

Til Københavns Kommune

Dansk Industri
Confederation of Danish Industry

Høringssvar til idéfasen af Metrolinje M5

Dansk Industri vil gerne udtrykke sin opbakning til en ny metrolinje M5 – dog med undtagelse af den foreslåede placering af vedligeholdelsescentret (CMC) og byggepladsen.

Først og fremmest mener DI, at metrolinje M5 er et nødvendigt projekt for at fremtidssikre den kollektive transportinfrastruktur i København.

For det første fordi en større byudvikling i ”Østhavnen” – Kløverparken, Refshaleøen og Lyntteholmen – vil være utænkelig uden højklasset kollektiv trafik.

For det andet fordi en ny metrolinje vil bidrage til tilgængeligheden i København, hvilket der både er samfundsøkonomiske, byudviklingsmæssige og erhvervsmæssige fordele ved.

For det tredje er varianten M5 Øst det bedste bud af de to fremlagte varianter på en metrolinje, der kan aflaste ”havne-snittet” i det nuværende metrosystem, som vil blive kritisk overbelastet inden for et par årtier.

For det fjerde muliggør M5 Øst med den sydligste linjeføring en metrobetjening af dele af Amager, som i dag ikke har nær adgang til metrobetjening.

Af disse grunde er metrolinjen M5 Øst det bedste bud på en fremtidig metrolinje i København, og DI anser derfor denne variant og dens linjeføring som værende både den mest attraktive og fremtidssikrede løsning.

I den forbindelse er det vigtigt at tænke netop langsigtet og fremtidssikret ved at sikre muligheder for forlængelse af metrolinjen i begge ”ender” således, at der kan etableres videre forbindelser, hvis dette måtte ønskes på et senere tidspunkt. Det kan i den videre med fordel vurderes, hvilke betingelser/kriterier der skal være opfyldt, førend forlængelser af M5-varianterne vil blive aktuelle.

Ligeledes er det vigtigt, at en ny metrolinje ikke umuliggør andre metroforbindelser, såvel internt københavnske som en Øresundsmetro.

DI anerkender, at sådanne løsninger kan ligge et stykke ude i fremtiden, men netop derfor er det vigtigt at vælge de fremtidssikrede løsninger.

Metrolinjens vedligeholdelsescenter (CMC) samt byggepladsen er i begge forslag tiltænkt placeret på Prøvestenen. DI vil gerne påpege, at dette ikke er en fremtidssikret løsning, da man



derived placerer infrastruktur oven på anden samfundsrelevant infrastruktur, som man der- ved skal finde erstatningsarealer til. Omkostningerne hertil er ikke indregnet i projektet, men bør som minimum indgå i VVM-undersøgelsen, da de vil være ganske betragtelige. Desuden bør der analyseres på alternative placeringer af CMC og byggeplads.

Prøvestenen er havneareal, og de godstyper, der håndteres på det areal, som er foreslået an- vendt til CMC og byggeplads, er typisk råstoffer og byggematerialer – altså materialer, som bl.a. skal anvendes til netop anlæg af metroen og den øvrige byudvikling i Østhavnen. Havne- arealerne kan derfor ikke undværes – i særdeleshed ikke, da mængden af landproducerede råstoffer i Region Hovedstaden og på Sjælland forventes at blive stærkt reduceret over de kommende år (se Niras' [rapport](#) for Danske Regioner).

Alle råstoffer og byggematerialer skal derfor ind til København på anden vis i fremtiden, og derfor kan havnearealet ikke undværes, da det enten ikke vil være muligt eller forbundet med alt for store omkostninger at forsyne København med råstoffer i fremtiden uden tilstrække- ligt havneareal. Prøvestenen ligger helt ideelt placeret som havneområde til forsyningen af København, hvor det er muligt at sejle materialerne ind tæt på, hvor de skal bruges. Det giver mindst mulig klimabelastning ved transporten, fordi søfart er den mest energieffektive trans- portform. Desuden er de to eneste betonværker i København Kommune placeret på Prøveste- nen, og for at disse kan forsyne København med beton, skal de have adgang til råstoffer, som netop sejles ind.

