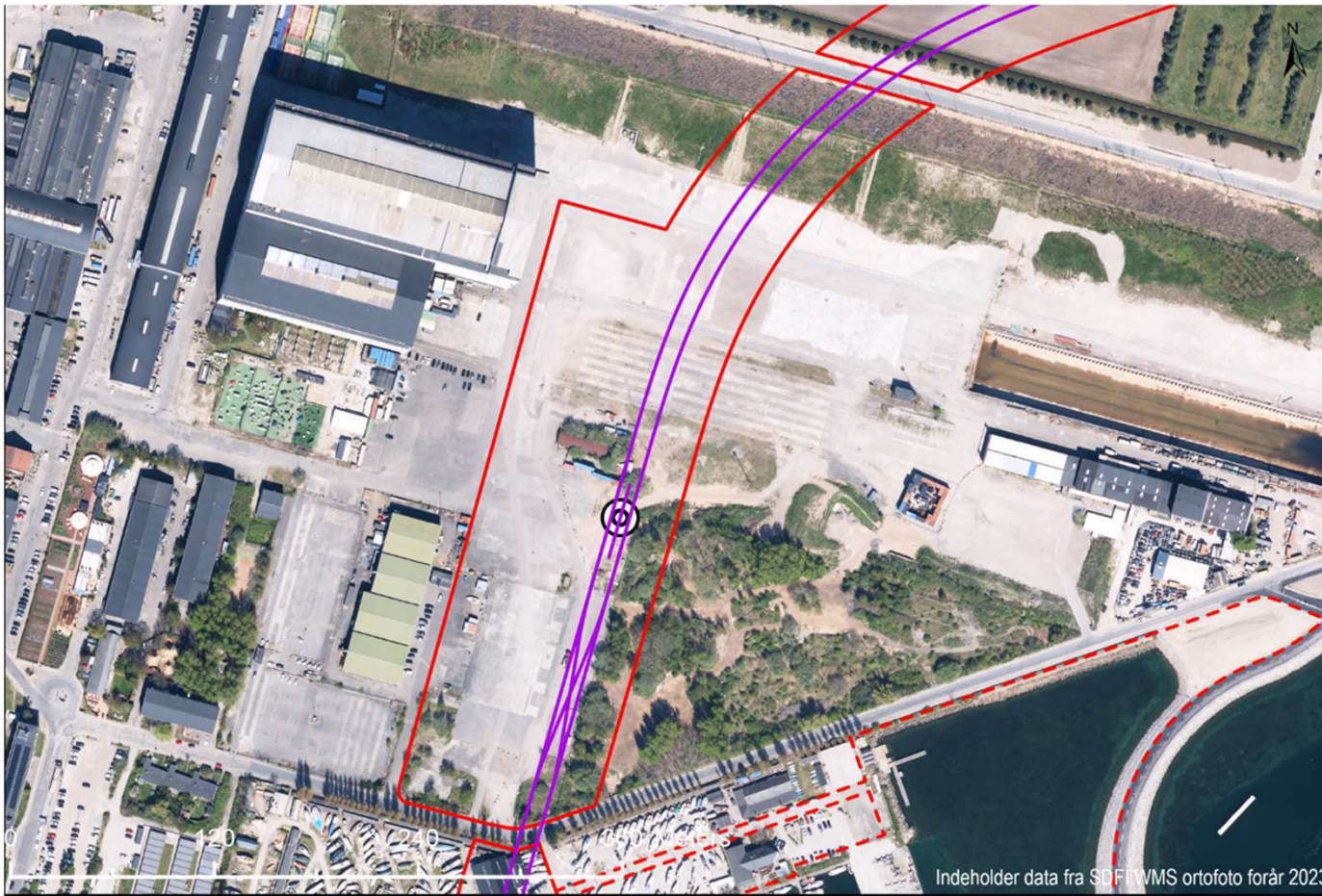




4. Anlægsfasen Højbaneløsning



-  M5 spor
 -  Ekstra arbejdsarealer
 -  Byggeplads
- Arbejdsområde



⊙ Højbanestation

Arbejdsområde

— M5 spor

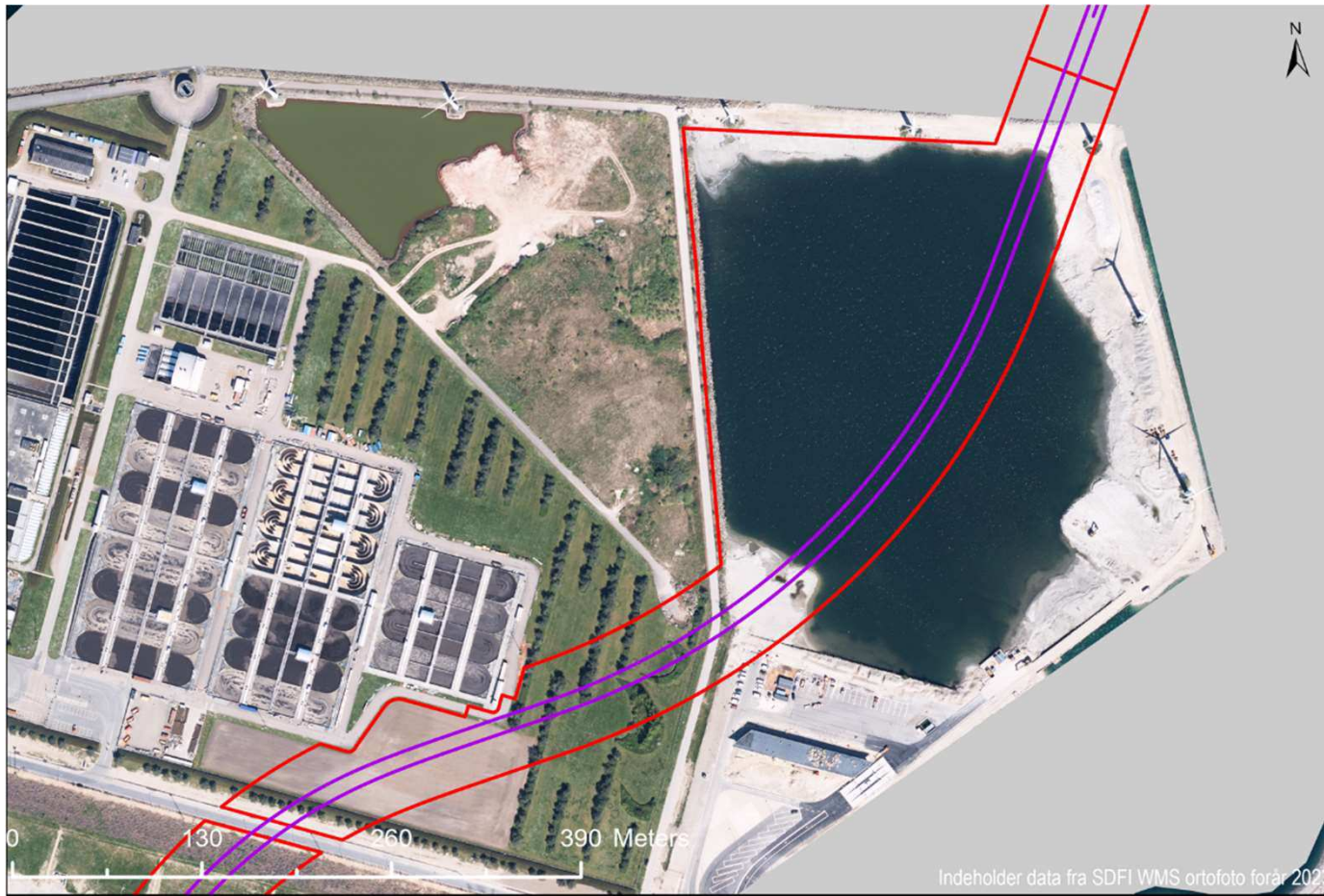
▭ Byggeplads

▭ Ekstra arbejdsarealer

4. Anlægsfasen Station(højbanestation)

v/ Refshaleøen

Refshaleøen



4. Anlægsfasen Højbaneløsning

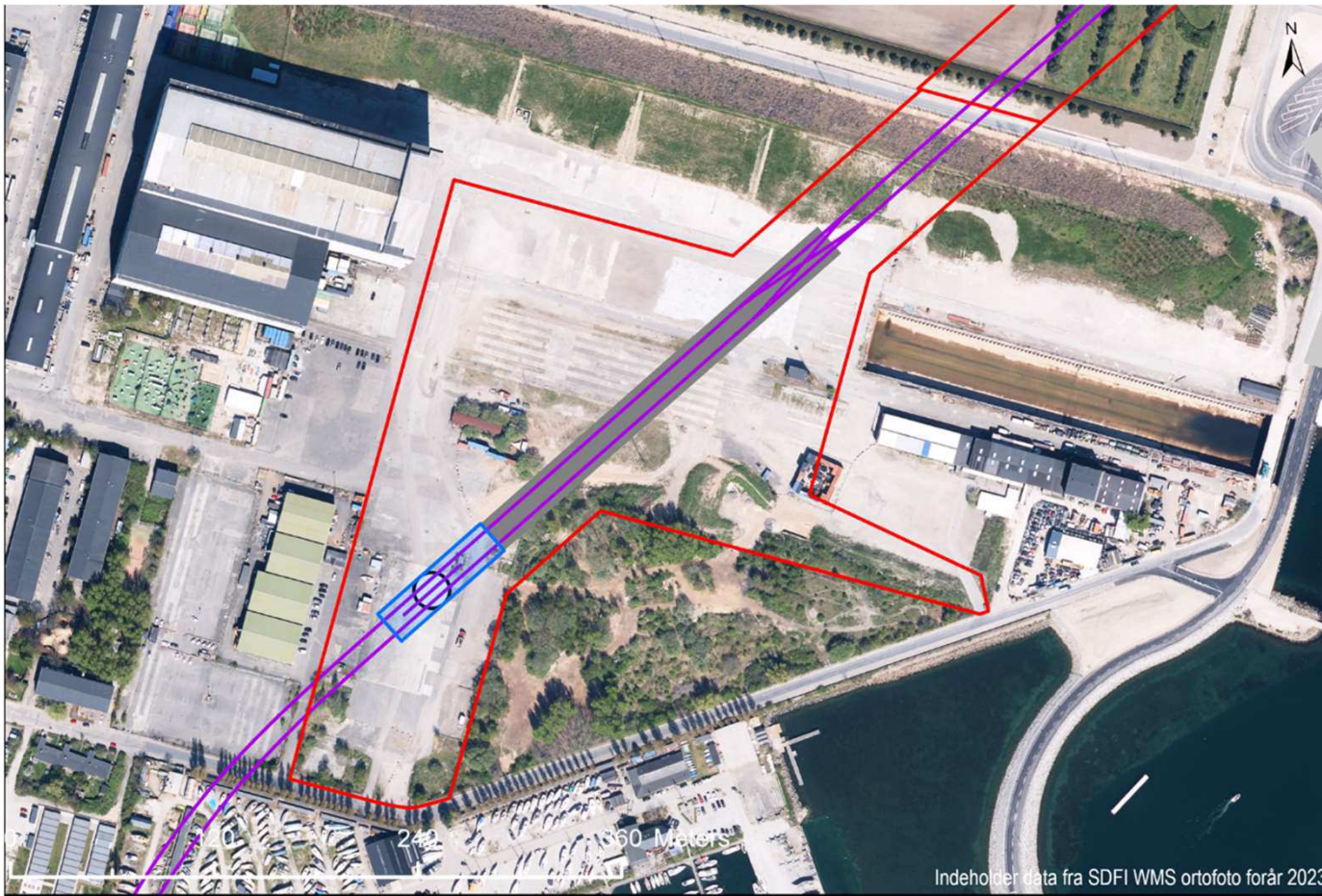
Mellem v/ Refshaleøen
og Lynetteholm

⊙ Højbanestation

Arbejdsområde

