

Københavns kommune
Rådhuset
1599 København V.

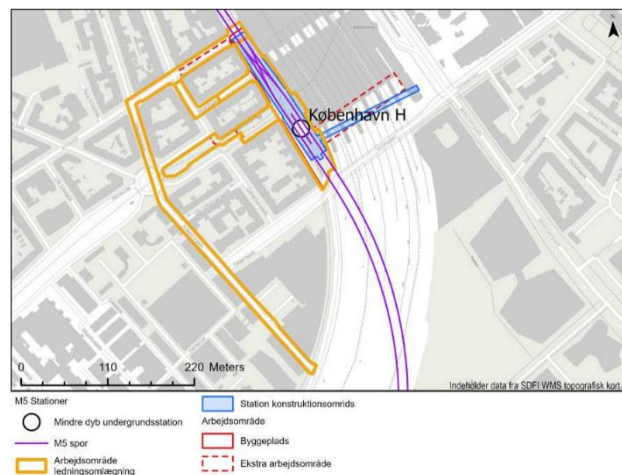
København, 25. september 2024

HØRINGSSVAR FRA FORENINGEN DGI BYEN

Københavns Kommune har den 1. august 2024 udsendt et høringsbrev vedr. offentlig høring af miljøkonsekvensvurdering og udkast til § 25 tilladelse til metrolinje M5, der forventes etableret som en kombination af tunnel (under jorden) og højbane (over jorden). Linjen skal køre fra København H til Østerport via Lynetteholm – eller (mindre sandsynlig) i en kort version fra Østerport til Lynetteholm.

Følgende figur til højre (figur 4.76) fremgår af miljøkonsekvensrapporten. Med blå markering er markeret den nye stations konstruktionsomrids, og med lilla er markeret M5 spor. Med gul er markeret arbejdsområde vedrørende ledningsomlægning. Med rød linje og stiplet rød linje fremgår endvidere, hvor det forudsættes, at der skal være byggeplads samt ekstra arbejdsområde i forbindelse hermed.

Nedenfor fremgår to billedudsnit af ejendomme, som DGI Byen ejer og/eller driver erhverv i. Det fremgår således, at de planlagte arbejder ligger meget tæt op ad og går gennem DGI Byens matrikler.



Figur 4.76
Arbejdsområde for ledningsomlægninger ved København H.



DGI Byen hilser mere kollektiv transport velkomment, fordi det binder byen bedre sammen og skaber mulighed for, at besøgende kan komme eksempelvis nemt til Hovedbanegården og DGI Byens nærliggende faciliteter.

Den planlagte anlægsperiode medfører imidlertid også en række bekymringer for DGI Byen, som vil blive uddybet nedenfor.

Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at der ved København H vil være en del ledningsomlægninger, der rækker ud over selve metrobyggepladsen. Der er blandt andet tale om alle typer af ledninger gas, vand, teleledninger, elkabler, fjernvarme og kloak. Den største omlægning er af en Ø1600 mm kloakledning på en 570 m strækning af Istedgade, Helgolandsgade og Kvægtorvsgade, hvor sidstnævnte går igennem DGI Byens område.

Denne omlægning skønnes ifølge miljøkonsekvensrapporten at vare 2,5 år. Varigheden af de øvrige ledningsomlægninger vil samlet set være ca. 12 måneder, og disse vil kunne foregå samtidig med omlægningen af den store kloakledning.

Ifølge miljøkonsekvensrapporten har HOFOR på baggrund af hydrauliske beregninger meddelt, at det ikke er nødvendigt at opgradere ledningen igennem DGI Byen. Det betyder, at det ikke bliver nødvendigt at nedrive hotellobbyen, men at der kan ske anlægsarbejder **indenfor** DGI Byens område, hvilket naturligvis er til stor gene for DGI Byen.

Ved metrobyggeriet og ved nødvendige ledningsomlægninger vil der være perioder med betydelig ekstra lastbiltrafik, nedlæggelse af parkeringspladser for både biler og cykler, midlertidige vejlukninger, ensretninger og hastighedsnedsættelser. Hertil kommer forventeligt også store støjgener under byggeriet. Da der er tale om forholdsvis lange anlægsperioder, vurderes den trafikale påvirkning at være stor. Etableringen af metrolinjen M5 har store konsekvenser for DGI Byens forretning, herunder formodes det, at antallet af besøgende i DGI Byen kan falde endog betydeligt i anlægsperioden.

