



RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Studivstræde 24, 2., 1455 København K

København den 18. september 2024

Høringssvar til Metroselskabets Miljøkonsekvensrapport for M5

Opsummering

I udgangspunktet er metrolinje M5 ikke et forslag til at forbedre den kollektive trafik, men et infrastrukturprojekt til facilitering af byudvikling i Østhavnen: specifikt Lynetteholmprojektet (med en planlagt befolkning på 44.000 og 26.000 arbejdspladser) og Refshaleøen.

RBT er af den opfattelse, at det københavnerne reelt skal tage stilling til er, om vi vil have en ny østlig bydel med de konsekvenser som kommunens beboere må lide under i årtier i form af støj - og luftforurening, lastbiltransporter og klimapåvirkning. Og i driftsfasen efter færdiggørelsen af projekterne forøget pendler- og anden trafik, som de mange boliger og arbejdspladser langt væk fra eksisterende infrastruktur medfører. Byfortætning omkring eksisterende S-togsstationer vil kunne rumme langt flere boliger og arbejdspladser sammenlignet med den planlagte udvikling i Østhavnen.

Realisering af projekt Lynetteholm og infrastrukturprojekter Østlig Ringvej og M5 hænger nøje sammen og vil forårsage, at væsentlige kommunale målsætninger både i den kommende klimaplan 2035 og i den kommende kommuneplan 2024 vil blive modarbejdet, herunder målsætningen om en årlig reduktion i biltrafikken på 2 %.

Lynetteholmprojektet er tillige et byudviklingsprojekt, som alle forstadskommuner er inderligt imod, da det stjæler befolkning og

arbejdspladser fra deres planlagte byudviklingsprojekter langs den kommende letbane i Ring 3 og langs eksisterende S-baner.

For at styrke den kollektive trafik i Hovedstadsområdet og København foreslår RBT i stedet for anlæg af M5, at S-banen udbygges med en ny S-togstunnel – Eksprestunnelen, meget gerne suppleret af en letbane over havneløbet til løsning af den nuværende metros kapacitetsproblem.

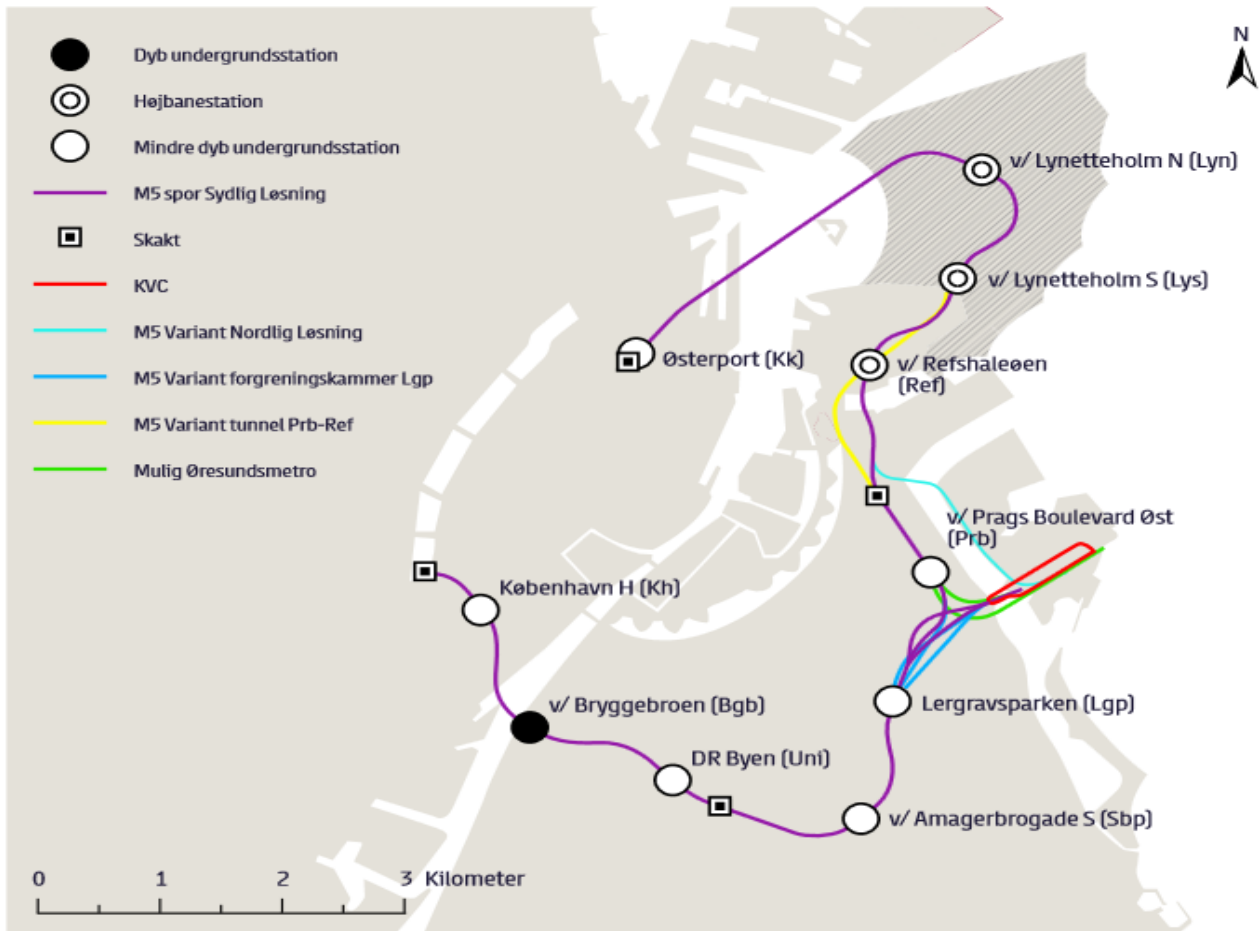
Jordopfyldningen i forbindelse med anlæg af lynetteholm skal alene betragtes som en del af den presserende stormflodsikring af København. Jord, der graves væk ved byggerier i Hovedstadsområdet, skal ikke ses som en indtægtskilde og motivation for opfyldningen ude i Øresund. Jorden skal ses som en ressource, der kan bruges mange andre steder.