DI kan derfor ikke bakke op om den foreslåede placering af CMC og byggeplads. I stedet vil vi foreslå to alternative placeringer, som vi ønsker analyseret i VVM-undersøgelsen.

Den ene placering er syd for det nuværende havneområde på Prøvestenen, hvor en jordvold adskiller erhvervshavnen fra et sydligt areal, som i dag ikke har nogen anvendelse. Dette er en mulig placering, der ikke nødvendiggør omkostninger til at etablere erstatningshavne- areal.

Den anden placering, som DI finder mest interessant, er på den østligste del af Kløverparken, ud mod Prøvestenen. Dette område er godt nok udlagt som perspektivområde for byudvik- ling, men egner sig særdeles dårligt hertil på grund af nærheden til Prøvestenen og ikke mindst den risikozone, som de store brændstoflagre på Prøvestenen er årsag til. Hele Køben- havn og ikke mindst Københavns Lufthavn forsynes med brændstof fra disse lagre, som ikke kan flyttes uden enorme økonomiske omkostninger.

Arealet i den østlige del af Kløverparken egner sig derfor bedre til CMC og byggeplads, der endda kan anvendes som en "risiko-buffer" i forhold til den øvrige byudvikling på Kløverpar- ken. Desuden ligger arealet tæt op ad den kommende M5 Øst linje, hvorfor omkostningen til etableringen af CMC og byggeplads vil være mindre, da der ikke skal bores en tunnel til Prø- vestenen.

DI bemærker i den forbindelse, at forskellen i omkostninger på en tunnel til Prøvestenen og et CMC placeret nær ved metrolinjen er blevet analyseret i "Forundersøgelse af Metrobetje- ning af Lynetteholm" fra august 2020. Her fremgår omkostninger til etablering af et CMC på Lynetteholmen (sammenligneligt med Kløverparken) at være 0,9 mia. kr. (s. 35), mens om- kostningen til et CMC på Prøvestenen vurderes at være 2,6 mia. kr. (s. 24).

Der bør således kunne hentes en besparelse på op imod 1,7 mia. kr. i anlægsomkostning ved at placere CMC og byggeplads på den østligste del af Kløverparken i stedet for på Prøvestenen. Det er mere end 10 procent af de samlede omkostninger for den foreslåede linjeføring M5 Øst.

DI anerkender, at der ved denne løsning formentlig skal eksproprieres areal på Kløverparken, men dette vil der også skulle gøres på Prøvestenen, hvis CMC eller byggeplads placeres dér. Der kan også være indregnet nogle indtægter for byudvikling på Kløverparken til finansiering af metrolinjen. Men for det første kan tabet af sådanne indtægter opvejes ved en lavere anlægsomkostning ved placering af CMC og byggeplads på Kløverparken. For det andet slipper man for yderligere omkostninger til etablering af erstatningshavneareal.

DI anerkender også, at en mindre byudvikling på Kløverparken vil mindske anvendelsesgraden af metrostationen v. Prags Boulevard. Dette kan imidlertid løses gennem en større byfortætning med flere etagemeter på den vestlige del af Kløverparken, som endnu ikke er lokalplanlagt. Dette kan også gøre op for noget af det økonomiske tab, som en anvendelse af den østlige del af Kløverparken til CMC vil medføre grundejerne.

Ydermere kan det overvejes, om det kan give mening at placere en del af CMC på Kløverparken under jorden eller at inddæmme en mindre del af vandarealet ud mod Prøvestenen.

DI anbefaler endvidere, at mulighederne for at reducere klimapåvirkningen gennem udvikling af anlægsmetoderne undersøges og vurderes grundigt.

DI står gerne til rådighed for yderligere uddybning af vore forslag og af vores holdning til infrastrukturudviklingen og byudviklingen i København i øvrigt.

Med venlig hilsen

Jakob Svane
Seniorchefkonsulent
Dansk Industri