

Hørings svar ifm. idéfasehøring for metrolinjen M5

Refshaleøens Ejendomsselskab A/S (RE) er et ejendomsselskab, der ejes af Sampension, PKA, PFA og PenSam i forening, og RE ejer, administrerer og videreudvikler det tidligere B&W-skibsværfts areal på Refshaleøen i København. Det er RE's ambition, at der indenfor en kort årrække vil kunne igangsættes en egentlig byudvikling med blandet bolig- og erhvervsanvendelse på RE's ca. 52 hektar store bynære havneareal understøttet af den nødvendige infrastruktur.

RE er som anført i tidligere høringssvar til bl.a. miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm, generelt positive over for Lynetteholmprojektet, som skal koble sig direkte på Refshaleøens nordlige og østlige kant. Dette, da vi ser Lynetteholm som både en nødvendig del af klimasikringen af København og som indfrielse af ambitionen om at skabe fremtidige muligheder for nye by- og boligområder af høj kvalitet med god infrastruktur.

I den forbindelse ser RE positivt på anlægget af en metrolinje gennem selskabets arealer med stop til betjening af også det fremtidige byområde på Refshaleøen. En højfrekvent metrolinje med størst mulig kapacitet og forbindelser til det øvrige kollektive transportnet i hovedstaden er en nødvendig forudsætning for, at grøn transport bliver et attraktivt valg for de tusinder af mennesker, der i fremtiden vil bo og arbejde på Refshaleøen, så biltrafikken i både de nye byudviklingsområder og Indre By kan begrænses.

Med denne grundlæggende opbakning in mente vil RE som udgangspunkt se positivt på anlægget af begge de fremlagte linjeføringer: M5 – orange linje og M5 – lilla linje.

Særlige forhold ved de to linjeføringer

Der er dog særlige forhold på Refshaleøen, som, når der skal tages hensyn til kulturhistorien og den mest hensigtsmæssige byudvikling, bør tages i betragtning:

M5 – orange linje (med varianter for KVC)

Den fremlagte etape fra Lynetteholm til Østerport vil, indtil den måtte blive udbygget, betjene væsentligt færre københavnere og kvarterer end den lilla model, hvilket gør den mindre attraktiv i RE's optik, indtil den måtte blive forlænget. På samme måder løser den heller ikke de velkendte kapacitetsproblemer på den sydlige del af havnesnittet.

Lokalt på Refshaleøen vil linjeføringen i væsentlig grad påvirke og sågar gennembyde dele af de historiske værftshaller, som i Københavns Kommunes gældende kommuneplan fra 2019 betegnes som et værdifuldt kulturmiljø, ligesom værftet udgør et af Slots- og Kulturstyrelsens regionale industriminder.

Det er strukturer, som bl.a. under samlebetegnelsen "stållinjen" udgør fortællingen om B&W's sektionsskibsbyggeri, og hvor bl.a. dele af svejsehallen, som i gældende kommuneplan betegnes som "væsentlig i kulturmiljøets helhed", står til gennembydning og dermed nedrivning ved denne linjeføring.

Med hensyn til den bedste fremtidige byudvikling på Refshaleøen indebærer den ene variant af orange linje (med KVC på Prøvestenen) flere samtidige gennemskæringer af området (hovedlinje + teknikspor), som vil kunne svække kvaliteten af byudviklingen på Refshaleøen. Vælges orange linje, bør KVC som skitseret i den anden variant, derfor placeres på Lynetteholm.

M5 – lilla linje (med varianter)

Linjen vil betjene et højt antal københavnere, hvilket i udgangspunkt gør den mest attraktiv i RE's øjne.

Linjen friholder dertil som udgangspunkt de væsentlige kulturhistoriske bygninger, som den gældende kommuneplan fra 2019 fremhæver, hvilket er positivt i RE's øjne.

På Refshaleøen skal kun indarbejdes en enkelt gennemskæring af området i det kommende planarbejde, hvilket i RE's optik vil give det bedst mulige udgangspunkt for byudvikling af høj kvalitet.

RE ser positivt på linjen i alle dens varianter, herunder som enten boret tunnel til Refshaleøen eller som højbane fra Prags Boulevard.

Mht. både tunnel- og højbanestrækninger er der forhold, som bør håndteres:

Højbane

Det vil være helt afgørende for kvaliteten af den bymæssige sammenhæng, at der i tilfælde af en højbanestrækning over Refshaleøen indarbejdes mulighed for rekreative anlæg og byggeri på terræn under metrolinjen, sådan som der også er udbredte politiske ønsker om i hovedstaden og rige erfaringer med fra andre lande.

RE medlægger en række eksempler som bilag.

Boret

Vælges en boret løsning til Refshaleøen, vil det være afgørende for RE, at de anvendelsesmæssige muligheder for terrænet over det borede rør bliver så brede som muligt, herunder at byggeri bliver muliggjort (f.eks. ved at servitútbælter bliver så begrænsede som muligt).

Generelt

I RE's optik er det uanset valgt linjeføring vigtigt, at en kommende metrostation på Refshaleøen placeres så centralt som muligt, så flest mulige brugere vil tilvælge transportformen i fremtiden.

Stationsanlæg på øen bør tænkes ind i den kommende byudvikling, således at der arkitektonisk og i materialevalg mv. sikres sammenhæng, herunder med de givne industrihistoriske rammer.

Arbejdsområder bør uanset linjetype samtænkes med de første faser af byudviklingen på Refshaleøen, så denne ikke forsinkes.

Afslutningsvist skal det igen nævnes, at RE ser meget positivt på etableringen af en metroforbindelse til Lynetteholm via Refshaleøen, og vi ser frem til en fortsat positiv og konstruktiv dialog om projektet.

Med venlig hilsen



Jes Transbøl
Administrerende direktør
Refshaleøens Ejendomsselskab A/S



Claus Hovmøller Jensen
Udviklingsdirektør
Refshaleøens Ejendomsselskab A/S

BILAG: Eksempler på byggeri og rekreative tiltag under højbane



Kontorfællesskab
Tokyo, Japan



Idrætsfaciliteter
Melbourne, Australien



Restauranter og butikker
Tokyo, Japan



Videreføring af byrum under station
Roskilde, Danmark



Markedsplads og event space
Tokyo, Japan



Skatepark
Portland, USA



Kulturhus og restauranter
Tokyo, Japan