

## **DI's hørings svar til afgrænsningsnotat for M5.**

DI bakker helt overordnet op om, at miljøkonsekvensvurderer M5 metrolinjen, jf. vort hørings svar til idéfasen.

Det er DI's opfattelse, at M5 er et vigtigt og nødvendigt projekt – både i forhold til at fremtidssikre mobiliteten i København og i forhold til en hensigtsmæssig byudvikling. Vi ser derfor frem til at konsekvenserne – herunder ikke mindst de samfundsøkonomiske konsekvenser – ved projektet belyses i den kommende konsekvensvurdering.

### **Nødvendig vurdering af alternativ placering af KVC**

DI finder dog fortsat, at den foreslåede placering af kontrol- og vedligeholdelsescentret (KVC / CMC) på Prøvestenshavnen er forbundet med en lang række problemer og ulemper. Ikke blot for de virksomheder som er beliggende dér i dag, men også for M5 selv, og i særdeleshed også for samfundet som helhed, i forhold til forsyningen af København via Prøvestenen.

DI noterer sig derfor med tilfredshed, at en eventuel placering af KVC på Prøvestenen skal mindske påvirkningen af erhvervsaktiviteterne mest muligt, og at der skal belyses et alternativ til placering af KVC på Prøvestenen.

Vi bidrager gerne til den nærmere definition af et relevant alternativ. For mulighederne er mange. Eksempelvis placering på Lynetteholm, på Kløverparken, eller på en kombination af den yderste del af Kløverparken og en inddæmmede del af vandarealet mellem Kløverparken og Prøvestenen.

Vi har noteret os, at der i "Forundersøgelse Metrobetjening af Lynetteholm" fra 2020 står følgende formulering:

*"Placeringen på Prøvestenen følger ikke princippet om billigst muligt. Det ville ud fra en anlægsmæssig betragtning være billigere at placere CMC tæt op ad linjen på eks. Lynetteholm, hvilket er udgangspunktet for Orange Linje M5 Vest. Forbindelsen mellem linjeføring og CMC medfører således en merudgift."*

Forundersøgelsen opgør overslagsmæssigt, at en placering af KVC på Prøvestenen vil være mere end 1,5 milliarder kroner dyrere end en placering tæt op ad linjen. Det er derfor i DI's optik endog særdeles relevant at belyse en anden placering end Prøvestenen.

Ikke mindst fordi der er en række forhold, som bør indgå i vurderingen af en placering af KVC på Prøvestenen, og som kan forrykke omkostningsbilledet yderligere.

### **Brug for mere omfattende vurdering af konsekvenser**

Afgrænsningsnotatet bør sikre, at alle konsekvenser af at reducere erhvervsområdet på Prøvestenen medregnes i miljøkonsekvensvurderingen af M5 - både i anlægs- og driftsfasen.

Det kan ske enten som en vurdering af anslåede omkostninger og påvirkninger fra etablering af erstatningsareal via opfyld ved Prøvestenen, i stedet for det erhvervsareal, der måtte afgives til KVC på Prøvestenen. Eller det kan ske som en vurdering af de anslåede omkostninger ved at etablere en tilsvarende havnekapacitet andetsteds på Sjælland, indbefattet de medfølgende omkostninger og miljøpåvirkninger ved den markant øgede lastbiltransport til/fra København.

Det bemærkes i den forbindelse, at NIRAS i sin rapport for Erhvervsforeningen ved Københavns Havn ("Betydningen af virksomhederne i Tørbulkområdet på Prøvestenen") har belyst manglen på

alternative placeringsmuligheder i hovedstadsområdet for virksomheder og tunge erhvervsaktiviteter. Rapporten dokumenterer, at det ikke er en mulighed blot at antage, at virksomhederne og aktiviteterne kan finde andre placeringer i hovedstadsområdet, da sådanne ikke findes.

Den transport, som i dag foregår via Prøvestenen, men som i fremtiden må forventes at skulle finde alternative veje, bør også indgå i beregningerne. NIRAS' rapport har givet et særdeles forsigtigt bud på, hvor store emissioner, der kan være tale om. Selv i et lille scenarie, hvor kun få virksomheder må fraflytte Prøvestenen, kan det medføre store konsekvenser i form af flere millioner ekstra lastbilkilometer og tusindvis af ekstra tons CO<sub>2</sub> årligt.

