

Københavns Kommune  
Rådhuspladsen 1  
1550 København V

26.10.2022

### **Høringssvar til 'Idefasehøring for miljøvurdering af metrolinje M5'**

Skanska har med interesse læst det udsendte materiale til idefasehøring for metrolinje M5.

Skanska er fortalere for projektet og ser frem til, at en endnu større del af hovedstadsområdet herved får adgang til metro.

Skanska Danmark A/S ejer ca. 287.000 m<sup>2</sup> grundareal i Kløverparken, Skanska er som sådan den næststørste private grundejer indenfor området Københavns Østhavn, for hvilken der i Principaftale om Lynetteholmen<sup>1</sup> er beskrevet, at de private grundejere skal være med til at finansiere metrobetjeningen af Østhavnen.

I nedenstående høringssvar er Skanskas pointer opdelt i tre afsnit, vedrørende henholdsvis Skanskas generelle betragtninger ift. metroen, og konkrete betragtninger på de to præsenterede varianter M5 Lilla og M5 Orange.

#### **Opsummering: Skanska ønsker M5 Lilla**

Skanska ønsker, at der arbejdes videre med M5 Lilla som hovedløsning, da denne i væsentligt højere grad binder København sammen, end den foreslåede M5 Orange.

Skanska finder endvidere, at M5 Lilla i højere grad end M5 Orange påvirker grundværdierne i Østhavnen positivt og dermed i højere grad vil kunne bidrage til finansiering af metroudbygningen.

Vælges det at undersøge M5 Orange som alternativ til M5 Lilla, er det Skanskas anbefaling, at M5 Orange tilpasses, så linjeføringen til klargøringsanlægget lægges via Kløverparken, hvorved Kløverparken opnår metrobetjening i første fase.

Skanska vil gerne indgå i tæt og konstruktiv dialog omkring de konkrete strækninger, der undersøges igennem Kløverparken i forbindelse med miljøvurderingen.

Skanska uddyber gerne høringssvaret, hvis der er ønske om det.

#### **Baggrund for Skanskas høringssvar og generelle betragtninger**

Skanska ser trængselsproblematikken i den eksisterende metro som en væsentlig udfordring, hvilket en ny metroføring kan være med til at adressere.

Allerede i dag er der problemer med passagerer, som efterlades på metroens perroner i myldretiden. En udfordring, som kun vil øges i fremtiden, når de resterende erhvervsbyggefelter i Ørestad og Øresundsparken i Tårnby Kommune udvikles.

Skanska ser mange fordele i M5 Lilla, der adresserer trængselsproblematikken på tværs af

<sup>1</sup> <https://www.trm.dk/media/qabcpcqw/principaftalepdf.pdf>

Havnesnittet. Til sammenligning bevirker M5 Orange, at rejsende fra Østhavnen til det øvrige Amager vil skulle via Indre By, så trykket på havnesnittet øges.

Det er vigtigt, at den nye metro forbindes til de eksisterende trafikstrukturer på en attraktiv måde, hvis grundværdistigningerne, som metrofinansieringen er afhængig af, skal realiseres i videst muligt omfang.

M5 Lilla forbinder Østhavnen direkte med Københavns Hovedbanegård. Det sikrer en direkte forbindelse til det centrale forretningsområde "CBD", der er beliggende i området mellem København H og Nørreport. M5 Lilla forbinder samtidig på attraktiv vis Østhavnen til Københavns Lufthavn via omstigningsmuligheden på Lergravsparken Station til metro M2, så passagerne undgår at krydse havnesnittet.

M5 Orange forbinder til sammenligning Østhavnen med den mere sekundære station Østerport, og bevirker, at trafik fra Østhavnen til Lufthavnen skal via Indre By. Det betyder, at passagerer, der skal til Lufthavnen med M5 Orange skal skifte to gange – først på Østerport, derefter enten på Nørreport eller Kgs. Nytorv. M5 Orange vil betyde, at trafik fra Østhavnen til det øvrige Amager vil belaste nogle af de i forvejen hårdest pressede strækninger (Havnesnittet, Rørret og Cityringens indre del). De to skift vil for nogle passagerer betyde, at køreturen i bil langs Amager Strandvej bliver valgt i stedet, hvilket vil øge trafikken på den i forvejen belastede vejstrækning.