— M5 spor

□ Byggeplads






4. Anlægsfasen Station (variant) (undergrundsstation)

v/ Refshaleøen

Refshaleøen

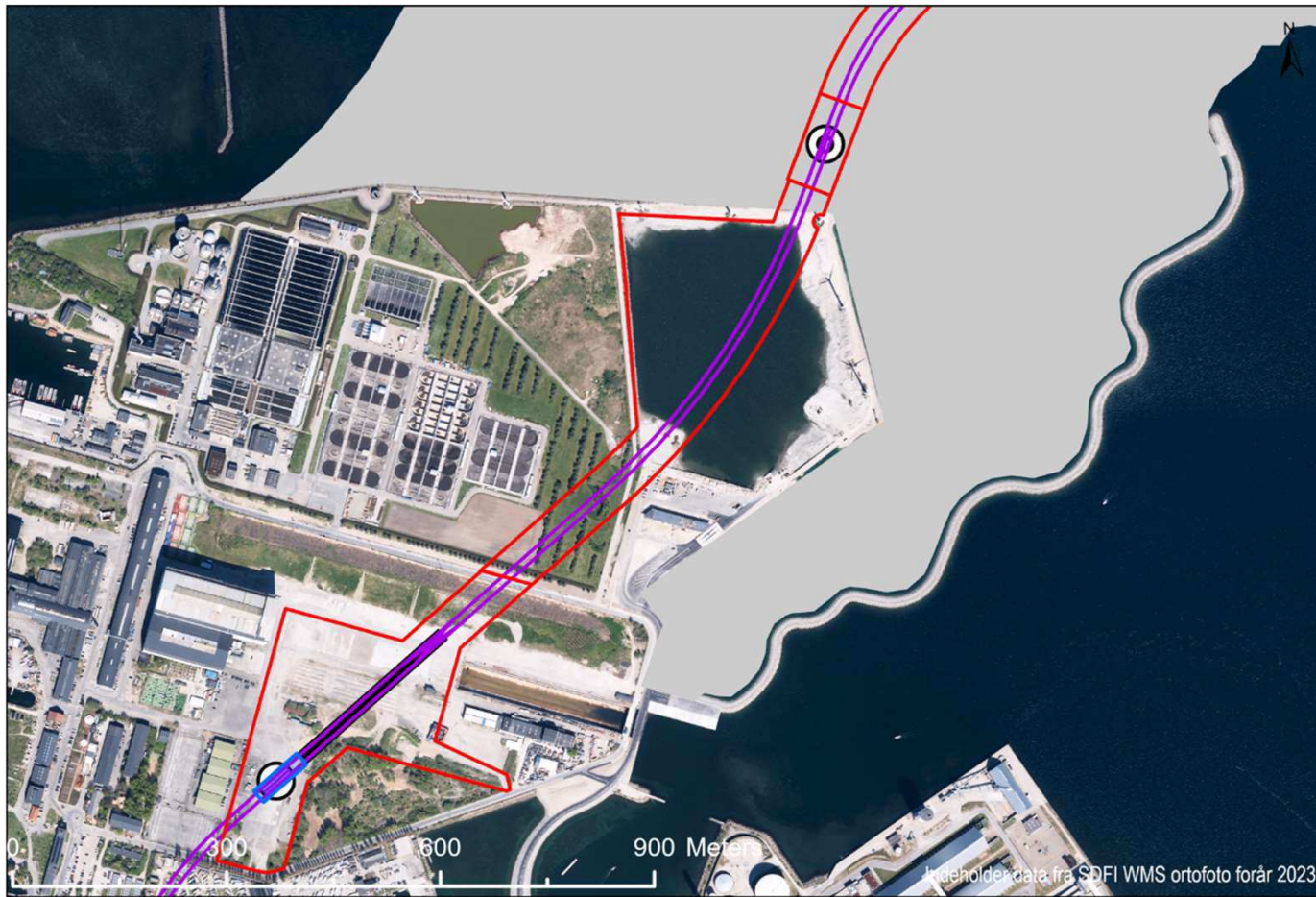
Stationer

-  Mindre dyb undergrundsstation
-  M5 spor
-  Station konstruktionsomrids

Arbejdsområde

-  Byggeplads
-  Rampe

Indeholder data fra SDFI WMS ortofoto forår 2023



- | | | |
|-------------------------------|-----------------------------|---------------|
| Stationer | M5 spor | Arbejdsområde |
| Højbanestation | Rampe | Byggeplads |
| Mindre dyb undergrundsstation | Station konstruktionsomrids | |

4. Anlægsfasen Tunnelløsning (variant)

En undergrundsstation v/ Refshaleøen vil kræve en rampe efter stationen for at bringe linjeføringen op til en højbanestrækning.

4. Anlægsfasen

Højbane mellem v/ Prags Boulevard og v/ Refshaleøen



Udfordringer

- Margretheholm
 - Midlertidigt eller permanent opfyld af den inderste del af havnen
 - Mulig sedimentspredning ved opfyld med rent materiale
 - Støv, støj, øget trafik og ændrede adgangsforhold i anlægsfasen
 - Påvirkning af flagermus
- Københavns Gokartbane
 - Lukning i anlægsfasen

Afværgeforanstaltninger

- Margretheholm:
 - Bibeholdelse af bådpladser ved at flytte pontonbroer og etablere nye i den østlige del af havnen, hvor muligt
 - Ca. 30 pct. af de nuværende bådpladser kan flyttes permanent til Prøvestenshavnen
 - Siltgardiner forhindrer sedimentspredning
 - Etablering af erstatningsbiotoper



