

Københavns Kommune

DR

DR Byen
Emil Holms Kanal 20
DK- 0999 København C
T. 35 20 30 40
dr.dk

28.10. 2022

DR's høringssvar vedr. Metrolinje M5 – idéfasehøring for miljøvurdering

DR takker for muligheden for at afgive høringssvar i forbindelse med Københavns Kommunes planer om etablering af den nye metrolinje M5. DR's høringssvar vedrører den foreslåede linje "M5 Lilla".

Overordnede bemærkninger

DR ser en udbygning af metroen som et spændende projekt i den videre udvikling af København. En ny metrolinje ved DR Byen vil også kunne indebære fordele for DR, der i givet fald kobles endnu tættere til resten af byen.

Et nyt metroprojekt ved DR Byen skaber dog også væsentlige udfordringer for DR og de mange danskere, der dagligt besøger DR, herunder ikke mindst Koncerthuset. Det skyldes, at Københavns Kommune og Metroselskabet påtænker at placere en ny metrostation ved DR Byen på/under DR's nuværende parkeringsareal ved Koncerthuset samt anvende hovedparten af arealet til arbejdsplads i denne forbindelse.

Det skaber tre udfordringer, som DR gerne vil gøre opmærksom på, så der kan tages højde herfor i det videre arbejde med en ny metrolinje. Det vedrører:

1. Parkeringsbehov i tilknytning til DR's virke og Koncerthuset.
2. Akustisk påvirkning af DR's og Koncerthusets produktioner.
3. DR's eget byggeprojekt på parkeringsarealet.

Disse forhold gennemgås nedenfor.

Ad. 1 Parkeringsbehov i tilknytning til DR's virke og Koncerthuset

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

DR Koncerthuset

DR's koncerthus rummer en stor koncertsal i verdensklasse med plads til 1.800 gæster. Sammen med Koncerthusets øvrige 3 sale (Studie 2, 3 og 4) har huset en samlet publikumskapacitet på 3.250 gæster. Koncerthuset er tegnet af Jean Nouvel og har siden sin åbning i 2009 opnået bred international anerkendelse og vundet adskillige priser for sit

arkitektoniske udtryk. Koncerthuset er samtidig et kulturelt samlingssted, som ikke kun betjener København, men tiltrækker gæster fra hele landet.

DR Koncerthuset og Koncertsalen som kulturbærer var en helt central del af visionen i urbanisering af Ørestaden.

DR Koncerthusets særlige position i Danmarks kulturliv understreges i DR's public service-kontrakt med Kulturministeriet. Heraf fremgår det, at:

"DR skal give befolkningen mulighed for at opleve levende musik af høj kvalitet i DR's koncertsal [...]. DR skal med sine kor og ensembler – herunder evt. i mindre konstellationer heraf – eller i samarbejde med det øvrige musikliv – have en bred kunstnerisk profil. [...] DR skal tilstræbe, at så mange koncerter med DR's ensembler i Koncerthuset som muligt gøres tilgængelige på minimum én af DR's platforme. DR skal, så vidt det er muligt, formidle koncerter med andre orkestre, kunstnere mv. i Koncerthuset."

Den opgave løses i dag bl.a. af DR's egne kor og ensembler, herunder DR Symfoniorkestret, DR Big Band, DR Koncertkoret, DR Vokalensemblet og DR Pige-koret. Alle disse kor og ensembler hører organisatorisk under DR Koncerthuset og anvender i vidt omfang Koncerthusets faciliteter til afholdelse af koncerter mv. for danskerne.

Hertil kommer en række eksterne orkestre, bands og optrædende, som via koncerter og optrædener i Koncerthuset tilbyder danskerne en række forskellige kulturelle tilbud.

Hvert år gennemføres der ca. 440 arrangementer i Koncerthuset med i alt ca. 350.000 besøgende. Heraf er knap 180 arrangementer med DR's egne kor og orkestre samt børneaktiviteter, ca. 110 arrangementer afholdes med udgangspunkt i DR's øvrige public service-virksomhed (f.eks. 'DR's Store Juleshow', 'Året der gik', internationale kammermusikkonkurrencer mv.), mens de resterende ca. 150 arrangementer gennemføres på kommercielle vilkår med konferencer og udefrakommende turnerende kunstnere, som spænder over jazz, rock, pop, talks mv.

