



Supplerende miljøkonsekvensrapport samt § 25 tilladelse, M5

Høringsdata:

Høringstype: Miljø

Bydel: Hele byen

Høringsperiode: 02. June 2025 til 24. August 2025

Høringsform: Miljø

Svarform: Åben

Resume

Høring af supplerende miljøkonsekvensrapport for metrolinjen M5 (etape 1) samt et revideret udkast til tilladelse efter miljøvurderingslovens § 25.

Høringstekst

Københavns Kommune foretog i august-september 2024 en høring af en miljøkonsekvensrapport for metrolinjen M5. Miljøkonsekvensrapporten beskrev konsekvenserne af en metrolinje på i alt op til 10 metrostationer samt et kontrol- og vedligeholdelsescenter på Prøvestenen.

Der er sidenhen indgået en aftale mellem Københavns Kommune og regeringen om byudvikling om infrastruktur til Lynetteholm. Aftalen omfatter en beslutning om at etablere metrolinje M5 med i alt 9 stationer, hhv. første etape fra København H til v/Prags Boulevard Øst og anden etape fra v/Prags Boulevard Øst til Lynetteholm N.

Den 22. maj 2025 besluttede Borgerrepræsentationen at sende en supplerende miljøkonsekvensrapport i offentlig høring. Den supplerende miljøkonsekvensrapport belyser de miljømæssige konsekvenser af en række projektændringer inden for etape 1. Dette omfatter bl.a. en ny mulig placering af slusakten enten i Trommesalen eller på Vesterbrogade med henblik på at muliggøre en station ved Gammel Kongevej på sigt. Projektændringerne omfatter også, at v/Prags Boulevard Øst etableres som en højbanestation og at forbindelsen herfra til kontrol- og vedligeholdelsescentret på Prøvestenen udføres som en viadukt. Hertil kommer en optimering af linjeføringen samt en række øvrige tekniske forhold.

Borgerrepræsentationen besluttede samtidig at sende et revideret udkast til § 25 tilladelse i offentlig høring. Det er den tilladelse, som Københavns Kommune som myndighed skal meddele til Metroselskabet, for at anlægsarbejdet kan igangsættes. Det reviderede udkast til § 25 tilladelse omfatter kun første etape af M5 fra København H til v/Prags Boulevard Øst. § 25 tilladelsen indeholder bl.a. Københavns Kommunes begrundede konklusion, dvs. en beskrivelse af hvad Københavns Kommune lægger vægt på i afgørelsen.

Den supplerende miljøkonsekvensrapport og udkastet til § 25-tilladelse er i offentlig høring i 12 uger fra den 2. juni til den 24. august 2025. Hvis du har bemærkninger til dette, kan du afgive dine bemærkninger her på siden senest søndag d. 24. august.

Når den offentlige høring er afsluttet, udarbejder Københavns Kommune en hvidbog over alle modtagne høringssvar. Det omfatter både høringssvar fra denne høring, samt de høringssvar som Københavns Kommune modtog ifm. høringen af miljøkonsekvensrapporten for M5 i perioden 1. august til 26. september 2024. Høringssvar, der tidligere er fremsendt, skal derfor ikke genfremsendes.

Du kan læse mere om den videre proces, på Københavns Kommunes hjemmeside:
<https://metrolinjem5.kk.dk/> _

Obs: Foruden de 88 høringssvar som er indsendt via kommunens høringsportal 'Blivhørt' er der også indsendt yderligere 7 uden om portalen. De er ogsåledes indkommet. Det reviderede udkast til § 25 tilladelse kan ses på <https://www.kk.dk/plan-og-byg/plan-og-byg/plan-og-byg>. Der er således i alt 95 høringssvar i alt.

De 7 høringssvar findes til sidst i dette dokument.

