

Idefase for metrolinje M5.

Det undrer mig at Københavns Kommune har igangsat idefasen for metrolinje M5 før den af Transportministeriet den 22. august 2022 igangsatte høring af den strategiske miljøvurdering (SMV) af planen for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm (kaldet "Planen") er afsluttet og der er foretaget en politisk behandling af den sammenfattende redegørelse for SMV'en.

Det kunne jo tænkes at borgerne kom med nogle ideer, der vil ændre på "Planen" og som skal indgå i det videre VVM-arbejde med linjeføringen af metro M5 (og Østlig Ringvej) – det kaldes borgerinddragelse.

M5 Lilla

Placering af KVC-en

På Prøvestenen er der i dag lokaliseret væsentlige aktiviteter for byens udvikling: betonfabrik, asfaltfabrik, oparbejdning af bygge- og anlægsaffald, landing og opbevaring af søråstoffer. Dertil kommer der udskibning af jernskrot. Det er alle aktiviteter der kræver plads til opbevaring. Omfanget af disse aktiviteter vil blive øget på Prøvestenen i takt med at By & Havn får afviklet de tilsvarende aktiviteter i Nordhavnen for at kunne by udvikle Nordhavnen.

Der er meget få alternativer i hovedstadsregionen og en anden lokalisering vil medføre en væsentlig øgning af transportarbejdet i hovedstadsregionen (læs forringelse af klimaregnskabet).

En anden placering af KVC-en til M5 bør derfor findes, da et KVC på Prøvestenen vil komme til at lægge beslag på nogle af de arealer, der nu og fremover er væsentlige for byens udvikling.

Et alternativ kunne være at flytte KMC-en ind på land i den sydlige del af Kløverparken ned mod Prags Boulevard. Et andet alternativ kunne være at udnytte/udbygge det eksisterende KMC-anlæg i Jernbanebyen. Man kunne endda forestille sig at hele KMC-en i Jernbanebyen blev flyttet ud til Vasbygade, så der kunne etablerende en sammenhængende udbygning af Jernbanebyen.

Margretheholm

Københavns Kommune arbejder med tre forslag til linjeføring af den nødvendige lokalvej fra Refshaleøen over Margretheholm til Prags Boulevard for at kunne udbygge Lynetteholm og Refshaleøen med et større antal boliger og arbejdspladser.

En højbane hen over Margretheholm Havn i 8 meters højde vil være en de facto nedlæggelse af havnen.

Derfor bør man føre metroen og lokalvejen sammen i en tunnel under Margretheholm Havn og videre ned mod Prags Boulevard. Det vil løse både havnens problem og gøre beboerne på Margretheholm glade (ingen støj og visuel forstyrrelse samtidig med at det grønne friareal mod øst kan reetableres).

Opkobling på M4

Der bør undersøges et alternativ, hvor M5-lilla kobles op på M4 syd både mod nord og syd (ved Havneholm og Enghave Brygge).

Det vil understøtte udviklingen af København mod sydvest, hvor den nye Ny Ellebjerg bliver fremtidens trafikknudepunkt for banetrafikken til og fra København. Jf. *Infrastukturplan 2035* aftaletekst om Øresundsperroner på Ny Ellebjerg Station: ” *Der gennemføres anlæg af øresundsperroner og en tunnelforbindelse på Ny Ellebjerg Station, som dermed bliver et stort knudepunkt for den kollektive transport ind, ud og i Hovedstaden. Stationen omdøbes samtidig til et navn, der tydeliggør stationens nye status som knudepunkt. Projektet er en del af en ny sydlig jernbanekorridor uden om Københavns Hovedbanegård.* ”

M5 Orange

Problemet med og alternativet til en højbane over Margretheholm Havn til en KMC på/ved Lynetteholm er omtalt ovenfor.

Orangelinjen bør i første fase føres helt frem til Rigshospitalet, hvor der kan etableres en vendestation i Amorparken. Det vil være relativt billigt og gøre en eventuel forlængelse meget lettere (og billigere).

Med venlig hilsen

Bent Andersen

Willemoesgade 54, 2. th
2100 København Ø