

Bispebjerg Lokaludvalgs høringsvar: VVM Metro M5

Bispebjerg Lokaludvalg takker for muligheden for at kommentere på denne høring, som har været drøftet i et underudvalg i lokaludvalget samt til et lokaludvalgsmøde. Herudover bygger nærværende høringsvar på tidligere borgerinddragelse – bla. borgermøder i efteråret 2022 og 2023 med cirka 100 deltagende borgere.

Generelle bemærkninger

Miljøkonsekvensrapporten viser de væsentligste påvirkninger af trafik, støj, og biodiversitet i anlæg og i drift. Rapporten synes fornuftig og retvisende.

Den vedrører forskellige forslag til ruter, som alle løber gennem områder, som allerede synes at være yderst velforsynede med Metro. Prognoserne peger på, at der alligevel vil være et fornuftigt passagergrundlag også for M5, og vi må da håbe, at det kommer til at passe.

Selvfølgeligt skal der være metro til Lynetteholmen, når og hvis den er etableret, men det kunne sådan set løses enklere ved kun at etablere en metro mellem Lynetteholmen og Østerbro Station. Det ville virke besparende på økonomi og enhver miljøkonsekvens samt opfylde formålet om servicering af Lynetteholmen.

Alt dette foregår dog milevidt fra den Nordvestlige trediedel af København, hvor der ikke er metro.

16. august 2024

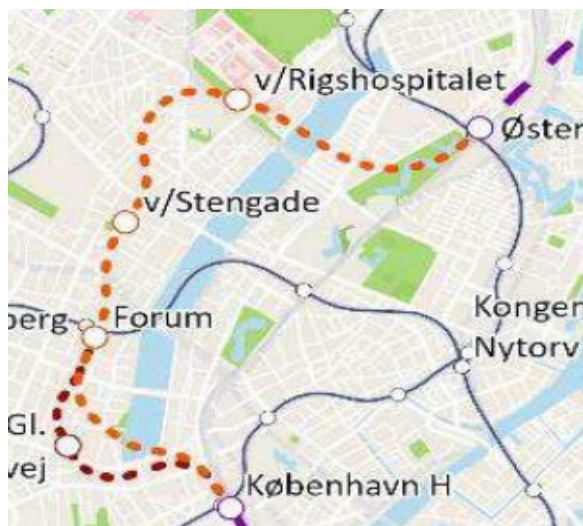
Perspektivanalysen

M5 kunne dog potentielt få betydning for en fremtidig metro til vores bydel.

Perspektivanalysen er udarbejdet samtidig med VVM undersøgelsen. Den ser på de økonomiske og trafikale effekter ved at lukke M5 som en metroring samt på mulighederne for at lave et afgreningskammer mod de nordlige bydele.

Generelt er perspektivanalysens detaljeringsgrad lavere end miljøkonsekvensvurderingen, men den er langt mere perspektivrig for os.

Det er undersøgt, at der kan etableres et afgreningskammer mod Brønshøj/Nordvest ved ByOasen i De Gamles By, der vil koste 0,6 mia. kr, og ved Amorparken ved Rigshospitalet, som vil koste 0,5 mia. kr.