De er indsendt af:

Du kan også tilgå en online version af den supplerende miljøkonsekvensrapport. Denne indeholder bl.a. et kort, der viser linjeføringen mere detaljeret, så du fx kan zoome ind på dit lokalområde. Den kan tilgås her:

<https://experience.arcgis.com/experience/3f030bb35e864cfe95e11c7493e40899/page/>

Bilag vedhæftet høringsmaterialet vil være bagerst i PDF'en

Høringssvar opsummeret

I alt: 88 svar

Svar afgivet på vegne af andre: 26

Borger: 72

Virksomheder: 11

Medarbejdere: 5

Obs: Foruden de 88 høringssvar som er indsendt via kommunens høringsportal 'Blivhørt' er der også indsendt yderligere 7 uden om portalen. Der er således indkommet 95 høringssvar i alt.

De 7 høringssvar findes til sidst i dette dokument. De er indsendt af:

- 1) Østerbro Lokaludvalg
- 2) Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø (SGAV)
- 3) Region Hovedstaden
- 4) String Megaregion
- 5) Malmö Stad
- 6) Eslövs Kommun
- 7) En borger

Oversigt over høringssvar

ID	Indsendt af	Virksomhed / organisation	På vegne af	Vejnavn	Post nr.	By	�ndret
1	Borger			Stampesgade	1702	København V	
2	Borger			Elbagade	2300	København S	
3	Borger			Trommesalen	1614	København V	
4	Borger			Parmagade	2300	København S	
5	Borger			Grønjordskollegiet	2300	København S	
6	Borger			Parmagade	2300	København S	
7	Borger			B�ringvej	2770	Kastrup	
8	Borger		AB Prøvestenen	Kongedybs Allé	2300	København S	
9	Borger			Rantzausgade	2200	København N	
10	Medarbejder		Christianshavns Lokaludvalg				
11	Borger		Kofoeds Skole	Jenagade	2300	København S	
12	Borger			Galionsvej	1437	København K	
13	Virksomhed / organisation	GREENIFY ApS	GREENIFY ApS	Jenagade	2300	København S	
14	Borger			Philip De Langes Allé	1435	København K	
15	Borger			Axel Heides Gade	2300	København S	
16	Borger			Jenagade	2300	København S	
17	Borger			Margretheholmsvej	1432	København K	
18	Borger		Ejerforningen Trommesalen 3+3B	Trommesalen	1614	København V	
19	Borger			Højdevej	2300	København S	
20	Borger			Højdevej	2300	København S	

21	Borger			Sofiegade	1418	København K	
22	Borger			Sofiegade	1418	København K	
23	Borger			Margretheholmsvej	1432	København K	
24	Borger			Reventlowsgade	1651	København V	
25	Borger			Reventlowsgade	1651	København V	
26	Borger			Strandboulevarden	2100	København Ø	
27	Borger			C V E Knuths Vej	2900	Hellerup	
28	Borger		Udviklingsselskabet By & Havn I/S	Ådalsvej	2720	Vanløse	
29	Virksomhed / organisation	Rigspolitiet	Københavns Politi	Polititorvet	1567	København V	
30	Borger			Parmagade	2300	København S	
31	Borger			Ingolfs Allé	2300	København S	
32	Borger			Ingolfs Allé	2300	København S	
33	Borger			Højdevej	2300	København S	
34	Borger			Højdevej	2300	København S	
35	Borger			Søflygade	1432	København K	
36	Medarbejder		Amager Øst Lokaludvalg				
37	Borger			Rialtovej	2300	København S	
38	Virksomhed / organisation	Frederiksberg Kommune	Frederiksberg Kommune	Smallegade	2000	Frederiksberg	
39	Borger		Grundejerforeningen Valhal af 1. April 1912	Rialtovej	2300	København S	
40	Virksomhed / organisation	Banedanmark	Banedanmark	Carsten Niebuhrs Gade	1577	København V	
41	Borger			Reventlowsgade	1651	København V	
42							Slettet af bruger