I de følgende afsnit vil RBT fremdrage en række negative konsekvenser i forbindelse med anlægs- og driftsfase af M5.

Konsekvenserne er alle fremlagt i Miljøkonsekvensrapporten, udarbejdet af COWI-ARUP JV og Rambøll for Metroselskabet, en moppedreng på 611 sider. Man undres såre over, at et projekt med så store negative konsekvenser for byens beboere over så mange år overhovedet har mulighed for at se dagens lys.

Metrolinje M5 – to løsninger

I miljøkonsekvensrapporten undersøges en Sydlig Løsning med anlæg af syv stationer i en første fase og tre stationer i en anden fase samt en Nordlig Løsning med tre stationer.



Figur 2.1
Oversigt over linjeføring, stationer og skakte for de forskellige løsninger og varianter af M5.

Den nordlige løsning svarer i virkeligheden til den løsning, som indgik i Infrastrukturaftalen frem mod 2035, forhandlet på plads i 2021:

VVM-undersøgelse og anlæg af metro til Lynetteholm og Nordøstamager

Der udvikles en helt ny bydel på Nordøstamager – Lynetteholm og Refshaleøen. Lynetteholm skal være med til at give flere boliger og et mere blandet udbud af boliger, som kan holde boligprisstigningerne og boligudgifterne nede. Udviklingen på Nordøstamager forudsætter imidlertid, at der er både gode forbindelser med kollektiv transport og med vej til området.

Projektet omfatter en VVM-undersøgelse og anlæg af en metroforbindelse fra Østerport over Refshaleøen og til Lynetteholm.

