

Københavns Kommune

DRDR Byen
Emil Holms Kanal 20
DK- 0999 København C
dr.dk

26.09. 2024

DR's høringssvar vedr. miljøkonsekvensrapport for mulig ny metrolinje M5

DR takker for muligheden for at afgive høringssvar i forbindelse med anlægget af en mulig ny metrolinje M5. DR's høringssvar vedrører den sydlige løsning for en ny metrolinje, der går fra København H over Amager til Lynetteholm og videre til Østerport.

Opmærksomhedspunkter for DR

Selvom DR har forståelse for behovet for en ny metrolinje, skaber metroplanerne ved DR Byen dog også en række udfordringer for DR og de mange danskere, der dagligt besøger DR, herunder ikke mindst DR Koncerthuset. Det skyldes, at Københavns Kommune og Metroselskabet planlægger at anlægge en ny metrostation ved DR Byen under en del af DR's nuværende parkeringsareal langs Ørestads Boulevard. Herudover ønsker Metroselskabet at inddrage hovedparten af den nuværende parkeringsplads ved DR Byen til byggeplads i perioden, hvor metrobyggeriet står på.

Metroplanerne ved DR Byen giver overordnet set anledning til fire opmærksomhedspunkter for DR, som DR gerne vil fremhæve:

1. DR's og AP's byggeprojekt på det nuværende parkeringsareal ved DR Byen.
2. Parkeringsbehov i tilknytning til DR Koncerthusets virke og DR i øvrigt.
3. Akustisk påvirkning af DR's og DR Koncerthusets produktioner.
4. Ankomst til DR Byen i byggeperioden for M5.

Nedenfor følger en gennemgang af disse forhold.

Ad. 1. DR's byggeprojekt på det eksisterende parkeringsareal ved DR Byen

DR samarbejder aktuelt med AP Pension (AP) og Cobe Arkitekter (Cobe) om et større byggeprojekt på DR's nuværende parkeringsareal ("Optionsgrunden"), der omfatter opførelsen af en parkeringskælder til brug for gæster, medvirkende og ansatte i DR. Projektet omfatter desuden omkring 30.000 etagekvadratmeter, herunder lejeboliger ejet af AP samt en daginstitution og et plejecenter, der vil være ejet af Kommunen, eller almene boliger.

Projektet blev oprindeligt igangsat, da den gældende lokalplan for området ikke tillader terrænparkering, og fordi Kommunen har betinget den dispensation til terrænparkering, som DR pt. har, af at DR fremmer bebyggelsen af grunden. AP's og Cobes projekt blev valgt efter en projektkonkurrence, der blev gennemført i 2021. Efter en grundig evaluering med inddragelse af Teknik- og Miljøforvaltningen, der blandt andet var repræsenteret ved den daværende stadsarkitekt i Københavns Kommune, blev opgaven i foråret 2022 tildelt AP og Cobe.

Det bemærkes i den forbindelse, at der hos alle parter allerede er brugt meget tid og mange ressourcer på byggeprojektet. For DR har der blandt andet været store udgifter til juridisk og byggeteknisk rådgivning samt honorering af de tilbudsgivende konsortier for deltagelse i udbuddet.

Kommunens og Metroselskabets planer om at opføre en ny metrolinje til Lynetteholmen med etablering af en ny metrostation ved DR Byen – som DR, AP og Cobe først blev gjort bekendte med efter, at DR i foråret 2022 havde tildelt AP og Cobe projektet – skaber en række udfordringer for DR's og AP's projekt, der potentielt indebærer, at projektet ikke kan gennemføres. Det gælder bl.a. mht. den oprindelige tidsplan, ligesom projektet fordyres væsentligt, da parkeringskælderens skal udformes anderledes, når den ligger side om side med en ny metro.

DR, AP og Cobe har igennem længere tid været i dialog med Metroselskabet, Metroselskabets tekniske rådgiver og Kommunen om diverse tilpasninger, der reducerer overlappet mellem metroprojektet ved DR Byen og AP's byggeprojekt mhp. at muliggøre begge projekter. DR og AP har som led i disse drøftelser foretaget en række betydelige tilpasninger i byggeprojektet. Det omfatter bl.a.:

- *Reprojektering af byggeri:* DR og AP har gennemgående reprojekteret byggeriet, så der konstruktionsmæssigt tages højde for metrobyggeriet, og så der gives plads til placering af en metrostation på DR's nuværende parkeringsplads.