43	Virksomhed / organisation	Tårnby Kommune	Tårnby Kommune	Amager Landevej	2770	Kastrup	
44	Borger			Rialtovej	2300	København S	
45	Medarbejder		Amager Vest Lokaludvalg				
46	Borger		Dansk Erhverv	Virum Stationsvej	2830	Virum	
47	Virksomhed / organisation	DR		Emil Holms Kanal	2300	København S	
48	Borger		Greater Copenhagen	Søbakkevej	2840	Holte, Øverød	
49	Medarbejder		Indre By Lokaludvalg				
50	Borger		Grundejerforeningen Dyveke, Grundejerforeningen Gimle	Vatnavej	2300	København S	
51	Virksomhed / organisation	HOFOR A/S	HOFOR A/S	Ørestads Boulevard	2300	København S	
52	Virksomhed / organisation	SKANSKA DANMARK A/S	Skanska Danmark A/S	Havneholmen	2450	København SV	
53	Borger			Rialtovej	2300	København S	
54	Virksomhed / organisation	COPENHAGEN MALMÖ PORT, FILIAL AF COPENHAGEN MALMÖ PORT AB, SVERIGE	Copenhagen Malmö Port	Containervej	2150	Nordhavn	
55	Borger			Thingvalla Allé	2300	København S	
56	Borger			Reventlowsgade	1651	København V	
57	Virksomhed / organisation	JERNBANECAFEEN ApS	Jernbanecafeen ApS	Reventlowsgade	1651	København V	
58	Virksomhed / organisation	JERNBANECAFEEN ApS		Reventlowsgade	1651	København V	

59	Borger		E/F Reventlowsgade 26-30	Reventlowsgade	1651	København V	
60	Borger			Strandlodsvej	2300	København S	
61	Borger			Strandlodsvej	2300	København S	
62	Borger			Strandlodsvej	2300	København S	
63	Borger			Enrumvej	2942	Skodsborg	
64	Borger			Rialtovej	2300	København S	
65	Borger			Margretheholmsvej	1432	København K	
66	Borger			Margretheholmsvej	1432	København K	
67	Borger			Luftmarinegade	1432	København K	
68	Borger			Strandlodsvej	2300	København S	
69	Borger			Strandlodsvej	2300	København S	
69	Borger			Reventlowsgade	1651	København V	
71	Borger			Reventlowsgade	1651	København V	
72	Borger			Strandlodsvej	2300	København S	
73	Borger			Luganovej	2300	København S	
74	Medarbejder		Vesterbro Lokaludvalg				
75	Borger			Rialtovej	2300	København S	
76	Borger			Strandlodsvej	2300	København S	
77	Borger			Luganovej	2300	København S	
78	Borger			Rialtovej	2300	København S	
79	Borger			Vatnavej	2300	København S	
80	Borger		Skolebestyrelsen ved Skolen ved Dybbølsbro	Gasværksvej	1656	København V	
81	Borger		Tietgens Karres Gårdlaug	Colbjørnsensgade	1652	København V	

82	Borger			Prøvestens Allé	2300	København S	
83	Borger		AB Stampe	Colbjørnsensgade	1652	København V	
84	Borger			Rialtovej	2300	København S	
85	Borger			Stampesgade	1702	København V	
86	Borger			Reventlowsgade	1651	København V	
87	Borger			Luganovej	2300	København S	
88	Borger			Stampesgade	1702	København V	

Høringssvar vedrørende: Supplerende miljøkonsekvensrapport samt § 25 tilladelse, M5

Svarnr.: 1 Borger

Vejnavn: Stampesgade

Postnr. og by: 1702 København V

Høringssvar:

Som beboer meget tæt ved KBH H, der netop har fået en metro for 5 år siden, er det skuffende at vi igen skal rammes i 10 år. Jeg henstiller til at der undersøges og overvejes alternative placeringer af KBH H Metro M5, på den anden side af KBH H, mod Tivoli.