4. Anlægsfasen

Højbane – viadukt eller dæmning



Eksempel på viadukt

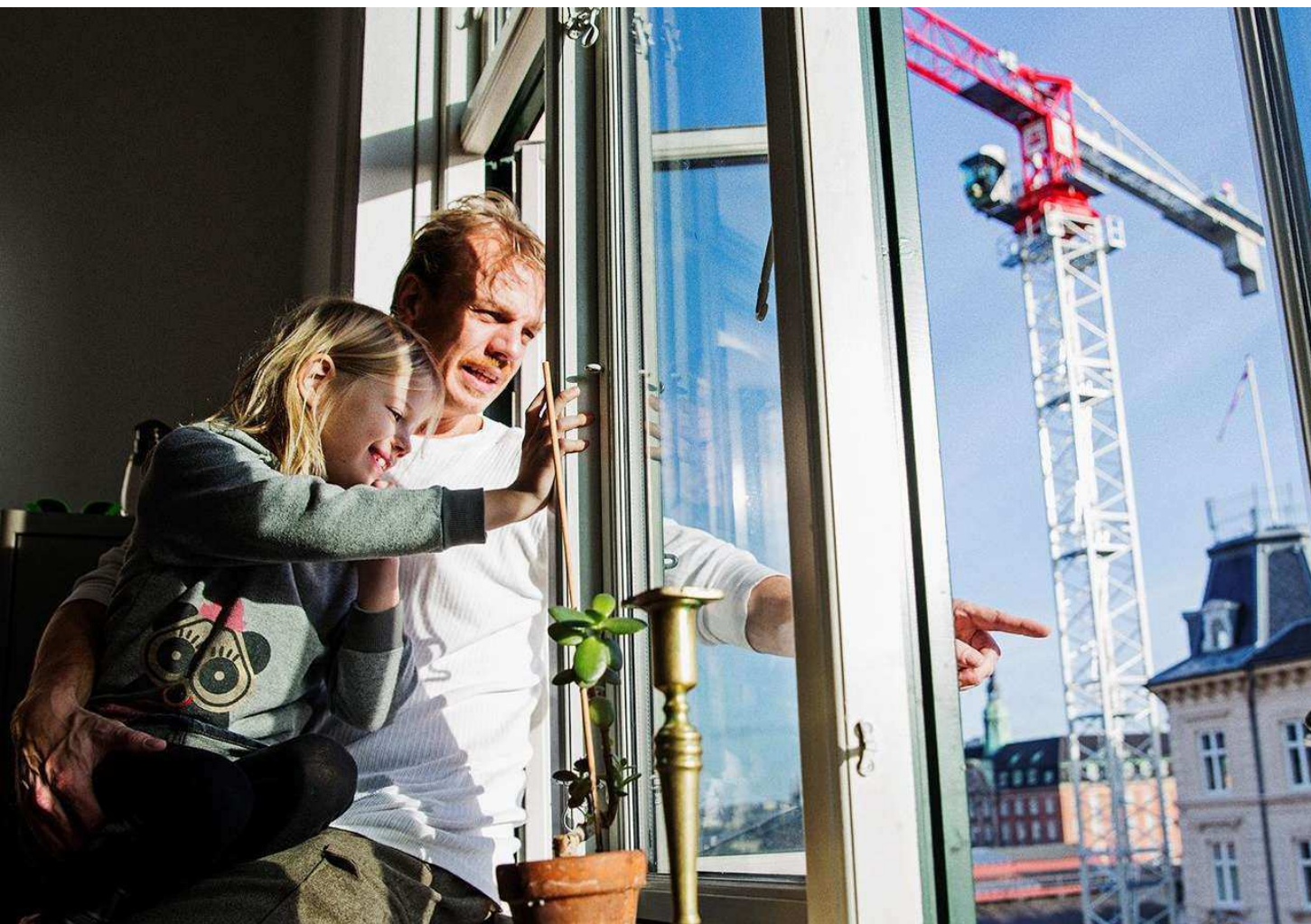


Eksempel på dæmning



5. Nabopakke

Forventede kompensationsmuligheder for støj



Forventning om lignende regler som ved anlæg af M3 Cityringen.

Ved støjende aften- og natarbejde muligheder for:

- Kompensation
- Genhusning
- Overtagelse af bolig
- Aflastningsordning

Læs mere på:

www.metrolinjem5.kk.dk

Afgiv hørings svar på:

www.blivhoert.kk.dk

Spørgsmål