DR Koncerthuset og dets ensembler har, udover deres virke i Danmark, en række internationale forpligtigelser og samarbejdspartnere. Hvert år udveksles hundredvis af timers optagelser fra DR's ensembler i EBU (Europæiske Broadcast Union), hvorfra optagelserne udsendes til millioner af lyttere over hele Europa. Det samme gælder en række digitale medier, hvor DR's ensembler møder millioner af brugere verden over.

For at DR Koncerthuset kan løse sin opgave og *"give befolkningen mulighed for at opleve levende musik i høj kvalitet"*, er det afgørende vigtigt, at DR og Koncerthuset kan tiltrække gæster til sine arrangementer. Her spiller parkeringsfaciliteterne en meget vigtig rolle.

Parkeringspladsens betydning for Koncerthuset og DR

DR's parkeringsplads på Optionsgrunden rummer 511 pladser og betjener en række forskellige brugergrupper, herunder gæster til arrangementer og koncerter i Koncerthuset, medvirkende i DR's tv- og radioprogrammer, leverandører og ansatte i DR (ca. 360 DR-medarbejdere har en fast parkeringslicens).

Parkeringspladsen spiller således en afgørende rolle for DR's virke. Det vil forringe DR's muligheder for at levere public service-indhold til danskerne, herunder ved at afholde

arrangementer og koncerter i Koncerthuset, hvis DR er begrænset i sine muligheder for at invitere danskerne inden for.

Af de ca. 440 årlige arrangementer i Koncerthuset er der ca. 200 arrangementer i den store koncertsal med plads til 1.800 gæster. Ved disse arrangementer, der typisk finder sted om aftenen, er udnyttelsen af parkeringsarealets 511 pladser særdeles høj, og parkeringspladsen er typisk fyldt helt op.

Tilsvarende er parkeringspladsen også som oftest fyldt, når der er publikumsarrangementer i DR's TV-studier, Kulturnat, konferencer i DR Byen mv.

Også på de tidspunkter, hvor der ikke er arrangementer i Koncerthuset eller i DR Byen i øvrigt, er der en høj belægningsgrad på parkeringspladsen. DR har foretaget en optælling i september og oktober 2022, som viser, at der på 'almindelige' hverdage, dvs. hvor der ikke er særlige arrangementer, koncerter mv., ved middagstid (omkring kl. 12.00) gennemsnitligt er parkeret over 400 biler på parkeringspladsen ud af de i alt 511 pladser. Denne høje belægningsgrad, som formentlig vil stige hen over vinteren, giver allerede i dag udfordringer, når der i samme tidsrum holdes arrangementer i Koncerthuset eller i øvrige dele af DR Byen, som f.eks. konferencer.

Konsekvenserne ved et metrobyggeri

Københavns Kommunes og Metroselskabets planer for metrobyggeriet ved DR Byen indebærer, at langt hovedparten af DR's parkeringsplads inddrages til byggeplads i perioden fra 2027 til 2035, ligesom der permanent vil blive lagt beslag på dele af DR's nuværende parkeringsplads (til f.eks. opgang fra station). DR estimerer, at Metroselskabets nuværende planer indebærer, at der kun vil være omkring 200 pladser til rådighed i den otteårige byggeperiode.

Mens mange københavnere formentlig benytter sig af offentlig transport til Koncerthuset, er ældre gæster og gæster fra resten af Danmark efter DR's vurdering helt afhængige af at kunne transportere sig til Koncerthuset 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. Uden en parkeringsplads vil særligt denne kundegruppe have forringede adgangsmuligheder til den koncertsal, de har ydet bidrag til via licens og skattekroner.

Dette vil også have en række negative konsekvenser for DR og for Koncerthuset.

