

Samlet referat af borgermøde om metrolinje M5, 5. september 2024

Om mødet

- Mødet fandt sted torsdag den 5. sept. kl. 19-21 hos bådværftet Yacht Service, Refshalevej 200.
- Ca. 80-90 borgere deltog (ca. 100 mennesker var tilmeldt).
- Lokaludvalgets forperson, Asbjørn Kaasgaard, var ordstyrer under mødet. Han bød velkommen og informerede om formålet med mødet.

Deltagere fra økonomiforvaltningen og Metroselskabet var:

- Lisbeth Kjær Thomsen, chefkonsulent og projektleder for MKV M5 i Center for Byudvikling, Økonomiforvaltningen, Københavns Kommune.
- Metroselskabet:
 - o Catrine Biering, projektchef MKV M5.
 - o Russell Saltmarsh, projektdirektør M5.
 - o Jesper Overgaard, analysechef.

Repræsentanter fra lokalområdet med taletid i programmet var:

- Sejlklubbens formand, Ralf Henning Nielsen
- Repræsentant for ejerforeningerne på Margretheholm, Peter Rise

Borgermøde var bygget op om følgende program:

- Kl. 19.00: Velkomst v. Christianshavns Lokaludvalg
- Kl. 19.10: Information om høringsprocessen for M5 v. Københavns Kommune, Center for Byudvikling (ØKF)
- Kl. 19.15: Præsentation af Miljøkonsekvensrapporten med fokus på Margretheholm og Refshaleøen v. Metroselskabet
- Kl. 19.45: Pause
- Kl. 19.55: Spørgsmål, dialog og meningsudveksling med fremmødte
- Kl. 20.55: Tak for nu v. Christianshavns Lokaludvalg

Fra oplæggene fra forvaltningen og Metroselskabet er følgende blevet noteret

- Formål med M5:
 - o Udbrede kollektiv transport til nye områder
 - o Binde byen sammen
 - o Øge kapaciteten over havnesnittet
- Fokusområder:
 - o Klimabelastning
 - o Robust drift – kundeoplevelse

- Sikkerhed
- Formelt er der to linjeføringer i spil:
 - Sydlig løsning med 7 stationer (45 mio. årlige påstigninger) (svarende til et niveau lidt under Cityringen M3)
 - Nordlig løsning med 3 stationer (20 mio. årlige påstigninger)
- Et flertal i Borgerrepræsentationen (BR) foretrækker den sydlige linjeføring, det er primært den som borgermødet behandler. BR's begrundelse for at ønske den sydlige løsning er, at metroen skal:
 - Skal binde de nye byområder sammen
 - Mere Metro til amager
 - Aflaste havnesnittet M1/M2
- I miljøkonsekvensrapporten har Metroselskabet bl.a. været særligt opmærksom på:
 - Tung trafik/trafikomlægninger → Der hvor metroen anlægges som tunnel kan jorden via en ny metode trækkes tilbage gennem tunnelen til byggepladsen. Det vil mindske behovet for lastbilstransport.
 - Støj → I anlægsperioden vil støjniveauet variere. Detaljer herom kan aflæses af tabellen for støjniveauerne i rapporten
 - Rekreative forhold → Erfaringer fra anlæg af Metrocityring har øget opmærksomheden på at etablere/forbedre byrum, hvor metrostationerne anlægges. Fx Enghave Plads på Vesterbro.
- I miljøkonsekvensrapporten behandles forskellige varianter af den sydlige linjeføring på strækningen fra Prags Boulevard til Refshaleøen.
 - Højbane (hovedforslag)
 - Tunnel (variant)
 - Dæmning (variant)
- I oplægget stod det ikke klart, hvorfor højbaneløsningen har fået karakter af at være hovedforslag.
- Det blev oplyst, at det er ca. 1,5 mia. kr. dyrere at anlægge en tunnel end en højbane.
- Anlæg af en højbane vil medføre opfyld af den inderste del af Margretholm Havn, da der er behov for et fundament, som byggearbejdet kan foregå på.
- Anlæg af højbane vil også medføre, at flagermustræer skal fældes og at der skal etableres erstatningsbiotoper.
- Generelt vil der blive arbejdet med afværgeforanstaltninger for at kompensere mest muligt for de gener, som metroudvidelsen vil medføre.

- Metroselskabet har en forventning om at der vil kunne "udstedes" nabopakker/ kompensationsmuligheder (ligesom det var tilfældet med anlægget at Cityringen):
 - o For støj
 - o Genhusning
 - o Overtagelse af bolig
 - o Aflastningsordning

- Forventet proces
 - o Efter høringen registreres høringssvarene i en hvidbog, som vil indgå som en del af beslutningsgrundlaget til politikerne. Den forventes færdig sidst på året. Der skal indgås en aftale med staten om det endelige anlæg forventeligt i 2025.

- Oplæggene fra ØKF og Metroselskabet lægges på lokaludvalgets hjemmeside.

Borgernes perspektiver

Det overordnede indtryk fra borgermødet er, at planerne om en højbane fra Prags Boulevard til Refshaleøen vækker stor bekymring blandt beboere på Margretheholm, bådejere og de øvrige fremmødte. De frygter, at højbaneprojektet vil få store negative konsekvenser for området.