Derudover, så beskriver høringrapporten ikke muligheder for kompensation ifm. støj, vibration eller andre gener eller overtagelse af lejligheder ifm. byggeri.

Der er således indkommet 95 høringssvar i alt.

Svarnr.: 2 Borger
De høringssvar findes til sidst i dette dokument.

De er indsendt af:

Vejnavn: Elbagade

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:

Tidlige høringer viser at høringssvr næppe bliver læst, så jeres opfordring til deltage vil jeg betegne som latterlig. Een gang til for Prins Knud: Vi vil ikke have en M5 der kløver Margretheholms Havn i 2 lige store dele.

Svarnr.: 3 Borger

Vejnavn: Trommesalen

Postnr. og by: 1614 København V

Høringssvar:

Trommesalen er en utrolig lille gade som i forvejen er udfordret i forhold til vareleveringer og almindelig dagligdag. Jeg har ikke blot virksomhed her jeg bor i gaden. Der er andet end virksomheder. Det ville blive til endnu større gene for alle at så lille en gade skal døje med den mængde af personer som vil komme igennem en metro. Jeg ville på det kraftigste anbefale at I spørger folk som bor i gaden samt virksomhederne frem for at tage beslutninger som ikke giver logistisk mening. Vi døjer i forvejen med at gaden bliver revet op i tide og utide og gør det umuligt at leve og bor her. Hvis i vælger at bruge Trommesalen vil det få så store konsekvenser at I tvinger folk fra hus og hjem.

Svarnr.: 4 Borger

Vejnavn: Parmagade

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:

Jeg forstår ikke, hvorfor den nye metrostation Amagerbrogade Syd skal ligge på Sundbyøsterplads. Pladsen blev lavet om cirka 2,5 år siden og er blevet til et gennemtænkt, arkitekttegnet sted, et nyt opholdsrum til beboerne. Nu skal det blive ødelagt igen. Som alternative kunne stationen komme til at være på den meget større Sundbyvesterplads, som allerede nu er et stoppested for mange forskellige buslinjer.

Svarnr.: 5 Borger

Vejnavn: Grønjordskollegiet

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:

Jeg ønsker ikke en ny metro. Den nye metro, samt Lynetteholmen, vil kun gøre den offentlige trafik dyre, og drive bolig priserne op. Det bekymrer mig utrolig meget, at kommunen har vendt de almene danskere ryggen, til fordel for store firmaer og overklassen. At jeg som arbejder, kan ende med at blive tvunget til at flytte fra mit skønne København, gør mig utrolig ked af det. Jeg slider og slæber hver dag, og skal blive ved til jeg er 72 år, lever fra lønseddel til lønseddel, for at kunne blive i den by jeg elsker og det land jeg holder af, skærper mig dybt i sjælen. Vi snakker om grøn energi og fokus på mindre CO2 udslip, men samtidig hæver vi priserne på den offentlige trafik, så man sidder og tænker om det overhovedet kan betale sig at lade bilen stå? Og hæver priserne på boliger, ikke kun i København, hvornår stopper det?

Svarnr.: 6 Borger

Vejnavn: Parmagade

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:

Jeg forstår slet ikke, hvorfor den nye metrostation Amagerbrogade Syd skal ligge på Sundbyøsterplads. Pladsen blev lavet om for et par år siden, har kostet millioner at anlægge og er et frirum for rigtig mange, ikke mindst skoleelever og børn på legepladsen og skæve eksistenser. Kan det virkelig have sin rigtighed at KK ikke vidste at Sundbyøster Plads kunne komme i spil til Metro station? Jeg synes virkelig det er skidt planlægning - og jeg har læst at et af argumenterne er at pladsen er valgt fordi Amagers sporvogne havde endestation her. Vi er i 2025, og det kan ikke være rigtigt at en så historisk uanseelig detalje kan få betydning for beslutninger der træffes i 2025.

