

26. september 2024

J.nr. 2024-0327512

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

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

Christianshavns Lokaludvalg har følgende bemærkninger til Miljøkonsekvensvurderingen:

#### **Overordnede bemærkninger**

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

## **M5 bør tunnellægges mellem Prags Boulevard og Refshaleøen**

### **1. En højbane vil fastlåse områdets udvikling for eftertiden**

Metrobyggeri er en langsigtet investering i trafikal infrastruktur med en tidshorisont på mindst 50-100 år. Når først metroen ligger der, er den permanent. Derfor er det vigtigt, at der vælges de mest hensigtsmæssige løsninger for Københavns udvikling på langt sigt. Såfremt løsningen med en højbane vælges, vil områdets udvikling være fastlåst og der kan i mindre grad tages hensyn til skiftende behov og arealanvendelser i fremtiden, uanset om der prioriteres grønne områder, stationsnær bebyggelse, pladskrævende kultur- og idrætsfaciliteter eller noget helt andet.

### **2. En højbane vil forringe områdets rekreative værdier både under anlæg og drift**

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

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

### **3. En højbane truer Margretheholms Havn og Sejlklubben Lynetten**

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

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

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

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

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

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

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

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

I lyset af metroprojektets lange sigte samt dets store indvirkning og muligheder i metroens lokalområder og for en sammenhængende og velfungerende by mener Christianshavns Lokaludvalg, at meromkostningen ved en tunnelløsning både i økonomi, CO<sub>2</sub>-udledning og ressourcer fuldt ud kan retfærdiggøres.

Christianshavns Lokaludvalg takker for muligheden for at afgive dette hørings svar.

Med venlig hilsen,

Asbjørn Kaasgaard,  
forperson i Christianshavns Lokaludvalg