



Vesterbro Lokaludvalgs høringssvar om den supplerende miljøkonsekvensrapport for M5-metrolinjen

Vesterbro Lokaludvalg afholdt den 7. august 2025 et velbesøgt borgermøde omkring anlæg af M5, hvor også Metroselskabet og Københavns Kommune deltog.

Beboerne er på baggrund af deres erfaringer med tidligere anlæg af metro meget bekymrede over udmeldingerne omkring det næste anlægsarbejde. Både ift. selve placering og ift. udførelsen, arbejder før under og efter. Beboerne har meget dårlige erfaringer både som frivillige bestyrelser eller privatpersoner med at skulle kommunikere med både Metroselskabet, og at have årelange tovtrækkerier med Metroselskabets engelske forsikringsselskab, bl.a. med retssager der endnu ikke alle er helt afsluttede. Der er fortsat baggårde der afventer re-etablering.

HOFOR meldte allerede sidste sommer ud, at de ikke kunne møde Metroselskabets deadline i slutningen af 2027. Blandt andet skal en kloakledning på 1,6 meter i diameter omlægges – i en længde af 540 meter ned gennem Vesterbro. Dette arbejde skal færdiggøres inden anlæg af metro og vil derfor de facto opleves som en del af anlægsperioden for beboerne.

Med de prøveboringer der allerede er sat i gang, ser Vesterbro frem mod endnu en meget lang periode med metrobyggeri.

På den baggrund skal vi i Vesterbro Lokaludvalg hermed foreslå følgende:

På borgermødet blev der spurgt ind til en evaluering af den tidligere "Kompensationsordning". Det blev problematiseret, at den kom så sent i

24. august 2025

Sagsnr.
2025-0193423

Dokumentnr.
2025-0193423-5

Sagsbehandler
Sofie Hougaard Nielsen

Sekretariatet for Vesterbro
Lokaludvalg

Ingerslevsgade 44
1705 København V

EAN nummer
5798009800473

forløbet, og at ordningen måske også var lidt for gavmild i forhold til størrelsen af det område, der fik midler, ift. at de nærmeste beboere, der reelt blev gjort hjemløse, ikke helt fik den hjælp de behøvede.

Vi mener derfor, at der først og fremmest skal evalueres på den kompensationsordning, der blev givet sidst inden man formulerer en ny og bedre version.

Givet de meget store omlægningsarbejder der skal pågå inden, skal det vurderes om det er muligt at give kompensation under dette arbejde også. Arbejdet med røromlægninger ligger i forbindelse med M5 – både geografisk og tidsmæssigt vil der være tale om overlap.

Vi mener derfor, at der skal ses på, om der kan gives kompensation i alle de år, der skal arbejdes med at skabe plads til M5.

Givet at der er tale om meget store rør- og ledningsarbejder bør der ses på, om det fortsat giver mening at placere stationen ved Københavns Hovedbanegård i Reventlowsgade og ikke i Bernstorffsgade. Vi anerkender, at der kan være trafikale problemstillinger for de mange pendlere fra andre kommuner, der kører af Bernstorffsgade. Men vi mener også, at der skal tages hensyn til de beboere, der bor i byen.

Vi mener derfor, at der skal tages en politisk debat og beslutning i Københavns Borgerrepræsentation omkring denne placering.

Der skal søges en afklaring af Frederiksberg Kommunes ønsker til placering af en ny station ved Gl. Kongevej, inden der tages stilling til en løsningsmodel, så man undgår udgravning af to omgange. Det vil være at foretrække, hvis slutkammer kan etableres ved den givne station på Gl. Kongevej, så det helt kan undgås at grave Vesterbrogade op. Selv en placering i Trommesalen (klos op ad lokale beboeres vinduer) vil medføre store ledningsomlægninger på Gammel Kongevej og Vesterbrogade. Med en placering i Trommesalen vil trafikken kunne omlægges på de fire parallelle veje: Gammel Kongevej, Vesterbrogade, Istedgade og Ingerslevsgade.

Vi mener derfor, at der bør lægges pres på en afklaring af eventuel deltagelse fra Frederiksberg Kommunes side. Og at slutkammeret ikke bør lægges på hverken Vesterbrogade eller i Trommesalen, men ved den kommende station på Gl. Kongevej.