Svarnr.: 7 Borger

Vejnavn: Båringvej

Postnr. og by: 2770 Kastrup

Høringssvar:

Jeg er ganske ligeglad med hvor KK bygger metrolinjer, men jeg er ikke ligeglad, når der lægges ekstra afgifter på brugere af nuværende metrolinjer. Nuværende metrolinjer har betydet nedlæggelse og omlægninger af busruter for at skaffe passagerer til metroen så mange er tvunget på omveje og tvunget ind i metroen... Nu vil KK så have disse tvangspassagerer til at betale for flere fantasiprojekter :o Hvordan går det med den seneste som er City-Ringen? Når jeg en sjælden gang kører med der er der ret tomt. Hvad med at lægge en ekstra afgift på de der BOR i København eller de der bruger metro I KØBENHAVN? Og ikke straffe os der bor uden for KK? Men nå nej det er jo Amager - Ligegyldigt for dem i KK :o Tak for ingenting

Svarnr.: 8 På vegne af interesseorganisation eller borger AB Prøvestenen**Høringssvar:**

Vores Andelsforening AB Prøvestenen, er en bevaringsværdig kategori 4 ejendom med en selvstændig beslutnings begrænsende deklaration , opført i 1920/21. Vi har allerede et skrøbeligt fundament og døjer med både kloakerings, vandforsyning og sætningsskader. Det er forventningen, at graver man en ny M5 direkte under vores ejendomme, må KK.dk forvente ikke bare store men også ødelæggende sætningsskader i ejendommen, hvilket vil underminere KK's krav på deklarationsbeløbet samt forventeligt store udgifter til udbedrende reparationer.

Svarnr.: 9 Borger

Vejnavn: Rantzausgade

Postnr. og by: 2200 København N

Høringssvar:

Høringssvar: Optimering af M5-planer – Støtte til fravalg af byggeplads i Jenagade
Hermed indsendes høringssvar vedrørende det optimerede forslag til Metrostrækning M5. Vi vil gerne udtrykke vores fulde opbakning til forslaget, som det foreligger, med særligt fokus på fravalget af en byggeplads i Jenagade.

Vi ser den nuværende revision som en klar og betydelig forbedring. Elimineringen af en byggeplads i Jenagade fjerner en række negative konsekvenser for lokalområdet. Dette inkluderer ikke kun de gener, der uundgåeligt følger med en stor byggeplads, men også de potentielt indgribende ekspropriationer, som det tidligere forslag ville have medført. En yderligere væsentlig besparelse ligger i de undgåede erstatningsomkostninger for kommunen. En byggeplads i Jenagade ville have umuliggjort hoteldrift i området og dermed krævet erstatning for lejeindtægter fra de tre hoteller på nabomatriklerne i Nyrnberggade. Ved at undgå dette tiltag sikres en mere hensynsfuld udvikling for beboerne og de omkringliggende virksomheder, samtidig med at unødige kommunale udgifter undgås.

Endvidere er vi meget positive over den forventede reduktion af CO₂-forbruget og den markante mindselse af tung trafik i området. Med op til 4.000 færre lastbiltransporter vil vi opleve en betydelig forbedring af luftkvaliteten og et reduceret støjniveau, hvilket vil bidrage positivt til miljøet og livskvaliteten i lokalområdet. Dette er et vigtigt skridt i retning af en mere bæredygtig byudvikling.

Vi noterer os også med tilfredshed, at det fortsat vil være muligt at anlægge en metroforbindelse til Malmø, uafhængigt af en byggeplads og et afgangskammer i Jenagade. Dette viser, at ambitionerne for den fremtidige infrastruktur kan opretholdes, samtidig med at man tager hensyn til lokale forhold og minimerer negative påvirkninger.

Samlet set finder vi, at det optimerede forslag er velovervejet og tager hensyn til både byudvikling, miljø og borgernes interesser. Vi opfordrer til, at forslaget godkendes i sin nuværende form.

