



Vesterbro Lokaludvalgs høringssvar om Udkast til lov om ændring af lov om en Cityring og lov om trafikelskaber (Anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm og justering af takster)

Her følger det høringssvar vi i Vesterbro Lokaludvalg har valgt at afgive i forhold til den lovgivning, der er på vej for at skabe plads til anlægget af den nye metrolinje M5 med tilhørende placering i Reventlowsgade.

Høringssvaret tager udgangspunkt i de erfaringer der er opsamlet efter det første metrobyggeri – og det samarbejde/kontroverser/retssager med mere, der er erfaringer med.

Men først de indledende bemærkninger:

Det er svært for tiden at bevæge sig rundt på Indre Vesterbro og tale med lokale ildsjæle om det byggeri, der reelt er sat i gang. Bestyrelser i andels- og ejerforeninger er tyndslidte efter det første byggeri. HOFOR spiller den samme rolle som sidst. Det er svært at klemme periodiseringer ud af dem – hvornår de bygger om – gade for gade – vil blive meddelt med 14 dages varsel ved ophæng på opgangsdørene. Heroverfor står nogle frivillige i beboerbestyrelser, der forsøger at tage ansvar for de vedligeholdelsesplaner, der eksisterer for de forskellige ejendomme. Ofte med 10 års gennemgange for genmaling af vinduesrammer og 60 års planer for udskiftning af tag. Her clasher det – det korte sigte fra HOFOR tillader ikke langsigtet planlægning af vedligehold af boliger. Eller at beboere foretager langsigtet planlægning for eget liv og egne vilkår.

HOFORs kortsigtede planlægning er uanstændig. Det er en uanstændig ramme at give de frivillige bestyrelser at arbejde indenfor. For borgerne på Indre Vesterbro er det ikke en tryk ramme at agere frivillig i, specielt

26. januar 2026

Sagsnr.
2026-0004359

Dokumentnr.
2026-0004359-2

Sagsbehandler
Sofie Hougaard Nielsen

Center for Stab
Sekretariatet for Vesterbro
Lokaludvalg

Ingerslevsgade 44
1705 København V

EAN nummer
5798009800473

fordi der i retssager er henvist til manglende vedligehold som årsager til problematiske forhold i de enkelte bebyggelser.

Herudover er der ikke gennemført en reel evaluering af kompensationerne fra sidste runde af metrobyggeri. Der burde have været en evaluering af de tydelige forskelle, der var mellem byggeriets nærmeste naboer og så de noget gunstige forhold der blev tilbudt de mere fjerne naboer. Og der burde have været en evaluering af det enorme arbejde de frivillige lagde i lokale beboer, ejer- og andelsforeninger.

Samarbejdet mellem beboere og Metroselskabet er forsøgt sat i gang fra Metroselskabets side. Men det er vist svært for dem at komme i gang. Det hænger nok sammen med erfaringerne fra sidste omgang byggeri. Erfaringer tæller blandt andet oplevelser, hvor man som bestyrelsesmedlem kan bruge masser af ulønnede timer, for eksempel på at hjælpe med registreringer af ejendommenes status. Blot for så senere at opleve, at disse registreringer forvanskes i retssager omkring sætningsskader med mere. Og hvordan hjælpsomhed som frivillig på denne måde vendes mod en som beboer.

Med disse erfaringer in mente vil vi derfor udtale:

Ekspropriering

Det er svært at se rimeligheden i, at Metroselskabet skal have yderligere muligheder for at ekspropriere. Metroselskabet opfattes som part, og i lovforslaget skal der også gives mulighed for at Metroselskabet skal have ret til at dekretere fælles opgravninger for ledningsejere, HOFOR og Metroselskabet selv. Antallet af kasketter bliver svært at gennemskue – og opgaverne bliver uigennemskuelige for borgerne. Specielt fordi der jo ikke er tale om en almindelig offentlig forvaltning med almindelige regler for aktindsigt. Retssikkerheden for borgerne bliver problematisk.

Ydermere gør der sig det gældende for beboerne på Indre Vesterbro, at der jo ikke kan være tale om ekspropriationsgivende nødvendigheder. M5-linjen kunne lige så godt ligge i Bernstorffsgade eftersom linjeføringen over Frederiksberg ikke er vedtaget.

Kompensation – af hvem og hvorfor

Af beboere:

Det er fint at føje retten til kompensation ind. Men det virker underligt, at der fortsat kun skal kompenseres for støjgener.

Man kan beregne skyggevirkninger fra altaner, og med den slags beregninger give tilladelse til eller afslag til byggeri af altaner i etageejendomme. Derfor kan man selvfølgelig også indregne skyggevirkninger fra byggeriets høje grønne mure, der i væsentlig grad påvirker lysindfaldet i de nederste etager i et byggeri.

Man beregner ombæringstillæg for materiale-oplag til byggepladserne, og sikrer dermed byggeriets arbejdere og arbejdsgivere en rimelighed i de forhold arbejdes udføres under. Man kan selvfølgelig indregne lignende forhold for områdets beboere – eller om ikke andet for de beboere der har behov for hjælp (baseret på alder og retten til handicapparkering.)

Eftersom byggeriet allerede er gået i gang, bør der allerede nu – under HOFORs mange ombygninger - startes med at blive betalt for de gener der påføres.

Af bestyrelser:

Herudover udestår forholdene for de frivillige i ejer- og andelsboligforeningsbestyrelser. Her bør der sættes ind med honorar for de mange timer, der forudsættes erlagt fra lokale beboere. De frivillige påtager sig et stort ansvar for bebyggelsernes stand og drift. Og deres naboers daglige forhold. Det virker underligt, at man i dag har sikret uvildighed når andelsboliger skal sælges gennem lovkrav om syn af el og gas. Men hvis fundamentet for hele andelsboligforeningen skal gennemses – og eventuelt gøres til genstand for ekspropriation – så kan dette ske gennem frivilligt arbejde. Ulønnet.

Det fremstår ikke rimeligt, at uddannet hjælp til bestyrelsen i denne situation skal påføres ejendommenes beboere som udgift, når man i andre situationer sikrer, at rekvirenterne (sælger/køber) betaler. Det bør sikres, at nødvendig retshjælp kan tilskikkes – både undervejs i byggeriet og efterfølgende. Der er en voldsom asymmetri mellem de lokale beboere og Metroselskabets store juridiske motor.

Yderligere bemærkninger

Det virker ikke umiddelbart rimeligt, at alle billetter til Københavns Lufthavn skal stige i pris. Lokale billetter på Sjælland er i forvejen fordyret af, at de alle skal være med til at betale for Øresundsforbindelsen. Hvorfor en lokal billet til Københavns Lufthavn med et regionaltog skal fordyres – uden at pengene i øvrigt går til at bygge metro – fremstår ikke rimeligt.

Metrostationen ved Københavns Hovedbanegård bør desuden udføres som beskyttelsesrum. Det virker underligt ikke at medtage behovet for et beskyttelsesrum ved Københavns Hovedbanegård i udformningen af den kommende station. I de tider vi lever i, bør dette behov indtænkes.

Vi ser frem til at blive inddraget, når der skal planlægges nyt byrum ved stationen i Reventlowsgade. Her vil vi gerne være med til at inddrage lokale beboere og de behov vi kender lokalt, således at byrummet kan fremstå som et plus i området.

Venlig hilsen

Lone Billehøj

Forperson for Vesterbro Lokaludvalg