Sejlklubben Lynettens formand, Ralf Nielsen gav en kort gennemgang af klubbens historie. Klubben blev opført af frivillige på havnen og dækker et areal på omkring 40.000 kvadratmeter.¹

Ifølge Nielsen vil 60 % af havnebassinet blive fyldt op med jord med højbaneløsningen. I MKV-rapporten står der, at det kun er 30 %. Samtidig foreslås det, at der kan findes erstatnings bådepladser længere ude i havnen, men det vil kun svarer til 20 % af de bådene, som skal flyttes. Altså vil en stor del af havnen og havnemiljøet blive markant forringet og forsvinde.

Repræsentant for beboere på Margretheholm, Rasmus Rise fortalte om hverdagslivet på Margretheholm og hvordan det er, at bo på Margretheholm. Der bor omkring 2000 mennesker, som er en god blanding af studerende, børnefamilier og ældre. Området rummer blandet andet et kollegie, ungdomsboliger og forskellige typer af familieboliger. Men alle kommer hinanden ved, fordi de er fælles om udearealerne og derfor er Margretheholm et skønt sted at bo ifølge Rise.

Han påpegede, at udearealerne i MKV-rapporten beskrives som et sted, der luftes hunde og hvor man går ture. Ifølge Rise er det ikke en dækkende beskrivelse. Udearealerne bruges først og fremmest til fællesskaber.

Med højbaneløsningen vil 2000 beboere miste adgang til skov og grønne områder, og en yndet bådebro, som bl.a. bruges af daginstitutioner og børnefamilier.

¹ Sejlklubben Lynetten har omkring 450 både. Dette omfatter både sejl- og motorbåde. Sejlklubben er en af de største i København, hvis ikke DEN største.

Det lod til at de øvrige fremmødte borgere kunne tilslutte sig de to lokale repræsentanter betragtninger.

Supplerende/underbyggende bemærkninger, spørgsmål og pointer fra borgerne:

- En repræsentant for en roklub og flere blå organisationer udtrykte utilfredshed over lukningen af Lynetteløbet (jf. anlæg af Lynetteholm), som ødelægger adgangen til Øresund. Vil man bevare det lokale maritime miljø, som småbåde og roere udgør i København, så er det nødvendigt med en kanalforbindelse mellem Krudtløbet og Margretheholm Havn. Den løsning/mulighed ødelægges med højbaneløsningen.
- Flere borgere udtrykte bekymring for, hvordan vil man bevare trivsel og et godt børnemiljø med højbaneløsningen? Skal vores børn lege under en højbane – blev der spurgt? Konsekvenserne ved højbanen for trivsel blandt børn og unge ønskes yderligere belyst i MKV'en.
- En borger påpegede, at de 2000 beboere på Margretheholm bør vægte højere end hensynet til flagermus. Hun opfordrede til at politikerne får præsenteret de to løsningsmodeller (højbane og tunnelloøsningen), somigestillede. Prisen på 1,5 mia. kr. for en højbane er ubetydelig i det store billede.
- En borger undrede sig over, hvorfor man vil bygge metro over vand, når metroen går under vand alle andre steder i København?
- En borger fra Lolland-Falster tilkendegav sin holdning til Lynetteholm. Den er unødvendig – fokusér på udkantsdanmark i stedet lød opfordringen.
- En borger gjorde opmærksom på, at der snart vil være opført en stor ny børneinstitution og en institution for yngre mennesker med autisme på Margretheholm. Pointen var at hensynet til disse to nyopførte institutioner ikke bliver gjort med udsigten til en højbane og planerne om at omlægning af Refshalevej.
- En borger spurgte ind til økonomien i linjeføringerne. Metroselskabet svarede at: Sydløsning vil koste 29 mia. En tunnel vil koste 1,5 mia. mere end en højbaneløsning. Den nordlige løsning vil koste 11. mia. kr.
- En borger satte spørgsmålstejn ved økonomien: En højbane vil inddrage områdets herlighedsværdier og forringe boligernes værdi herude – så er det reelt en økonomisk gevinst ved at bygge højbanen?
- Borger følte sig ikke repræsenteret i MKV'ens beskrivelse af det Margretheholms livs: Der er tale om et by- og hverdagsliv.
- En borger undrer sig over, hvem der har interesse i den nordlige løsning – og i det økonomiske perspektiv i *ikke* at grave den ned på Lynetteholm?

- En borger undrer sig over, at man vil planlægge en højbane, når man andre steder kæmper med at grave trafikken ned – fx Øresundsmotorvejen og Bispebanebuen.
- Medlem af Borgerrepræsentationen fra Det Konservative Folkeparti, Niels Peder Ravn foreslår metroen under jorden.
- Medlem af Borgerrepræsentationen Gorm Gunnarsen fra Enhedslisten er imod en metro til Lynetteholm og ønsker i stedet en løsning, der stopper på Refshaleøen. Han mener også at metroen bør føres i en tunnel.

Borgermøde sluttede som planlagt. Lokaludvalgets formand takkede for at for de mange gode input og for oplæggene fra Metroselskabet og Københavns Kommune.