Svarnr.: 10 På vegne af interesseorganisation eller borger Christianshavns Lokaludvalg

Høringssvar:

For Christianshavn er det vigtigt, at metrolinje M5 fremtidssikres, så den ikke bliver en gene for kommende generationer, der bor på eller færdes i Margretheholm og Margretheholm Havn. En højbane vil dele de kommende byområder i to og vil for fremtidens beboere være lige så uforståelig, som Bispeengbuens motorvej i 1. sals højde er for nutidens indbyggere.

Vi vurderer, at en beslutning om etape 1 af M5 har betydning for, hvordan den efterfølgende etape udformes. Derfor bør det tydeligt fremgå af sagen til politikerne om miljøkonsekvensrapporten, hvilke konsekvenser en højbane har for Margretheholm og hvilke konsekvenser en tunnel har.

Vi ønsker fortsat, at metrostationen Prags Boulevard forbliver en undergrundsstation. Med ændringen til højbanestation virker det som om, at beslutningen om en højbane til Lynetteholm allerede er taget. Hvis man afstår fra at ændre metrostationen til en undergrundsstation, vil valget mellem en tunnel eller højbane ikke være et reelt valg.

I aftalen om byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm fremgår det, at en tunnelløsning fra Prags Boulevard til Lynetteholm kan tilkøbes. I et svar den 25. april 2025 fra Økonomiforvaltningen til lokaludvalget (vedlagt) nævnes det, at det drejer sig om 1½

milliard kroner.

Der kan findes politiske løsninger på dette. En ½ milliard kroner kan findes ved at finansiere underskuddet på Nordhavns metroen M4 på anden måde end at putte underskuddet ind i M5 (se side 6, næstsidste afsnit, under overskriften "Nordhavnsmetro" i aftalen om byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm).

Højbanen fra Prags Boulevard vil gå hen over de private grunde Kløverparken, som Skanska ejer, og Refshaleøen, som Refshaleøens Ejendomsselskab ejer. Kompensationen for ekspropriation og de færre muligheder for byggeri mv. under højbanen ville kunne dække en stor del af restbeløbet.

Derudover har vi følgende bemærkninger og spørgsmål:

- Så længe der ikke er taget stilling til, om metrolinje M5 mellem Prags Boulevard og Lynetteholm skal lægges i tunnel eller være en højbane, holdes beboerne på Margretheholm hen i uvished. Det er uholdbart. Hvornår beslutter kommunen sig for, om den vil tilkøbe tunnelen?
- I et svar den 26. maj 2025 skriver Økonomiforvaltningen til lokaludvalget (vedlagt): "Anlægget af tunnelloøsningen vil medføre træk på anlægsrammen. Af den årsag vil en tunnelloøsning eksempelvis ikke kunne finansieres direkte af låntagning eller København Kommunes opsparede midler uden rammetrækket også håndteres."

Det må betyde, at rammetrækket kan håndteres. Er det rigtigt forstået? I givet fald beder vi om, at Økonomiforvaltningen orienterer Borgerrepræsentationen om, hvordan det kan håndteres.

- Det vil blive marginalt dyrere at lægge metrolinje M5 mellem Prags Boulevard og Lynetteholm i en tunnel end på en højbane. I svaret den 26. maj 2025 skriver Økonomiforvaltningen: "For at sikre en metroløsning, der både betjener eksisterende dele af byen og samtidig langtidssikrer metronettet har det desuden været nødvendigt, at Københavns Kommune og metropassagererne også bidrager."

Hvor meget mere vil metropassagererne skulle bidrage med, for at metrolinje M5 mellem Prags Boulevard og Lynetteholm kan lægges i en tunnel? Med andre ord: Hvor meget vil billetprisen skulle hæves med?

Vi henviser til lufthavnstillægget, der indgår i aftalen mellem regeringen og Københavns Kommune om byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm.

