

24. september 2024
J.nr. 2024-0311847

Økonomiforvaltningen

Udgangspunktet

Indre By Lokaludvalg mener, at M5 i hovedsagen er et infrastrukturprojekt til facilitering af byudvikling i Østhavnen: specifikt Lynetteholmprojektet (med en planlagt befolkning på 44.000 og 26.000 arbejdspladser) og Refshaleøen.

Miljøkonsekvensrapporten skal danne grundlag for fremsættelsen af et anlægsforslag for M5.

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

Transportministeriet har meddelt, at Fingerplan 2019 og eksisterende fredninger kan sættes ud af kraft i form af en §25-tilladelse.

Af Fingerplan 2019 fremgår det, at delområder på Refshaleøen (på og ved Renseanlæg Lynetten) er udpeget område til virksomheder med særlige beliggenhedskrav, og andre typer arealanvendelse må ikke planlægges.

Af Fingerplan 2019 fremgår det også, at Østre Anlæg og Kastellet ligger i en grøn bykile af regional betydning. De er omfattet af fredninger.

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

Konsekvenser af en realisering af M5 jf. Miljøkonsekvensrapporten

En stor trafikal påvirkning i form af tung lastbiltrafik:

- Ca. 35.000 lastbilture pr. år fordelt over otte år.
- Ved byggepladser en lastbil hver 3. til 4. minut.
- Nedlæggelse af parkeringspladser for biler og cykler ved en række arbejdspladser i anlægsperioden. Det går specielt ud over parkeringspladser ved Hovedbanegården (30-40 bilparkeringspladser og 1.010 cykelparkeringspladser) og Østerport (50 bilparkeringspladser og 450 cykelparkeringspladser)

- Lukning af vejstrækninger ved Hovedbanegården og Østerport Station
- En række træer må lade livet.
- Støjpåvirkninger i anlægsfasen vurderes at være store. Eksempelvis vil der ved byggepladsen Københavns Hovedbanegård opleves en støjpåvirkning ved husfacader på op mod 91 dB.

Lokaludvalget beder om at følgende undersøges

- Trafikpåvirkningen og støjpåvirkningen i anlægsfasen i Indre By isoleret set.
- Trafikpåvirkningen og støjpåvirkningen i anlægsfasen generelt og i Indre By isoleret set, hvis M5 bores fra Lynetteholm-området, så der ikke skal transporteres jord på lastbiler gennem byen til Lynetteholm.

Anlæg af skakt i Østre Anlæg

For at kunne etablere en skakt i Østre Anlæg vil der være behov for en opfyldning af den nordøstlige del af voldanlæggets sø. Vedtagelsen af en anlægslov bemyndiger transportministeren til at fjerne fredningen, som beskyttes via Fingerplan 2019.

Lokaludvalgets holdning

Lokaludvalget fraråder på det kraftigste udgravninger i Østre Anlæg og etablering af en skakt i Østre Anlæg.

Lokaludvalget mener, at en eventuel skakt i dette område skal ligge indenfor ”fodafttrykket” af den nuværende Østerport metrostation.

Klimapåvirkning i driftsfasen vil være stor

Nordlig løsning: 153.000 tons CO_{2e}, sydlig løsning: op til 394.000 tons CO_{2e}, dvs. en årlig drivhusgasudledning mellem ca. 19.000 til 49.000 tons CO_{2e} i anlægsfasen over otte år.

Som referenceramme: CO₂-udslip i Københavns kommune i 2022.

Samlet CO_{2e}-udslip i 2022 på 811.143 tons, hvoraf vejtrafik som største sektor på 302.938 tons svarende til 37,4 % af det samlede udslip; læg hertil 69.249 tons CO₂ fra såkaldt non-road industri.

Inden for vejtrafikken i 2022 var fordelingen som følger på transportmidler: Personbiler med et udslip på 212.297 tons udgjorde 70,1 % og lastbiltrafik med et udslip på 25.113 tons udgjorde 8,3 % ud af totalen fra vejtrafik på de 302.938 tons.

Sammenlignet med udslippet fra lastbiler på godt 25.000 tons i 2022 vil et maksimalt udslip fra lastbiler via gennemførelsen af sydlig løsning på 49.000

tons være et voldsomt spring i den københavnske klimabelastning fra trafikken.

Ændringer i biltrafkarbejdet

Ændringer i biltrafkarbejdet efter anlæg af Lynetteholm med tilhørende infrastruktur anlæg i form af Østlig Ringvej og M5, sammenlignet med en situation uden anlæg af Lynetteholm og infrastrukturprojekter:

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

Samlet konklusion

Er alle de nævnte påvirkninger acceptable eller kan man pege på alternative udviklingsveje? Det bør undersøges.

Alternativer til M5

Lokaludvalget beder om at få undersøgt S-banens udbygning med ny S-togstunnel – Eksprestunnelen som et delvist alternativ til M5.

Eksprestunnelen er en tunnelloøsning fra Hellerup og evt. Emdrup i nord til København H i syd jf. Kommissorium for en helhedsplan for jernbanen i hovedstadsområdet.

Link: <https://www.trm.dk/media/tqjlc1c4/kommissorium-for-helhedsplan-for-jernbanen-i-hovedstadsomraadet.pdf>

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

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

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

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

En eksprestunnel for S-tog binder hele Hovedstadsområdet sammen.

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



Med venlig hilsen

Bent Lohmann,
forperson i Indre By Lokaludvalg