Der er store begrænsninger ift. at bygge ovenpå den potentielle nye metrostation, hvilket begrænser det areal, DR og AP kan bygge på, og indebærer tilpasninger i placeringen af bygningerne over jord. Det medfører et mere kompakt byggeri med mere kondenserede gårdmiljøer og mindre fleksibilitet ift. placeringen af bygningerne.

- *Reduktion af DR's parkeringsanlæg:* DR har åbnet for muligheden for at reducere kælderens størrelse fra ca. 500 til ca. 400 pladser. Det vil reducere snitfladerne mellem DR's og AP's projekt og Metroselskabets projekt betydeligt, men indebærer selvsagt også, at gæster, medvirkende og ansatte i DR vil have færre parkeringspladser til rådighed.

Herudover vil en mindre parkeringskælder – alt andet lige – gøre byggeperioden af DR's parkeringskælder kortere, hvilket nedbringer risikoen for, at eventuelle forsinkelser i byggeriet af parkeringskælderens utilsigtet påvirker det efterfølgende metrobyggeri. Det kan bidrage til at muliggøre, at begge projekter kan bygges sideløbende.

Det bemærkes, at de foreløbige tilpasninger til DR's og AP's byggeprojekt har medført en betydelig fordyrelse af projektet, da metrobyggeriet bl.a. stiller større krav til konstruktionen af DR's parkeringskælder.

DR og AP er stadig indstillede på at realisere projektet trods Metrobyggeriets indvirkning, men en række af rammevilkårene er væsentligt ændret som følge af beslutningen om at placere en metrostation på DR's grund.

Det bemærkes, at realiseringen af DR's og AP's byggeprojekt hviler på opfyldelse af forskellige centrale forudsætninger, som involverer både Metroselskabet og Københavns Kommune. Det omfatter bl.a.:

- *Reduktion af DR's parkeringspladser:* DR og AP projekterer med en mindre parkeringskælder end oprindeligt planlagt, da det vil reducere snitfladerne mellem DR's og AP's projekt og Metroselskabets projekt. Dette vil kræve, at Københavns Kommune accepterer en lavere parkeringsnorm for DR's og AP's byggeprojekt.
- *Størrelsen og placeringen af Metroselskabets byggeplads:* Metroselskabet planlægger at etablere midlertidig byggeplads på en stor del af Optionsgrunden i omkring otte år. Størrelsen heraf influerer direkte på mulighederne for at realisere DR og AP's byggeprojekt.
- *Nedlæggelse af rundkørsel på Ørestads Boulevard ved DR's parkeringsplads til fordel for et signalreguleret kryds:* For at tage højde for metrobyggeriet samt en mindre parkeringskælder end oprindeligt planlagt er det nødvendigt at flytte nedkørselsrampen til parkeringskælderens væk fra metrobyggeriet. Det medfører et behov for, at det signalregulerede kryds, der etableres i anlægsfasen ved indkørslen til parkeringspladsen, fortsætter som en permanent løsning i driftsfasen.
- *Håndtering af Københavns Kommunes forkøbsret:* Kommunen har i dag en forkøbsret til det areal, DR's nuværende parkeringspladser er placeret på. Forkøbsretten komplicerer efter DR's opfattelse DR's og AP's byggeprojekt, og DR håber, at der kan findes en pragmatisk løsning herpå.

Det er derfor afgørende, at såvel Metroselskabet som Københavns Kommune er indstillet på at finde løsninger, der muliggør begge projekter.

For DR er det helt afgørende at få håndteret parkeringsbehovet til Koncerthuset forud for et metrobyggeri. Herved undgås en situation, hvor Koncerthuset under et metrobyggeri, dvs. potentielt i op til otte år, vil skulle klare sig med begrænset parkeringskapacitet med de omfattende negative konsekvenser, dette vil have for Koncerthuset og det musiktilbud, som DR kan tilbyde danskerne.

Metrobyggeriet kan i værste fald indebære, at DR's og AP's byggeprojekt ikke kan realiseres. Det vil betyde, at AP's byggeri over jorden med lejeboliger og offentlige institutioner til gavn for Københavns Kommunes borgere ikke vil kunne realiseres.