Med venlig hilsen
Asbjørn Kaasgaard,
forperson for Christianshavns Lokaludvalg



24. juni 2025
J.nr. 2025-0195581

Økonomiforvaltningen

For Christianshavn er det vigtigt, at metrolinje M5 fremtidssikres, så den ikke bliver en gene for kommende generationer, der bor på eller færdes i Margretheholm og Margretheholm Havn. En højbane vil dele de kommende byområder i to og vil for fremtidens beboere være lige så uforståelig, som Bispeengbuens motorvej i 1. sals højde er for nutidens indbyggere.

Vi vurderer, at en beslutning om etape 1 af M5 har betydning for, hvordan den efterfølgende etape udformes. Derfor bør det tydeligt fremgå af sagen til politikerne om miljøkonsekvensrapporten, hvilke konsekvenser en højbane har for Margretheholm og hvilke konsekvenser en tunnel har.

Vi ønsker fortsat, at metrostationen Prags Boulevard forbliver en undergrundsstation. Med ændringen til højbanestation virker det som om, at beslutningen om en højbane til Lynetteholm allerede er taget. Hvis man afstår fra at ændre metrostationen til en undergrundsstation, vil valget mellem en tunnel eller højbane ikke være et reelt valg.

I aftalen om byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm fremgår det, at en tunnelløsning fra Prags Boulevard til Lynetteholm kan tilkøbes. I et svar den 25. april 2025 fra Økonomiforvaltningen til lokaludvalget (vedlagt) nævnes det, at det drejer det sig om 1½ milliard kroner.

Der kan findes politiske løsninger på dette. En ½ milliard kroner kan findes ved at finansiere underskuddet på Nordhavns metroen M4 på anden måde end at putte underskuddet ind i M5 (se side 6, næstsidsste afsnit, under overskriften "Nordhavnsmetro" i aftalen om byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm).

Højbanen fra Prags Boulevard vil gå hen over de private grunde Kløverparken, som Skanska ejer, og Refshaleøen, som Refshaleøens Ejendomsselskab ejer. Kompensationen for ekspropriation og de færre muligheder for byggeri mv. under højbanen ville kunne dække en stor del af restbeløbet.

Derudover har vi følgende bemærkninger og spørgsmål:

- Så længe der ikke er taget stilling til, om metrolinje M5 mellem Prags Boulevard og Lynetteholm skal lægges i tunnel eller være en højbane, holdes beboerne på Margretheholm hen i uvished. Det er uholdbart. Hvornår beslutter kommunen sig for, om den vil tilkøbe tunnelen?
- I et svar den 26. maj 2025 skriver Økonomiforvaltningen til lokaludvalget (vedlagt): "Anlægget af tunnellsøsningen vil medføre træk på anlægsrammen. Af den årsag vil en tunnellsøsning eksempelvis ikke kunne finansieres direkte af låntagning eller København Kommunes opsparede midler uden rammetrækket også håndteres."

Det må betyde, at rammetrækket kan håndteres. Er det rigtigt forstået? I givet fald beder vi om, at Økonomiforvaltningen orienterer Borgerrepræsentationen om, hvordan det kan håndteres.

- Det vil blive marginalt dyrere at lægge metrolinje M5 mellem Prags Boulevard og Lynetteholm i en tunnel end på en højbane. I svaret den 26. maj 2025 skriver Økonomiforvaltningen: "For at sikre en metroløsning, der både betjener eksisterende dele af byen og samtidig langtidssikrer metronettet har det desuden været nødvendigt, at Københavns Kommune og metropassagererne også bidrager."

Hvor meget mere vil metropassagererne skulle bidrage med, for at metrolinje M5 mellem Prags Boulevard og Lynetteholm kan lægges i en tunnel? Med andre ord: Hvor meget vil billetprisen skulle hæves med?

Vi henviser til lufthavnstillægget, der indgår i aftalen mellem regeringen og Københavns Kommune om byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm.