Tabel 6.14

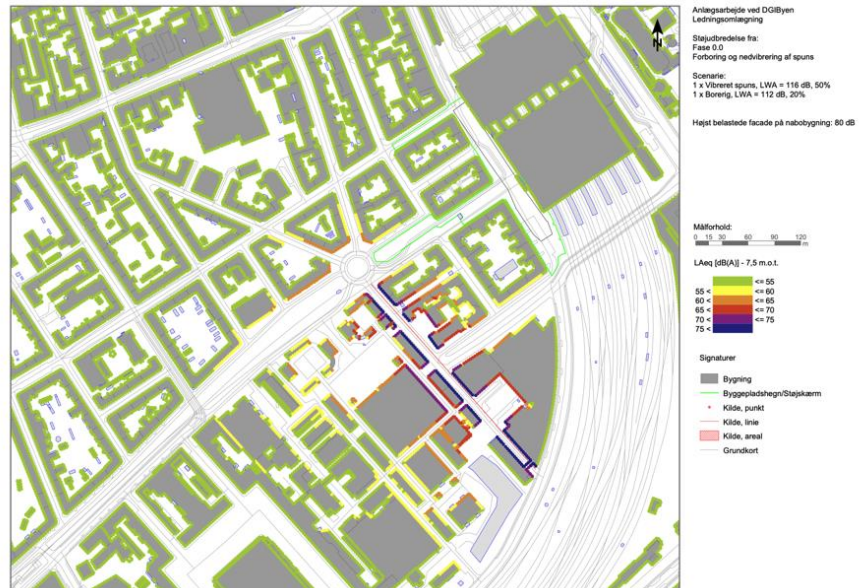
Virkning på trafik i anlægsfase og driftsfase for byggepladserne.

Byggeplads	Anlægsfase	Driftsfase
Skakt i Vester Søgade	Moderat	Ingen
København H	Stor	Ingen
v/ Bryggebroen	Stor	Lille
DR Byen	Stor	Ingen
Skakt Røde Mellemvej	Moderat	Ingen
v/ Amagerbrogade Syd	Moderat	Ingen
Lergravsparken	Stor	Ingen
Afgreningskammer ved Lergravsparken	Stor	Ingen
Afgreningskammer i Jenagade	Moderat	Ingen
v/ Prags Boulevard Øst	Moderat	Ingen
v/ Refshaleøen	Lille	Ingen
Østerport	Stor	Lille
Skakt i Østre Anlæg	Stor	Ingen
v/ Lynetteholm Syd	Ikke vurderet	Ikke vurderet
v/ Lynetteholm Nord	Ikke vurderet	Ikke vurderet
KVC	Lille	Ingen

Trafikalt og støjmessigt forudses anlægsarbejderne at have stor betydning. Det fremgår således af miljøkonsekvensrapportens tabel 6.14, at virkningen på trafik i anlægsfasen og driftsfase for byggepladserne vil være stor i området omkring København H.

DGI Byen driver både conferencecenter (CPH Conference m.v.) og et hotel (CPH Hotel), som ligeledes forventer et fald af både besøgende og overnattende gæster som følge af larm og forringede adgangs-vilkår. Det er således vigtigt for DGI Byen, at der under hele anlægsperioden er farbare adgangsforhold til DGI Byens faciliteter, herunder til konferencetret og hotellet. Nabokompensation bør således også gælde for hoteller og konferencetre, som lever af at have både gæster i dagtimerne og overnattende gæster. Hotel- og conferencebranchen er således en støjfølsom branche, som bliver særligt ramt. Dette

Figur A1.3
Anlægsarbejde ved
DGI Byen
– Ledningsomlægning.



har særlig betydning, når nogle faser kan udføres i døgndrift, jf. miljøkonsekvensrapportens s. 202.

Den forventede støjbelastning som følge af ledningsomlægning vises nedenfor i figur A1.3 som fremgår i bilagsrapporten til miljøkonsekvensrapport for metrolinje M5.

DGI Byen ønsker derfor at blive involveret i planlægningen af byggeriet og ledningsomlægningen for at medvirke til, at generne for DGI Byen mindskes bedst muligt. På den baggrund bør der hurtigst muligt udsendes en plan over byggeriets faser. Anlæggelse af metrolinjen M5 forudses at få betydelige negative økonomiske konsekvenser for DGI Byen, hvorfor en afstemt planlægning af bygge- og ledningsarbejder er nødvendig, for at mindske DGI Byens tab.

DGI Byen håber på baggrund af dette høringssvar at blive inddraget i en dialog med de relevante parter omkring de praktiske foranstaltninger, der kan tages under anlægsarbejdet.

Med venlig hilsen
Foreningen DGI Byen