Herudover vil metrobyggeriet – uden en allerede etableret parkeringskælder – indebære, at hovedparten af DR's parkeringspladser inddrages i anlægsperioden, dvs. i op til otte år, hvilket betyder, at DR formentlig ikke vil være i stand til at tiltrække de gæster, som er nødvendige for at opretholde Koncerthuset's nuværende drift. Det vil indebære en betydelig omsætningsnedgang for Koncerthuset med det resultat, at aktivitetsniveauet med DR's egne kor og ensembler og udefrakommende kunstnere må nedjusteres. Det vil få betydelige negative konsekvenser for det musiktilbud, DR kan tilbyde danskerne, *jf. punkt Ad. 2 nedenfor.*

DR forudsætter, at DR kompenseres fuldt ud for de negative økonomiske implikationer, der måtte følge af metroplanerne, herunder den fordyrelse af DR's byggeri, som metroplanerne indebærer, værdien af den grund, hvor en ny metrostation placeres, og de afledte negative konsekvenser for Koncerthuset's drift, såfremt DR under et metrobyggeri ikke har tilstrækkelig adgang til parkeringspladser, økonomiske omkostninger som følge af støj fra metrobyggeri mv.

I fald DR's og AP's byggeprojekt ikke kan gennemføres, skønner DR, at det økonomiske tab for DR samlet kan opgøres til et trecifret millionbeløb, jf. også DR's hørings svar af 28. oktober 2022 ifm. Kommunens idefasehøring samme efterår.

Ad. 2. Parkeringsbehov i tilknytning til Koncerthuset virke og DR Byen i øvrigt

DR's kerneopgave er at understøtte demokratiet, bidrage til dansk kultur og styrke fællesskaber i Danmark. For at DR kan løse sin public service-opgave er det afgørende, at der er tilstrækkeligt med parkeringspladser til rådighed ved DR Byen. Det gælder for DR's gæster til arrangementer og koncerter i Koncerthuset, medvirkende i DR's tv- og radioprogrammer, leverandører og ansatte i DR.

Metroselskabets byggeplads omfatter som nævnt det meste af den nuværende parkeringsplads ved DR Byen. Det betyder, at ca. 230 af de nuværende parkeringspladser (som også fremgår af miljøkonsekvensrapporten) vil blive nedlagt i anlægsperioden, hvis DR's parkeringskælder ikke etableres, inden metrobyggeriet igangsættes. Det indebærer således, at DR kun vil have omkring 280 pladser til rådighed i den ca. otteårige byggeperiode.

Mens gæster fra København og omegn formentlig benytter sig af offentlig transport til DR Koncerthuset og DR i øvrigt, er ældre gæster og gæster fra resten af Danmark efter DR's vurdering afhængige af at kunne transportere sig i egen bil og forventer at have et sted at parkere. DR Koncerthuset har en stor kundebase på hele Sjælland og tiltrækker også gæster fra resten af landet. Hvis DR ikke længere har tilstrækkeligt med parkeringspladser, vil særligt denne kundegruppe have forringede adgangsmuligheder og dermed forringet adgang til DR's musiktilbud.

Det vil have en række negative konsekvenser for DR Koncerthuset og DR i øvrigt:

- *Omsætningsnedgang for DR Koncerthuset:* DR vil formentlig ikke kunne tiltrække de gæster, som er nødvendige for at opretholde DR Koncerthuset's nuværende drift, hvilket kan få betydelige økonomiske konsekvenser for DR.

DR Koncerthuset omsætter årligt for ca. 100 mio. kr. Metroselskabets planer for DR's parkeringsareal må forventes at medføre en betydelig omsætningsnedgang, da DR Koncerthuset med stor sandsynlighed vil blive fravalgt som venue for både koncerter og konferencer.

- *Forringelse af DR's kultur- og musiktilbud:* En omsætningsnedgang kan betyde, at DR Koncerthuset må nedjustere både antallet af public service-arrangementer og kvaliteten af disse for at nedbringe udgifterne tilsvarende. Dette vil få en række negative konsekvenser for det kultur- og musiktilbud, som DR kan tilbyde danskerne. Den reducerede økonomi vil således betyde, at DR's kor og ensembler ikke kan gennemføre det ønskede antal arrangementer eller i øvrigt opretholde det høje kunstneriske niveau i deres musikalske aktiviteter.