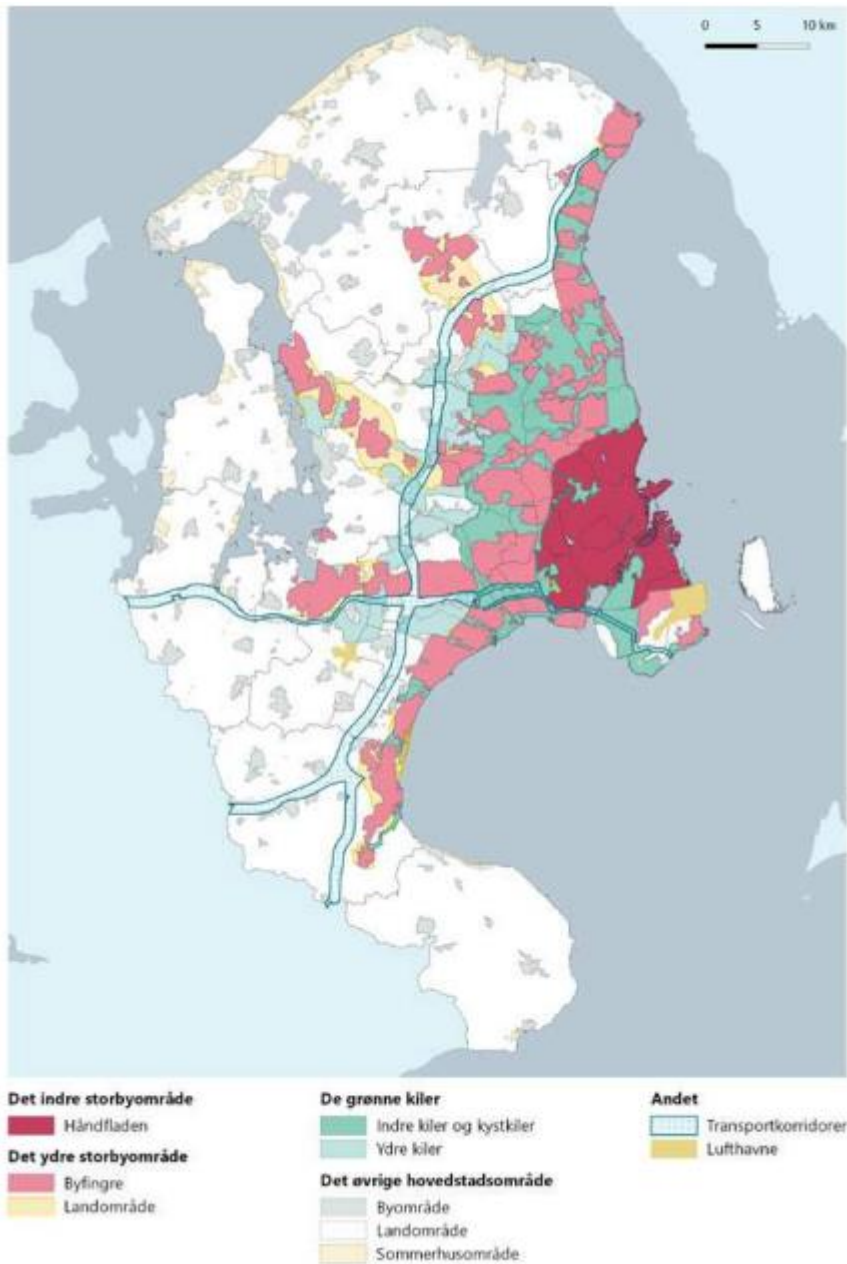


Miljøkonsekvensrapporten skal danne grundlag for fremsættelsen af et anlægsforslag for M5.

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 Fingerplanen og eksisterende fredninger kan sættes ud af kraft i form af en § 25 tilladelse.

Fingerplan 2019



OBS: figuren rummer også den nu opgivne transportkorridor B5 udenom Storkøbenhavn.

Af Fingerplan 2019 fremgår det:

Refshaleøen er udpeget område til virksomheder med særlige beliggenhedskrav, og andre typer arealanvendelse må ikke planlægges.

Østre Anlæg og Kastellet ligger i grøn bykile og er omfattet af fredninger.

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

Byudvikling frem mod 2070 med eller uden Lynetteholm og M5

I Miljøkonsekvensanalysen undersøges forskellen i byudvikling - befolkning og arbejdspladser – ved en færdiggørelse år 2070 ved henholdsvis et referencescenarie (fravalg af Lynetteholm og Østlig Ringvej) og projektscenarier (Sydlig og Nordlig løsning) med en befolkning på Lynetteholm med 44.000 og 26.000 arbejdspladser.

Ved referencescenariet fordeles udvikling af befolkning og arbejdspladser mere lige mellem Københavns kommune og øvrige kommuner i Hovedstadsområdet:

Tabel 6.7

Forudsatte antal beboere og arbejdspladser i prognoseåret 2070.

	Befolkning		Arbejdspladser	
	Referencescenarie	Projektscenarier (Sydlig og Nordlig Løsning)	Referencescenarie	Projektscenarier (Sydlig og Nordlig Løsning)
Nordhavn	35.000	35.000	31.000	31.000
Kløverparken	3.000	11.000	3.000	6.000
Refshaleøen	5.000	19.000	3.000	9.000
Lynetteholm	0	44.000	0	26.000
Øvrige København	721.000	688.000	448.000	431.000
Hele København	764.000	798.000	486.000	504.000
Hele hovedstads- området	2.347.000	2.347.000	1.218.000	1.218.000

Følgende trafikale konsekvenser af en realisering af M5 i anlægsfasen fremgår af 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).

Derudover lukkes vejstrækninger ved Hovedbanegården og Østerport Station, og 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.