Det er givet at anlægsarbejdet vil betyde store omlægninger af trafikken igennem mange år, hvorfor det er vigtigt at fokusere på fremkommelighed og procesplanlægning, så Vesterbros beboere kan bevæge sig rundt – især til fods og på cykel – igennem hele perioden, så hverdagen kan fungere så smidigt som muligt. Det gælder omlægning af buslinjer, etablering af anlæg, omlæg af kloakker, trafikafvikling,

tilkørsel til Kødbyen, byggeplads mm. Desuden ønskes et fokus på mulighederne for udrykningskøretøjer.

Vi mener derfor, at der meget hurtigt skal etableres en procesplan for, hvornår der bygges hvad – og i hvilken rækkefølge.

Det er rigtigt godt, at der nu arbejdes med mere individualitet på de enkelte stationer. Givet det faktum, at Vesterbro både har stofscenen liggende – og samtidigt er den mindst grønne bydel i København – bør der ses på, om overfladen kunne forgrønnes, når byggeriet er overstået. Det gælder de mange røromlægninger, men også stationsområdet.

Vi mener derfor, at der allerede nu skal arbejdes med overfladens blivende udtryk på de mange adresser, der skal arbejdes under dette store projekt.

Af hensyn til de mange naboer, bør det sikres at arbejds sproget som beboerne møder undervejs, bør være dansk. Det gælder både i de mange indledende møder, i selve byggefasen og efterfølgende til retssagerne er afsluttet. Det bør være muligt for de frivillige i de lokale beboerbestyrelser at indgå i dette arbejde uden at der skal ansættes tolke eller gættes på indholdet i de ofte svære tekniske debatter der foregår.

Vi mener derfor, at kommunikation bør være på dansk.

Det bør sikres, at genhusningen sker i nærområdet – hvis dette er hvad beboerne ønsker. Siden sidste omgang metrobyggeri er der bygget mange nye boliger på havnen af Vesterbro. Det giver den mulighed, at beboerne – herunder skolebørnene – kan blive genhuset lokalt. Og for skolebørnenes vedkommende inden for skoledistriktet.

Vi mener, at der bør sikres mulighed for genhusning i geografisk nærhed.

På metroforbindelsen mellem Enghave Plads og Hovedbanegården vil der i 2035 være kapacitetsproblemer. Det bør derfor ikke være sådan, at man i forbindelse med åbningen af M5 i 2036 gennemfører lukninger af busruter på Vesterbro. Det er selvfølgelig godt for beboerne på Amager, at der nu kommer rimelig kapacitet – med en ny ekstra (mini)metro til Amager. Men denne nye linje bør ikke medføre en forringelse af mulighederne for at komme til og fra det Vesterbro på en linje, hvor kapaciteten er brugt op.

Vi mener ikke, at der skal lukkes busruter på Vesterbro i 2036.

Borgerinddragelse

Vesterbro Lokaludvalg vil på baggrund af ovenstående insistere på at den kommende borgerinddragelse ifm. anlægsarbejderne både optil og undervejs bliver meget fintmasket og inkluderende a la de

muligheder der var under byfornyelsen, hvor der blev skabt lokale videnscentre for beboerne, hvor empowerment og langsigtet beboerinddragelse var i fokus, og hvor beboerne kan mødes for at tale om deres lokale problemstillinger, ønsker til udviklingen og tage beslutninger på egne vegne om gårdrum, opgange med mere.

Vi mener, der er brug for at gentage det arbejde, der blev lavet i Byfornyelsescentret og i karrébutikkerne. Der bør støttes op om det arbejde, som de frivillige i gårdlaug, andels- og ejerbestyrelser laver. Der bør gives retshjælp til de mange spørgsmål, der rejser sig i det kommende metrobyggeri. Retssager og tvivlsspørgsmål bør kunne afgøres inden for minimum 2 år efter byggeriet er overstået. Eller spørgsmålet er blevet rejst.

Vi mener derfor, at man bør lave et kommunalt kontor for den proces vi ser ind i – og gerne med satellitter i de enkelte kvarterer.

Med venlig hilsen

Lone Billehøj, forperson for Vesterbro Lokaludvalg