Det indebærer, at DR ikke i samme grad som tidligere vil kunne leve op til sine forpligtelser overfor Kulturministeriet iht. DR's public service-kontrakt, idet aktivitetsniveauet med DR's egne kor og ensembler samt udefrakommende kunstnere i Koncerthuset vil blive reduceret.

- *Forringelse af DR Koncerthuset's position i markedet:* Hvis DR ikke længere har tilstrækkelige parkeringsforhold, vil det forringe DR Koncerthuset's konkurrenceevne og markedsværdi i forhold til de primære partnere og leverandører i markedet. Det

må forventes, at de store agenter, bureauer og samarbejdspartnere i højere grad vælger alternative venues til deres artister.

- *Foringelse af DR's øvrige public service-tilbud:* En stor del af indtægterne fra Koncerthuset bidrager til finansiering af DR's public service-virksomhed. Hvis der er en nedgang i DR Koncerthusets omsætning, vil det således også påvirke DR's øvrige public service-tilbud. Årligt bidrager koncerter med DR's ensembler med publikumsindtægter på ca. 50 mio. kr. til finansiering af DR's public service-virksomhed. Såfremt denne indtægt falder, vil det have direkte betydning for DR's programbudget og dermed det indhold, som DR udkommer med til danskerne.
- *Nedgang i parkeringsindtægter:* DR vil gå glip af en væsentlig årlig parkeringsindtægt i de omkring otte år, hvor metrobyggeriet står på.

Hvis DR's parkeringskælder ikke etableres, inden metrobyggeriet igangsættes, vil det med andre ord påføre DR et økonomisk tab og forringe DR's public service-tilbud til danskerne.

Ad. 3. Akustisk påvirkning af DR's og Koncerthusets produktioner

DR Koncerthuset producerer dagligt musioptagelser i høj kvalitet, ligesom der i DR's øvrige studier dagligt pågår optagelser, som ikke tåler støj. I DR's studier produceres store drama-serier, tv-programmer, radio mv. I DR Koncerthuset gennemføres prøver, koncerter og indspilninger med nogle af verdens førende musikere. Da Koncerthuset og DR's øvrige studier ligger umiddelbart op til den planlagte byggeplads, er der behov for en særlig opmærksomhed på lavfrekvent støj (vibration) fra bor- og tunnelarbejde.

Der er i miljøkonsekvensrapporten for Metro M5 gennemført en vurdering af omfanget af støj, som M5 forventes at medføre. Anlægsarbejdet vil medføre støj omkring byggepladsen ved DR Byen i en flerårig periode. Som det fremgår af rapporten, vil der ikke være konstant høj støjbelastning gennem hele anlægsperioden, men der vil være perioder med betydelig støjbelastning på over 70 dB(A). Det betyder, at DR vil kunne blive påvirket af støj, der ligger udover de gældende grænser.

De høje støjniveauer er væsentlige i relation til DR's produktioner, da det vil være afgørende for, om en optagelse eller indspilning kan gennemføres upåvirket eller ej. Det økonomiske tab ved afbrydelsen af planlagte optagelser og indspilninger som følge af støj kan være betydelig. Afbrydelsen af en indspilning med DR Symfoniorkestret vil fx svare til et tab på 0,3-0,5 mio. kr. pr. dag – alt efter produktionens karakter.

Hertil skal det bemærkes, at der i DR typisk foregår flere lydfølsomme produktioner sideløbende med hinanden. En dags afbrydelse af planlagte produktioner og indspilninger som følge af støj kan således overstige det ovennævnte tab.

Ad. 4. Ankomst til DR Byen i byggeperioden for M5

DR er Danmarks største kultur- og medieinstitution. Flere tusinder besøger dagligt DR, herunder gæster til arrangementer og koncerter i DR Koncerthuset, medvirkende i DR's tv- og radioprogrammer, leverandører og ansatte i DR.