Kompensationsordninger for de ramte beboere vil komme i spil.

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.

Klimapåvirkning i driftsfasen vil være stor:

Nordlig løsning: 153.000 tons CO₂e, sydlig løsning: op til 394.000 tons CO₂e, dvs. en årlig drivhusgasudledning mellem ca. 19.000 til 49.000 tons CO₂e i anlægsfasen over otte år.

Tabel 12.3

Projektvarianternes samlede klimapåvirkning i anlægsfasen.

Klimapåvirkning resultater alle M5 varianter (tons CO₂e)

M5 Varianter	LCA Faser			Anlægsfase
	A1-A3	A4	A5	A-faser
	Produktion	Transport	Forbrug	
Sydlig Løsning	307.000	26.000	33.000	366.000
Nordlig Løsning*	131.000	11.000	11.000	153.000
Sydlig Løsning m. forberedelse for Øresundmetro	331.000	27.000	36.000	394.000
Sydlig Løsning m. Tunnel Prb-Ref	320.000	28.000	36.000	384.000
Sydlig Løsning m. Afgreningskammer Lgp	308.000	26.000	33.000	367.000

*Nordlig Løsning består kun af sektionen fra Østerport over Lynetteholm til Refshaleøen.

Som referenceramme: CO₂-udslip i Københavns kommune i 2022

Samlet CO₂e-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 302.938 tons.

Tabel 6-1 Trafikarbejde og CO₂-emission fra vejtrafik i Københavns Kommune, 2022

Køretøjs-kategori	Emissionsfaktor 2022. Beregnet ud fra DST g CO ₂ /km	Trafikarbejde pr. hverdagsdøgn i mio. km i 2022	Antal hverdagsdøgn/år i 2022	Trafikarbejde i 2022, mio. km/år	CO ₂ -emission, 2022 tons/år
Personbiler	174,5	3,70	329	1.217	212.297
Varebiler	247,3	0,72	285	205	50.755
Lastbiler	969,6	0,10	259	25,9	25.113
Busser i rute	461,3	0,06	310	17,2	7.947
Busser (andre)	917,6	0,02	310	6,2	5.689
Motorcykler	97,0*	0,03	365	10,5	1.015
I alt		4,62		1.482	302.938

* baseret på de fremskrivninger, som er foretaget i forbindelse med kommunens CO₂-fremskrivning for 2011 (foretaget i foråret 2012).

Den samlede emission fra den vejgående trafik i Københavns Kommune var i 2022 på **302.938 tons CO₂/år**. Det er faldet i forhold til 2021, hvor der har været nogle små forskydninger i køretøjs-kategorierne, herunder er der udledt knap 7 tons CO₂ mindre for personbiler, et fald på 3 tons for varebiler og ca. 2 tons mindre udledning for busser i rute, hvor det er steget 2,5 tons for andre busser.

Kilde TMF: CO₂-regnskab for Københavns kommune 2022

Sammenlignet med udslippet fra lastbiler på godt 25.000 tons i 2022 vil en 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 efter anlæg af Lynetteholm med tilhørende infrastrukturanlæg 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 trafkarbejdet som resultat af gennemførelse af projekterne være på 10-11 %.

Tabel 6.13

Ændring i trafkarbejdet i københavnske bydele. * Stigning i Østhavnen forårsages af tilflytning til Østhavnen og udbygning af Østlig Ringvej i projektscenarierne.

Københavns Kommune	Referencescenariet	2070	
		Sydlig Løsning	Nordlig Løsning
Trafkarbejde 1.000 bilkm. (hele 1.000)			
Indre By	523	-2%	-2%
Østerbro	448	3%	4%
Nørrebro	231	-2%	-2%
Vesterbro/Kgs Enghave	462	-1%	0%
Valby	464	-1%	-1%
Vanløse	381	-2%	-2%
Brønshøj-Husum	344	1%	1%
Bispebjerg	419	9%	9%
Østamager	267	134%	135%
Vestamager	1.660	-4%	-3%
Østhavnen	99	162%	164%
Nordhavn	106	75%	76%
I alt	5.403	10%	11%

Denne beregnede stigning i trafkarbejdet går stik imod målsætninger i den kommende Kommuneplan 2024, primært målsætningen om en årlig reduktion af biltrafikken på 2 %.

Alternativer til M5:

Forstadskommunerne vil som sagt blive lykkelige for en mere balanceret vækst i befolkning og arbejdspladser inden for Hovedstadsregionen.

En reduceret opfyldning af jord i forbindelse med anlæg af Lynetteholm skal udelukkende betragtes som en del af Københavns stormflodssikringsprojekt.