Øget trafik ved indskrænkning af erhvervsarealet på Prøvestenen, og konsekvenserne heraf bør derfor i så fald indgå under 6.2 om menneskers sundhed, under 6.5. om emissioner, under 6.6.2 om Klimabelastning samt under 6.11 om Trafik.

De følgende konsekvenser bør endvidere medregnes i konsekvensvurderingen, uanset om der - som anført ovenfor - vurderes på konsekvenser af erstatningsareal på Prøvestenen, eller om der vurderes på erstatningsareal andre steder på Sjælland med tilhørende lastbiltransporter:

- Ved en placering af KVC på Prøvestenen vil der være emissioner, der kan påvirke driften af M5. Dette kan eksempelvis være støv og flyverust fra de bestående havne- og erhvervsaktiviteter, eller det kan være maritime påvirkninger (fx havsalt). Sådanne forhold bør belyses. Muligvis under afsnit 6.5, men kan også være 6.7.
- Miljøkonsekvensvurderingen bør generelt forudsætte kontinuerlig drift af erhvervshavnen i anlægsfasen, herunder en hensyntagen til forsyningssikkerheden (se mere herom nedenfor)
- Tilkørselsforhold til Prøvestenen bør indgå i vurderingen af et eventuelt teknikspor (afsnit 4)
- I forbindelse med undersøgelsen af en mulig afgrening fra M5 til en evt. fremtidig Øresundsmetro (afsnit 4) bør der også belyses det øgede arealbehov på Prøvestenen til KVC i anlægs- og driftsfase af en evt. Øresundsmetro, herunder også behovet for erstatningshavneareal.
- I forhold til de kumulative effekter (afsnit 4.3), så bør bl.a. vibrationer, støv og andre påvirkninger fra anlægsfasen af en østlig ringvej, en udvidelse af Prøvestenen mv., også indgå i vurderingen.
- Jordforurening på Prøvestenen bør indgå i vurderingen under afsnit 6.3. Jorden på og omkring Prøvestenen er åbenlyst forurenet efter tidligere årtiers industrielle aktiviteter i området. Det er derfor væsentligt, at der foretages konkrete undersøgelser af jorden i området med henblik på at sikre et tilstrækkeligt solidt vidensgrundlag om jordbundsforholdene. I modsat fald vil det kunne påvirke projektøkonomien negativt, hvis jorden på og omkring Prøvestenen viser sig mere forurenet end antaget.
- Der bør under 6.12 foretages en opgørelse af meromkostninger, CO<sub>2</sub>-udledning og øget trafikarbejde for råmaterialer til projektet ved reduktion af erhvervshavnearealet på Prøvestenen og derved begrænsning af importmulighederne for råstoffer ad søvejen. Her bør det også indtænkes, at forsyningssituationen i København allerede nu er presset, og med en yderligere indskrænkning af havneinfrastrukturkapaciteten risikeres det, at det i fremtiden kan blive vanskeligt at forsyne København med kritiske råstoffer til anlæg og byggeri – herunder til M5 selv.



Dansk Industri

Endelig bør forsyningsikkerhed generelt være et parameter i konsekvensvurderingen. Ordet forsyningsikkerhed er end ikke nævnt i afgrænsningsnotatet, hvilket DI finder er en stor mangel. Forholdet er så væsentligt, at det bør belyses i et selvstændigt kapitel. Det gælder bl.a. M5's forhold til Amagerværket og ARC. Det gælder den rørledning, der forsyner Københavns Lufthavn med brændstof, samt den tilknyttede pumpestation, som findes på Prøvestenen. Og det gælder den generelle forsyning af København og resten af hovedstadsområdet, som foregår via Prøvestenen, herunder både med brændstoffer, råstoffer, byggematerialer og andre vigtige varetyper.

DI er overbevist om, at der kan findes løsninger for M5, herunder især for placeringen af KVC, som mindsker de negative konsekvenser for samfundet. Vi ser derfor frem til at følge VVM-processen.

DI står naturligvis til rådighed, hvis der måtte være spørgsmål.

Med venlig hilsen

Jakob Svane  
Seniorchefkonsulent  
Dansk Industri