Det er Skanskas vurdering, at værditilvæksten på grundarealerne, der metrobetjenes, er væsentlig forskellig i de to scenarier, og at M5 Lilla i væsentlig højere grad tilfører værdi til grundarealerne, der metrobetjenes.

Generelt er der derfor i forhold til sammenligningen af de to løsninger en række forhold, som bør medtages, herunder:

- At M5 Lilla skaber større værdistigning end M5 Orange, og at M5 Lilla derfor giver større indtægter fra grundsalg eller ved ændret plangrundlag for eksisterende grundarealer der kan bidrage til finansiering af metroen
- At M5 Lilla dækker allerede udbyggede områder, der i dag ikke er betjent af metroen, og at ejendomsværdistigninger i disse områder vil bevirke forøget provenu fra grundskyld.

### **M5 Lilla**

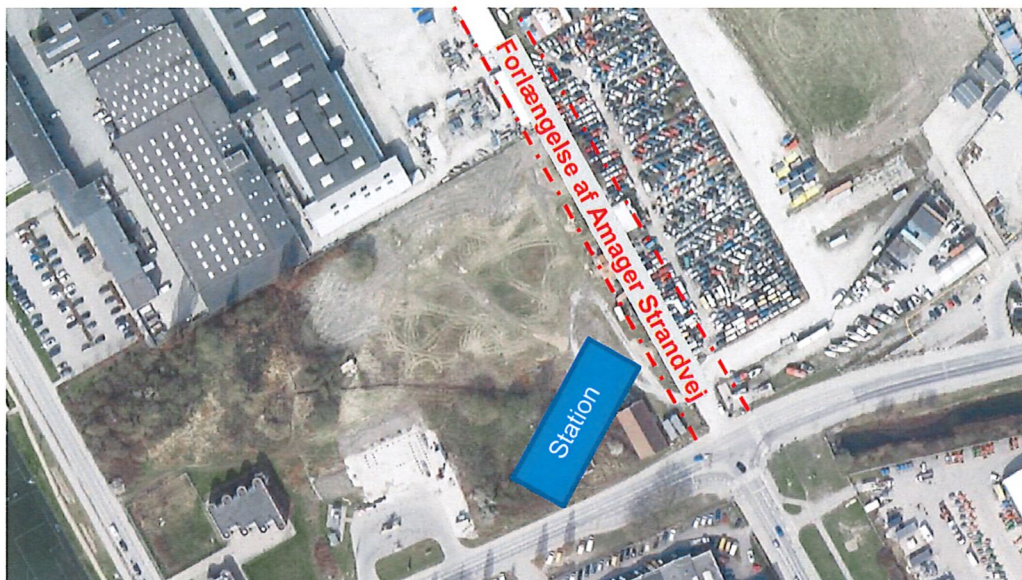
Skanska ser M5 Lilla som en attraktiv løsning, der kommer hele København til gode, og ikke kun de nye byudviklingsområder.

En metrostation ved Prags Boulevard Øst vil, under forudsætning af, at Østlig Ringvej opføres med opkørselsanlæg på Prøvestenen, skabe et nyt knudepunkt med god adgang fra både metro og motorvej. Området nærmest stationen vil hermed være relevant for større kontorerhverv, og dermed bidrage til en blandet by med både boliger og erhverv.

Skanska ønsker, at metrostationen placeres nær krydset Amager Strandvej/Prags Boulevard, da Amager Strandvej som en del af udviklingen forventeligt forlænges til Forlandet – og dermed overtager Raffinaderivejs rolle som den vigtigste fordelingsvej i



området. Den fredede bygning Krudthuset vil kunne anvendes til erhverv som café eller restaurant eller lignende "udadvendte" erhverv. Samtidig vil det være muligt at etablere metrostationens hovedtrappe og sekundærtrappe så opgang til både Amager Strandvej og Prags Boulevard vil være mulig.



*Mulig placering v. Krudthuset for stationskasse til metrostation*

Skanska anser løsningen med nedgravet metro fra Prags Boulevard Øst til Refshaleøen som den bedste løsning.