- DR vil med al sandsynlighed ikke kunne tiltrække de gæster, som er nødvendige for at opretholde Koncerthusets nuværende drift, hvilket vil have betydelige økonomiske konsekvenser for DR.

DR Koncerthuset omsætter årligt for ca. 100 mio. kr. fordelt på billetindtægter, conferenceomsætning samt bar- og restaurantomsætning. Metroselskabets planer for DR's parkeringsareal må forventes at medføre en betydelig omsætningsnedgang, idet Koncerthuset med al sandsynlighed vil blive fravalgt som venue for både koncerter og konferencer.

- Omsætningsnedgangen vil tvinge DR Koncerthuset til at 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.

Dette 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 og udefrakommende kunstnere i Koncerthuset i dette scenarie vil blive reduceret.

Utilstrækkelige parkeringsforhold vil herudover væsentligt forringe DR Koncerthusets konkurrenceevne og markedsværdi i forhold til de primære partnere og leverandører i kulturmarkedet. Det må forventes, at de store agenter, bureauer og samarbejdspartnere i højere grad vælger alternative venues, når deres artister skal placeres, og publikum serviceres.

- En omsætningsnedgang vil også påvirke DR's øvrige public service-tilbud. En stor del af publikumsindtægterne fra Koncerthuset bidrager således til finansiering af DR's public service-virksomhed. Årligt bidrager koncerter med DR's ensembler med publikumsindtægter på godt 50 mio. kr. til finansiering af DR's public service-virksomhed. Såfremt denne indtægt falder markant, vil det have direkte betydning for DR's programbudget og dermed det indhold, som DR udkommer med til danskerne.
- DR vil gå glip af en væsentlig årlig parkeringsindtægt.

Ad 2 Akustisk påvirkning af DR's og Koncerthusets produktioner

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

Der er ikke gennemført forsøg eller målinger, der med sikkerhed kan afklare, i hvor høj grad en mulig byggestøj vil kunne trænge ind i DR's studier og Koncerthuset. Det er således uvist, om byggearbejdet vil kunne forhindre gennemførelsen af planlagte produktioner, eller om studierne og Koncerthusets lydisolering er tilstrækkelig til at gennemføre (lyd)optagelser på internationalt top-niveau som hidtil.

Som bekendt blev støjgrænserne¹ ifm. Cityringens byggepladser fastlagt til 77 dB (A) på hverdage kl. 07:00-18:00 og lørdage kl. 09:00-16:00. I den forbindelse er det væsentligt at hæfte sig ved, at denne støjgrænse er fastlagt som et gennemsnit over en periode, og at der således tidligere – indenfor disse støjgrænser – er dokumenteret peak-niveauer på over 80 dB (A)². Peak-niveauerne er væsentlige i relation til DR's produktioner, da det netop vil være peak-niveauerne og ikke gennemsnitsværdien, der er afgørende for, om en optagelse eller indspilning kan gennemføres upåvirket af støj eller ej.

Det økonomiske tab ved afbrydelsen af planlagte optagelser og indspilninger som følge af støj kan være betragteligt. Afbrydelsen af en indspilning med DR Symfoniorkestret vil f.eks. svare til et tab på 0,3-0,5 mio. kr. per dag – alt efter produktionens karakter. Hertil skal det

¹ <https://m.dk/stationer/%C3%B8sterport/st%C3%B8jregler-og-st%C3%B8jm%C3%A5linger/>

² <https://m.dk/media/1998/kk-070119-130119-oestbanegade.pdf>

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 betragteligt.

Når en eventuel ny metrolinje M5 er etableret, kan der som bekendt også opstå støjgener, når togene kører underjordisk forbi DR Byen. Risikoen for, at etableringen af metrolinje M5 medfører støj, der påvirker DR's mulighed for at producere, er dermed som udgangspunkt ikke kun begrænset til byggefasen. De ovennævnte risici gælder derfor i metrolinjens samlede levetid.