I miljøkonsekvensrapporten for M5 er den foreløbige afgrænsning af byggepladsen ved DR Byen skitseret. Metroselskabet planlægger at inddrage hovedparten af DR's nuværende parkeringsplads samt to ekstra arbejdsarealer foran DR Byen, som vil blive brugt til oplag, skurvogne mv. Det betyder, at hovedparten af arealerne omkring DR Byen vil blive inddraget som byggeplads i den ca. otteårige byggeperiode.

I dag er de to påtænkte arbejdsarealer foran DR Byen en del af det samlede ankomstrum for DR's gæster, medvirkende og ansatte, når de ankommer med metro, bus eller i bil til DR Byen. Byggeriet af den nye metrostation indebærer, at ankomsten til DR Koncerthuset og DR i øvrigt vil forringes betydeligt i den årrække, hvor metrobyggeriet står på. Det kan betyde, at DR ikke længere vil være et attraktivt venue for koncerter og konferencer, og derfor ikke vil kunne tiltrække det antal gæster, som er nødvendige for at opretholde DR Koncerthusets nuværende drift.

Herudover er der i miljøkonsekvensrapporten gennemført en vurdering af de trafikale virkninger i anlægsfasen, da anlægget af M5 selvsagt vil generere en øget trafik, herunder tung lastbiltrafik til transport af jord, affald og byggematerialer. Lastbilturene vil være fordelt hen over anlægsperioden, der forventeligt strækker sig over otte år. I den forbindelse har DR noteret, at der i de travleste anlægsperioder vil være tale om en lastbiltrafik på 15-20 lastbiler pr. time, svarende til en lastbil hvert 3.-4. minut.

Hertil fremgår det, at nogle af anlægsfaserne vil pågå i døgndrift, og at det ikke på forhånd kan siges, hvornår på døgnet, der vil forekomme intensiv lastbiltrafik. Det betyder, at det kan være sammenfaldende med de generelle spidstimer i trafikken om morgenen og om eftermiddagen, eller når gæster ankommer til eller forlader koncerter og konferencer i DR Koncerthuset.

Det bemærkes, at der gennemføres ca. 300-350 arrangementer i DR's Koncerthus hvert år, herunder arrangementer i Koncerthusets store koncertsal, der har plads til 1.800 gæster. Hertil afholdes der i Koncerthuset ca. 20 konferencer årligt med mellem 250 og op til 1.000 deltagere. Der vil derfor være spidstidspunkter i trafikken til og fra DR's parkeringsplads, når gæster ankommer til og forlader DR Koncerthuset.

Den tunge lastbiltrafik i anlægsperioden af M5 er et opmærksomhedspunkt for DR, da den kan kollidere med spidstidspunkter i trafikken for gæster til og fra DR Koncerthuset og dermed have en stor trafikal påvirkning. DR appellerer til, at lastbiltrafikken koordineres med DR, så den trafikale påvirkning bliver så begrænset som mulig.

Opsummering

DR håber, at Københavns Kommune og Metroselskabet vil udvise forståelse for den særlige position, som DR Koncerthuset indtager i dansk kulturliv og for de vidtrækkende konsekvenser, som metrobyggeriet medfører for DR Koncerthuset og DR's public service-tilbud til danskerne. DR medvirker gerne til at finde løsninger, der både tilgodeser Københavns Kommunes ønsker og sikrer en tilstrækkelig parkeringskapacitet ved DR Byen.

DR og AP's byggeprojekt hviler som nævnt på forskellige forudsætninger, der forudsætter Kommunens og Metroselskabets konstruktive medvirken, og som, i fald de ikke indfris, kan indebære, at DR's og AP's byggeprojekt ikke kan realiseres.

Såfremt der træffes en endelig beslutning om etableringen af den sydlige løsning for en ny metrolinje, skal DR fuldt ud kompenseres for alle de negative økonomiske implikationer, der følger af bl.a. den lange byggeperiode, støjen fra byggepladsen samt grundens værditab mv.

For at mindske disse implikationer vil DR derfor også bede om, at der i den videre planlægning af metrobyggeriet tages hensyn til DR's mulighed for at gennemføre sine mange aktiviteter, herunder koncerter, optagelser og prøver, og at DR inddrages i dette planlægningsarbejde så tidligt som muligt.

DR står selvfølgelig til rådighed ved behov for nærmere uddybninger eller spørgsmål til det anførte i DR's hørings svar.

Med venlig hilsen

Maria Rørbye Rønn
Generaldirektør