

Erhvervsforeningen i Københavns Havn

Høringen af den østlige metrolinje, M5

På vegne Erhvervsforeningen i Københavns Havn, Cvr. 17774573 afgives høringssvar vedr. den påtænkte etablering af den østlige metrolinje, M5.

Erhvervsforeningen i Københavns Havn er en forening af grundejere og lejere i København med erhvervsaktiviteter på Prøvestenen og i Nordhavnen.

Erhvervsforeningen arbejder for at Prøvestenen bevares og udvikles som erhvervshavn. Erhvervsforeningen er ikke modstander af udvidelsen af metronettet i København og heller ikke etableringen af den østlige metrolinje, M5. I det omfang arealer på Prøvestenen inddrages til metroprojektet, bør dette imidlertid ske med respekt af de nuværende og fremtidige erhvervsaktiviteter i området.

Det er Erhvervsforeningens 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.

Erhvervsforeningen 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 i særdeleshed også for samfundet som helhed, i forhold til forsyningen af København via Prøvestenen.

Erhvervsforeningen noterer sig derfor med tilfredshed, 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. F.eks. placering på Lynetteholm, på Kløverparken, eller på en kombination af den yderste del af Kløverparken og en inddæmet 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 KVC tæt op ad linjen på eks. Lynetteholm, hvilket er udgangspunktet for Orange Linje M5 Vest.

Forbindelsen mellem linjeføring og KVC 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 Erhvervsforeningens 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.

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

Erhvervsforeningen i Københavns Havn

Det kan til dels 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 på Prøvestenen til KVC. 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 i Københavns Havn ("Betydningen af virksomhederne i Tørbulkområdet på Prøvestenen") har belyst manglen på alternative placeringsmuligheder i hovedstadsområdet for virksomheder og tunge erhvervsaktiviteter. Det er altså ikke en mulighed blot at antage, at virksomhederne og aktiviteterne kan finde andre placeringer i hovedstadsområdet. For sådanne findes ikke.

Den transport, som i dag foregår via Prøvestenen, men som i fremtiden må forventes at skulle finde alternative transportveje, bør også indgå i beregningerne. NIRAS' rapport som nævnt ovenfor 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 CO₂ årligt. Øget trafik som en konsekvens af indskrænkning af erhvervsarealet på Prøvestenen 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 desuden 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 f.eks. 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.

Tilkørselsforhold til Prøvestenen bør indgå i vurderingen af et eventuelt teknikspor (afsnit 4)

I forbindelse med undersøgelsen af en mulig afgang fra M5 til en evt. fremtidig Øresundsmetro (afsnit 4) bør der også belyses det øgede arealbehov på Prøvestenen til KVC i anlægs- og driftsfasen 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 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, CO₂-udledning og øget trafikarbejde for råmaterialer til projektet ved reduktion af erhvervsareal på Prøvestenen og derved importmulighederne for råstoffer ad søvejen. Her bør det også betænkes, at forsyningssituationen i København allerede nu er presset, og med en yderligere indskrænkning af

Erhvervsforeningen i Københavns Havn

havneinfrastrukturkapaciteten risikerer byen, at det i fremtiden kan blive vanskeligt at forsyne den med kritiske råstoffer til anlæg og byggeri – herunder til M5 selv.

Endelig bør forsyningssikkerhed generelt være et parameter i konsekvensvurderingen. Ordet forsyningssikkerhed er end ikke nævnt i afgrænsningsnotatet, hvilket Erhvervsforeningen 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 pipeline, 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, mv.

Erhvervsforeningen vil samtidig advare mod at tro, at Prøvestenen blot er et arealmæssigt tag-selv-bord, som kan anvendes uden en pris. Og den pris kan blive høj for samfundet, da Prøvestenen i dag indgår som et nødvendigt led i forsyningen af Københavns Lufthavn med flybrændstoffer og Hovedstaden med materialer og brændstoffer, samt CO₂-opsamling, lagring, forarbejdning og udskibning for hovedstadsområdets CO₂-punktkilder.

Erhvervsforeningen er således overordnet positiv overfor metroprojektet, men projekteringen skal ske under inddragelse af ovennævnte hensyn.

Erhvervsforeningens formand Kim Fynbo Nielsen står naturligvis til rådighed, hvis der måtte være spørgsmål.

Med venlig hilsen
Erhvervsforeningen i Københavns Havn



Kim Fynbo Nielsen
Formand