Ad. 3 DR's byggeprojekt på parkeringsarealet

DR samarbejder aktuelt med AP Pension (AP) og Cobe Arkitekter (Cobe) om et større byggeprojekt på parkeringsarealet, der omfatter opførelsen af en parkeringskælder til DR samt mere end 30.000 etagekvadratmeter, herunder lejeboliger ejet af AP samt en daginstitution og et plejecenter, der vil være ejet af kommunen eller almene boliger.

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 og stadsarkitekten i København Kommune, blev opgaven i foråret 2022 tildelt AP og Cobe. Lokalplansprocessen skulle begynde i dette efterår, og en fuldt etableret parkeringskælder til DR var planlagt færdigbygget i 2025.

Projektet blev igangsat, fordi den gældende lokalplan for området ikke tillader den nuværende terrænparkering, og fordi kommunen har betinget den dispensation til terrænparkering, som DR pt. har, af at DR fremmer bebyggelsen af grunden. Hos alle involverede er der allerede brugt meget tid og mange penge på projektet. For DR har der eksempelvis været store udgifter til bl.a. juridisk og byggeteknisk rådgivning samt honorering af de tilbudsgivende konsortier for deltagelse i udbuddet.

De planer for etablering af en ny metrostation ved DR Byen, som fremgår af høringsmaterialet for linje "M5 Lilla", er imidlertid af så indgribende karakter, at DR ikke kan realisere det planlagte byggeprojekt. I henhold til DR's projekt skulle der således etableres en rampe til parkeringskælderen fra Ørestads Boulevard på tværs af det sted, hvor kommunen ønsker at etablere skakten til den nye metrostation og crossover-sporet (skiftespor). En løsning med at etablere metrostationen og crossover-sporet under DR's rampe og parkeringskælder synes ifølge Metroselskabet heller ikke mulig, idet metrostationen og crossover-sporet ønskes etableret umiddelbart under terrænlinsen. Herudover umuliggøres DR's byggeprojekt af det forhold, at Metroselskabet planlægger at anvende hovedparten af grunden til byggeplads. Hertil kommer, at der efter metroarbejdets færdiggørelse i 2035 næppe vil være tilstrækkelig plads tilbage på grunden til at opføre de projekterede 30.000 etagekvadratmeter.

DR har først været bekendt med overvejelserne om en ny metrolinje med stop ved DR Byen i juni 2022, dvs. efter endt projektkonkurrence og valg af AP og Cobe, og er først blevet bekendt med de konkrete planer for et eventuelt metrobyggeri ved DR Byen, herunder planerne for DR's parkeringsplads, da høringsmaterialet blev offentliggjort.

De foreløbige metroplaner ved DR Byen betyder ikke blot, at AP og Cobes nuværende byggeprojekt ikke kan realiseres, men også at DR efter endt metrobyggeri (dvs. i 2035) – såfremt kommunen på dette tidspunkt fortsat ønsker grunden bebygget – med stor sandsynlighed heller ikke vil kunne bebygge grunden i samme omfang, som det er lagt til grund i AP's og Cobes projekt. Det fremgår således af høringsmaterialet, at en ny metrostation og

crossover-spor planlægges placeret under DR's Optionsgrund. Det er uklart, om der kan bygges ovenpå dette, ligesom opgangssituation mv. vil lægge beslag på en del af det areal, hvor det i AP og Cobes projekt er forudsat, at der skal bygges. Herudover går DR ud fra, at der vil gælde visse regler for, hvor tæt på en ny metrolinje man må bygge, hvilket vil reducere byggefeltet yderligere.

Dette betyder samlet set, at der formentlig ikke vil kunne bygges 30.000 etagekvadratmeter, sådan som det er tilfældet i AP og Cobes projekt. Dette vil have betydelige negative økonomiske konsekvenser for DR, såfremt kommunen efter endt metrobyggeri fortsat ønsker grunden bebygget.

DR ville således med det nuværende byggeprojekt have finansieret opførelsen af en parkeringskælder til DR ved salg af grunden inkl. byggeretter svarende til 30.000 etagekvadratmeter til AP. Det nuværende byggeprojekt hviler på den baggrund økonomisk i sig selv.