S-banens udbygning med ny S-togstunnel - Eksprestunnelen.

Eksprestunnelen er et forslag til en ny tunnelløsning fra Hellerup og evt. Emdrup i nord til København H i syd.

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 afgang, 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 afgang, er der brug for mere kapacitet gennem selve København.

En eksprestunnel for S-tog binder hele Hovedstadsområdet sammen. Forslag om bygning af en eksprestunnel er endnu engang lagt på tegnebrættet. De igangsatte undersøgelser vil også redegøre for klimabelastningen under opførelse af sådan en tunnel.

På en konference om Hovedstadens infrastruktur og transport den 16. september 2024 gav DTU professor i transportmodellering Otto Anker Nielsen sin varme anbefaling til konstruktion af en Eksprestunnel med nedenstående argumenter:



Eksprestunnel

- Markant øget kapacitet
 - Giver 2 nye spor gennem byen, fremfor at justere anvendelsen af de eksisterende 2+2 spor
 - Meget højere frekvens gennem byen
 - Farumbanen kan få meget højere frekvens
 - Farum- og Frederikssundsbanen kan få systemer med hurtig- og stoptog som de andre baner
- Mere robust ved nedbrud på boulevardbanen
- Markant kortere rejsetider på de lange rejser mellem det nordlige, sydlige og vestlige Hovedstadsområde, mulighed for direkte tog mellem alle fingre
- Særlig stor tidsbesparelse fra Farumbanen til Centrum
- Ny station ved Rigshospitalet
- Direkte forbindelse til nordlige del af ringmetroen ved Vibehus



16. September, 2024

Otto Anker Nielsen, DTU Management, Transportdivisionen

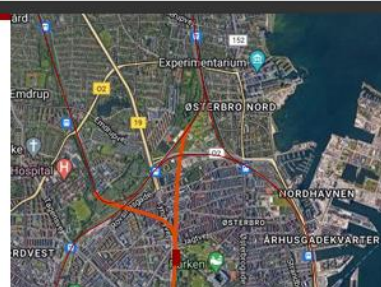
Hvad skal der til for at Hovedstadens mobilitet bliver bæredygtig?

27



Eksprestunnel styrker geografisk markedsdækning

- Kvantefremgang i den højklassede kollektive trafikbetjening af Hovedstadsområdet
- Fremfor mindre forbedringer af punktlighed og kapacitet



Det er vigtigt at få udarbejdet et grundigt overslag over, hvor lang tid det vil tage at anlægge en Eksprestunnel, hvad den vil koste i anlægsudgifter, og hvor stor et CO₂-udslip den vil belaste klimaet med i anlægsperioden. Klimabelastningen i anlægsfasen skal vejes op mod det kæmpeløft i den kollektive trafikudvikling med ringe klimabelastning, som er forbundet med Eksprestunnelen i den efterfølgende driftsfase.

Professor Otto Anker Nielsen peger tillige i ny forskning på et stort og hidtil undervurderet potentiale for at bygge boliger og arbejdspladser langs S-togsnettet i Hovedstadsregionen, som flere gange overgår det planlagte areal i Lynetteholmprojektet.

https://mail.google.com/mail/u/0?ui=2&ik=e38974c67f&attid=0.1&permmsgid=msg-f:1810443756754117097&th=191ffd012f2721e9&view=att&disp=safe&realattid=f_m16dckna0

Metroens kapacitetsproblem under inderhavnen kan løses på anden vis end via bygning af ny metrolinje, f.eks. via en letbane

Foreningen Letbaner.dk har foreslået en linje L2, Frederikssundsvejs-letbanen med forløb og fordele som følger.

L2: Frederikssundsvejs-letbane, der kan supplere den snart færdige Ring 3 linje på 29 km.

- Ballerup – Herlev – Nørreport – Hovedbanegården – Amagerbro – Lufthavnen (rød linje på kortet nedenfor)
- Aflaster metro over havnesnittet.
- Aflaster vejtrafik på bl.a. H. C. Andersens Boulevard.
- Forbedrer komfort og kapacitet for 5C og udnytter det tracé, som 5C i dag benytter
- Betjener flere tætte boligområder, bl.a. Tingbjerg via Ruten.

- Betjener store erhvervsområder fra Lautrupparken til Kastrup.
- Forbinder 6 togstationer, 6 metrostationer og Lufthavnen.
- Forgrener sig også til Refshaleøen.



Letbaner.DK

Kjeld A. Larsen

Næstformand Rådet for Bæredygtig Trafik