



Til Line Barfod(Ø)

## Politikersvar til Line Barfod(Ø)- Spørgsmål ang. Metro- linje M5

27-06-2024

Sagsnummer i F2  
2024 - 12546

Dokumentnummer i F2  
5705435

Sagsnummer eDoc  
2024-0214188

Du har d. 11. juni 2024 ønsket svar på følgende:

*"Hvorledes processen omkring at finde nye lokaliteter til de virksomheder, der i fremtiden ikke kan forblive på Prøvestenen vil være samt hvordan problemstillingen omkring lastbiltrafik gennem byen ifm. anlægsfasen vil blive håndteret."*

### Økonomiforvaltningens svar

Om processen omkring at finde nye lokaliteter til de virksomheder, der i fremtiden ikke kan forblive på Prøvestenen, kan Økonomiforvaltningen oplyse følgende:

Det fremgår af miljøkonsekvensvurderingen for Metro M5 (MKV), at det sydligste erhvervsareal på Prøvestenen bliver permanent inddraget og virksomhederne må flytte deres aktiviteter andre steder hen.

De berørte virksomheder er Zurface, DK jern- og metalhandel, Norrecco og Dansk Natur Sten. Der nedrives en bygning til kontor B-vej 6 samt en lagerbygning ligeledes på B-vej.

De berørte virksomheder forventes at blive delvist eller helt eksproprieret, hvis der bliver vedtaget en anlægslov for M5, der giver hjemmel hertil. Påvirkningen af de materielle goder vurderes at være stor for de virksomheder, der bliver delvist eller helt eksproprieret. Påvirkningen af de øvrige virksomheder vurderes at være lille.

Det bemærkes, at Prøvestenen også påvirkes af Østlig Ringvej. Forligskredsen i Folketinget bag Infrastrukturplan 2035 har den 2. oktober 2023 besluttet at miljøkonsekvensvurdere en løsning for tilslutningsanlægget på Prøvestenen for Østlig Ringvej, "der balancerer de mange hensyn på Prøvestenen". Forligskredsen udtalte i den forbindelse, at "(...) erhvervshavnen er vigtig for forsyning af blandt andet byggematerialer i hovedstadsområdet. Det har derfor været nødvendigt at finde en

løsning, der i fremtiden både kan sikre plads til metroen, Østlig Ringvej, industrien på erhvervshavnen og de grønne områder”.

Copenhagen Malmö Port (CMP) har iværksat en analyse blandt sine kunder på Prøvestenen med henblik på at kortlægge deres fremtidige arealbehov og andre behov, som f.eks. kajadgang mv. på Prøvestenen. Dette arbejde er endnu ikke afsluttet.

By & Havn er positivt indstillet over for på et kommercielt grundlag at udleje andre af By & Havns arealer til de virksomheder, der eksproprieres fra Prøvestenen af Metroselskabet eller Sund&Bælt i forbindelse med etablering af Metro M5 og Østlig Ringvej. Sådanne udlejninger vil være under forudsætning af, at By & Havn har egnede arealer, og det ikke er i konflikt med andre hensyn af f.eks. lovgivningsmæssig, myndigheds- og tilladelsesmæssig, anlægsteknisk eller økonomisk karakter.

#### *Lastbiltrafik i anlægsfasen*

Angående lastbiltrafikken i anlægsfasen kan Økonomiforvaltningen oplyse, at det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at lastbiltrafikken skal foregå via et rutenet, som Teknik- og Miljøforvaltningen har udpeget i samarbejde med Metroselskabet.

Rutenettet fremgår på figur 6.2, s. 151 i Miljøkonsekvensrapporten, og det er disse veje som primært skal benyttes til lastbiltransport til og fra byggepladserne.

I forbindelse med Metroselskabets udbud af projektet vil der i kontrakten blive stillet krav om, at transportruterne for lastbiler skal være i overensstemmelse med teksten i MKV'en for M5. Da der på anlægstidspunktet kan ske ændringer i det trafikale billede, der hindrer transport via det udpegede rutenet, vil kontraktformuleringen indeholde en passende fleksibilitet herfor.

Lastbilruterne skal i videst muligt omfang følge de højeste klasser i Københavns Kommune klassifikationssystem. De to højeste klasser er regionale veje, som forbinder Københavns veje med den øvrige region, samt fordelingsgader, som skal sikre forbindelser mellem bydelene. De fleste byggepladser ligger ud til fordelingsgader eller regionale veje, hvorfor lastbiltrafikken ikke påvirker de lavere vejklasser. Lergravsparken og v/ Amagerbrogade Syd ligger dog ikke ved fordelingsgader, så til og fra disse byggepladser sker den lokale transport ad lokalgader.

Rutenettet består hovedsageligt af offentlige veje. Teknik- og Miljøforvaltningen har fremhævet, at der ikke skal køre lastbiler gennem Frederiksstad og over Knippelsbro og Christianshavn bl.a. på grund af lokale vægtbegrænsninger (kørselsforbudszoner for lastbiler over 18 tons), og fordi Torvegade på Christianshavn skal ombygges i 2025-28

med henblik på at reducere trafikbelastningen. Al kørsel mellem Sjælland og Amager skal derfor ske via Langebro eller Sjællandsbroen. Desuden har Københavns Kommune fremhævet, at der ikke skal køre lastbiler på Østerbrogade og den nordlige del af Amagerbrogade.

Dette er ligeledes noget som Metroselskabet i forbindelse med deres udbud af projektet vil stille vilkår om følges.

Samlet set vil der blive genereret op til ca. 280.000 lastbilture i anlægsfasen for hele M5 fra KBH H til Østerport, som anlægges over en år-række og i etaper. Første fase anlægges fra 2027- 2035 og anden etape anlægges først senere. Lastbilturene er ikke ligeligt fordelt over anlægsperioden, da der kan være variationer i antallet af ture, som følge af forskellig byggeintensitet i perioden. Som udgangspunkt vil det tage ca. 3 år at udføre en skakt og ca. 5 år at udføre en undergrundsstation. Ved alle byggepladser er der i de travleste perioder tale om en lastbiltrafik på 15-20 lastbiler pr. time, svarende til en lastbil hvert 3.-4. minut.

Stationer og skakte udgraves og anlægges fra jordoverfladen, og bortgravet jord og tilførte byggematerialer skal derfor køres fra og til de enkelte byggepladser. Det udborede materiale i forbindelse med anlægget af tunnelrørene kommer ud ved enten Prags Boulevard (Refshaleøen, hvis variant med nedgravet løsning til Refshaleøen besluttes) eller Prøvestenen, hvor det læsses på lastbiler og køres til Lynetteholm.

Miljøkonsekvensvurdering for Metrolinje M5 kan tilgås via dagsordenspunktet på Økonomiudvalgsmødet d. 11. juni 2024.