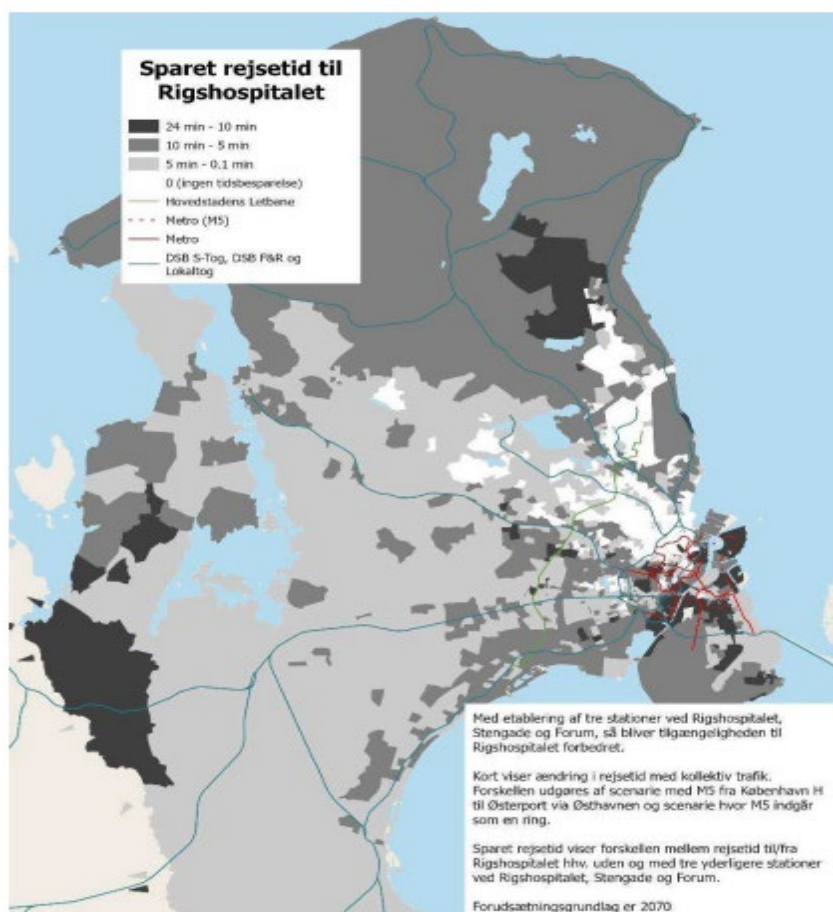
Der er en anlægsteknisk og økonomisk fordel ved at anlægge strækningen samtidig med etape 2. Fordelene er bl.a. en økonomisk og miljømæssig besparelse i omkostningstunge anlægselementer knyttet til endestationen ved Østerport, hvor der ved etablering af en ring ikke vil være behov for at etablere stopspor og en slusksakt. Desuden vil der være store besparelser på bl.a. mobiliseringsomkostninger (organisation, metroarbejdsplads mm.) Besparelsen ved at etablere strækningen som en del af etape 2, fremfor som selvstændig 3. etape, er på overordnet perspektivniveau vurderet til at være i størrelsesordenen ca. 0,5 mia. kr.

Analysen viser, at de tre nye M5 Ring-stationer giver ca. 28.000 flere daglige påstigere i 2050 ift M5 uden en ringforbindelse.

Med en metrolinje på strækningen betjenes Rigshospitalet på Østerbro, som er hospital for hele regionen med næsten 10.000 ansatte og knap 1 mio. ambulante patienter pr. år.

Metrobetjening af Rigshospitalet har en væsentlig regional effekt, da rejsetiden til hospitalet med kollektiv transport forbedres markant. Rejsetiden fra Rigshospitalet til Østerport er beregnet til ca. 2 minutter og til København H ca. 6 minutter. Rejsetiden med bus i dag er ca. 19 minutter fra København H til Rigshospitalet og ca. 22 minutter mellem Østerport og Rigshospitalet med 2 - 3 skift.

Det er beregnet, at en station ved Rigshospitalet forventes at få ca. 8.000 daglige påstigere i 2050. Det er næsten lige så mange påstigere, som metrostationen på Rådhuspladsen har i 2024.



Lokaludvalgets bemærkninger

Vi glæder os især over indholdet i perspektivanalysen. Det er nu indlysende, at en servicering af Rigshospitalet har en enorm effekt i passagertal, hvilket ville kunne sikre, at prognoserne om et fremtidigt økonomisk bæredygtigt passagergrundlag med større sandsynlighed vil gå i opfyldelse.

Desuden vil det spare transporttid for det halve af Sjælland! En metroservicering af Bispebjerg hospital, som snart står færdigt som superhospital, vil indlysende have nogenlunde de samme effekt, hvis en fremtidig etape føres den vej fra Rigshospitalet.

Lokaludvalget noterer sig samtidig, at der er store besparelser arbejdspladsmæssigt ved en ringmetro.

At etablere et afgreningskammer mod de nordlige bydele koster selvfølgelig noget, men der er penge at spare ved at undgå de store omkostninger til arbejdsplads, når man i stedet har at gøre med en ring metro.

Og det store og enormt kostbare boremaskineri, som ellers destrueres efter endt brug, ville kunne parkeres i afgreningskammeret klar til næste etape, når der en dag bliver grundlag herfor.

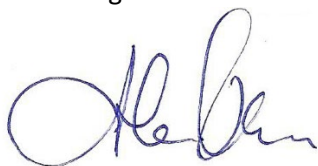
Lokaludvalget noterer sig da også med stor glæde de mange protokolbemærkninger fra partierne, da sagen blev præsenteret for ØU/BR.

Vi glæder os over, at målet om metroservicering til de nordlige bydele efterhånden er blevet så present i politikernes bevidsthed!

De præsenterede forslag er uforløste. Det er derfor lokaludvalgets ønske, at politikerne beslutter, at M5 laves som en metroRING MED AFGRENINGSKAMMER VED RIGSHOSPITALET under Amorparken.

Lokaludvalget står til rådighed for uddybning af nærværende høringsvar.

Med venlig hilsen



Alex Heick
Formand for Bispebjerg Lokaludvalg