Ved varigt at inddrage en del af DR's parkeringsplads til metrostation og crossover-spor, må det imidlertid af ovennævnte grunde formodes, at DR mister et betydeligt antal byggeretter, hvilket mindsker grundens værdi markant.

Herudover betyder det reducerede grundareal formentlig, at DR's parkeringskælder skal etableres i to niveauer under jorden, for at DR's samlede parkeringsbehov kan opfyldes. Dette vil medføre en kraftig fordyrelse af det samlede byggeprojekt.

Disse forhold ændrer væsentligt ved de økonomiske forudsætninger for et byggeprojekt på Optionsgrunden og vil formentlig indebære, at DR vil være nødsaget til at bruge public service-midler (skattekrone) på projektet – medmindre DR ifm. et metrobyggeri kompenseres fuldt ud for tabte byggeretter og øgede byggeomkostninger.

Samlet set vil det indebære et økonomisk tab for DR, der kan opgøres til et trecifret millionbeløb.

Opsummering

Som anført øverst ser DR en udbygning af metroen som et spændende projekt i den videre udvikling af København.

DR håber dog samtidig, at Københavns Kommune og Metroselskabet vil udvise forståelse for den særlige position, som Koncerthuset indtager i dansk kulturliv, og for de vidtrækkende konsekvenser, som en hel eller delvis inddragelse af DR's parkeringsareal vil medføre for Koncerthuset og DR's public service-tilbud til danskerne.

DR medvirker gerne til at finde løsninger, der både tilgodeser Københavns Kommunes ønske om en bedre metrobetjening af Amager og sikrer en tilstrækkelig parkeringskapacitet, så Koncerthuset kan give danskerne adgang til levende musik af høj kvalitet, sådan som det fremgår af DR's public service-kontrakt.

På baggrund af det offentliggjorte høringsmateriale vil DR opfordre til, at der foretages en grundigere undersøgelse af mulighederne for at føre den foreslåede linje "M5 lilla" udenom DR Byen.

Hvis der i kølvandet på sådan en undersøgelse måtte være ønske om at etablere en ny metrolinje og -station ved DR Byen, vil DR opfordre til at følgende forhold vurderes nærmere:

- DR har noteret, at der ønskes et crossover-spor (skiftespor) i den nordvestlige ende af den skitserede skakt på DR's grund. Alene denne del af skakten kræver inddragelse af en betydelig del af DR's parkeringsareal til byggeplads, og DR foreslår, at det undersøges, om dette crossover-spor kan etableres et andet sted.
- Tilsvarende vil DR foreslå, at det undersøges, om selve metrostationen kan placeres længere mod syd og måske med en mere vest-østgående retning for ligeledes at begrænse byggefeltet. Hermed kan man formentlig også spare en vis mængde tunnelrør, idet der på denne måde opnås en mere direkte linjeføring i retning mod Islands Brygge v/Bryggebroen.
- DR vil ligeledes foreslå, at det uanset udfaldet af ovenstående undersøges, om der i videre omfang kan etableres bygge- og arbejdsplads på arealer, der ikke overlapper med DR's parkeringsplads, således at Metroselskabet ikke lægger beslag på hovedparten af et for DR forretningskritisk areal.

DR indgår gerne i en dialog om disse og andre tænkelige løsningsforslag med Københavns Kommune og Metroselskabet, så et kommende metrobyggeri forhåbentlig kan realiseres, uden at det får en invaliderende effekt på Koncerthuset og/eller betydelige negative økonomiske konsekvenser for DR.

Såfremt der træffes en endelig beslutning om etablering af linjen "M5 lilla" med en hel eller delvis inddragelse af DR's parkeringsareal, skal DR fuldt ud kompenseres for alle de negative økonomiske implikationer, der følger af bl.a. den lange byggeproces, de varige driftsgener og grundens varige værditab.

For at mindske disse implikationer, vil DR derfor også bede om, at der i forbindelse med planlægningen 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.

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

Med venlig hilsen

Maria Rørbye Rønn
Generaldirektør