Af redegørelsen for den påtænkte miljøvurdering fremgår det, at der vil blive undersøgt både løsninger med højbane og en boret tunnel. Da området mellem Kløverparken og Refshaleøen er sparsomt bebygget, kan cut-and-cover eventuelt også anvendes, hvorfor Skanska ønsker, at en løsning med nedgravet metro som cut-and-cover mellem Kløverparken og Refshaleøen undersøges i tillæg til henholdsvis en boret tunnel og højbane.

I forhold til metroens placering igennem Kløverparken, er det Skanskas ønske, at man ikke gentager løsningen fra Ørestad, hvor metroen og Ørestad Boulevard tilsammen udgør et stort og udflydende byrum. Skanska ønsker, at man i stedet - såfremt der arbejdes med en højbaneløsning - lader metroen og den fremtidige forlængelse af Amager Strandvej have separate traceer.

Skanska påtænker at udvikle de vestlige dele af Kløverparken fra 2026, når der er taget beslutning om placeringen af den kommende metro. I forhold til udlæg af metroens tracé kunne der overvejes en løsning, hvor metroen placeres på højbane med støjværn mellem etape 1 og 2. Skanska ønsker at inddrages i konkrete drøftelser ift. placeringen af metrolinjen igennem området, da det i væsentlig grad vil påvirke oplevelsen af byområdet.



*Kløverkvarteret, forventet etapeopdeling: Etape 1 (Orange) og Etape 2 (Grøn)*

Nord for Kløverparken er der forholdsvis langt mellem de kommende stationer på Refshaleøen og ved Prags Boulevard. På Kraftværksvej kan det overvejes at tilføje en ekstra station, eller forberede til en eventuelt fremtidig station. Denne placering vil kunne forbedre dækningen af det nordlige Kløverparken samt give beboerne i Margretheholm og besøgende på Amager Bakke mulighed for at anvende metroen. Ved at forberede til en eventuelt ekstra station på placeringen vil det samtidig i fremtiden være muligt at gøre store dele af den nordlige del af Prøvestenen stationsnær, således at disse områder kan byudvikles, hvis den nuværende anvendelse af området til brændstofoplag bliver overflødig som konsekvens af den grønne omstilling, se nedenstående figur.





1.000 m cirkelslag fra eventuel supplerende metroplacering v. Kraftværksvej

### M5 Orange

Den foreslåede løsning M5 Orange fremstår i forslaget som en lettere amputeret discountløsning, hvor et ensidigt fokus på at minimere byggeomkostninger har resulteret i en ikke særlig robust løsning, der skaber langt mindre værdi end den konkurrerende M5 Lilla.

Konkret for Kløverparken er Skanska forundret over den præsenterede løsning med et enkeltsporet teknikspor til Prøvestenen, der ikke virker gennemtænkt. Da det må forventes, at metroen i fremtiden forlænges til Kløverparken, virker det økonomisk og miljømæssigt uhensigtsmæssigt at anlægge et teknikspor blot for inden for en årrække at erstatte det med en parallel dobbeltrettet metrostrækning. Skanska anbefaler derfor, at der i miljøundersøgelserne i stedet tages udgangspunkt i en tilpasset version af M5 Orange, hvor der tages udgangspunkt i, at metroen føres til Kløverparken og herfra videre til klagøringsanlægget på Prøvestenen. Skanskas foreslåede tilpasning er vist i nedenstående principskitse for M5 Orange – Ønskeben.



*Principskitse alternativ: M5 Orange – Ønskeben, foreslået tilpasning i blå*

Såfremt de sydlige dele af Østthavnen ikke metrobetjenes, vil det på disse arealer ikke være muligt at bidrage til metrofinansieringen, da der ingen værdistigning vil være til at finansiere metro for. Endvidere vil det i forbindelse med anlæg, og eventuelle ekspropriationer, ikke være muligt at gøre brug af fradrag for fordele, da grundejerne ikke opnår fordele, hvorfor arealer, der ikke er stationsnære, må forventes at skulle erstattes til markedspris.

Med venlig hilsen  
Skanska Danmark A/S

  
Peter Nymann-Jørgensen  
Administrerende Direktør

  
Daniel Bro Kristensen  
Forretningsudvikler