Med venlig hilsen

Asbjørn Kaasgaard,
forperson for Christianshavns Lokaludvalg

Fra: Sebastian Juel Frandsen

Sendt: 25. april 2025 15:35

Emne: SV: Christianshavns Lokaludvalg med spørgsmål vedr. aftalen om byudvikling og infrastruktur i forbindelse med Lynetteholm

Kære Asbjørn

Find herunder svar på jeres spørgsmål om aftale om byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm

1. Finansiering

Økonomiforvaltningen bemærker, at der er indgået en politisk aftale, hvor anlæg af metrolinje M5 og 1. etape af Østlig Ringvej primært finansieres af byudvikling i Østhavnen. Derudover bidrager Københavns Kommune og tillæg på den kollektive transport.

Dermed bliver der etableret en ny metrolinje, der løser kapacitetsudfordringerne i det eksisterende metronet, betjener dele af Amager, der ikke har metro i dag og samtidig betjener de nye byudviklingsområder i Østhavnen.

Det kan bemærkes, at staten påtager sig halvdelen af risikoen, såfremt der ikke realiseres dividender fra byudvikling for de 19,8 mia. kr., som indgår i projektøkonomien. Ligesom staten påtager sig risikoen for evt. fordyrelser af anlægget af Østlig Ringvej. I forhold til spørgsmål om, hvorfor staten ikke bidrager med yderligere finansiering, må dette spørgsmål stilles til regeringen.

Det skal desuden bemærkes, at antallet af beboere og arbejdspladser i Østhavnen løbende er blevet justeret siden principaftalen om Lynetteholm blev lanceret i 2018. Med en bebyggelsestæthed på 115 % på Lynetteholm vil man få en oplevet tæthed, der minder om Nordhavn, når den er fuldt udbygget.

Det er desuden muligt at finde en uddybning af disse tal i vedhæftede notat om [Ajourføring af antal beboere og arbejdspladser i Østhavnen](#)

2. Dokport i kronløbet

Økonomiforvaltningen bemærker, at det er korrekt, at afstanden mellem Lynetteholm og Nordhavn er kort nok til, at der på sigt kan etableres en dokport, der fungerer som en sluse på den måde, at den kan lukkes ved højvande eller stormflod og dermed holde vandet ude.

Den indgåede aftale omhandler byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm og dermed ikke stormflodssikringen af København.

Dokporten er først relevant på et senere tidspunkt, og der er derfor endnu ikke besluttet et teknologivalg for port-løsningen. Beregningen af det optimale anlægstidspunkt for portløsningen indgår i Københavns Kommunes risikostyringsplan.

Der henvises desuden til arbejdet med forundersøgelse af stormflodssikring af København, som Sund & Bælt udfører for Transportministeriet, og det kan bemærkes, at der endnu ikke er taget stilling til finansiering: [Forundersøgelse af stormflodssikring af København](#)

3. Metro M5

Økonomiforvaltningen bemærker, at der i aftalen er noteret, at det er muligt for parterne at foretage tilkøb vedrørende linjen, fx at metrolinjen føres i tunnel fra Prags Boulevard til stationen Lynetteholm N, såfremt den pågældende part anviser finansiering hertil.

Derudover bemærker forvaltningen, at metrolinje M5 er etapedelt således, at strækningen langs Margretheholm og Margretheholm Havn først skal åbne i 2045 og dermed skal anlægges cirka 10 år senere end etape 1. Anlægsperioden forventes derfor at starte efter 2036.

Hvis der på nuværende tidspunkt skulle vedtages en tunnelløsning mellem stationen v/ Prags Boulevard Øst (Kløverparken) og v/ Refshaleøen, ville det have en anlægspris på ca. 1,9 mia. kr. og en restfinansiering på ca. 1,5 mia. kr. Det ville være et beløb som Københavns Kommune ville skulle afsætte ved aftaleindgåelse. Det ville desuden være et beløb, der ville skulle tages fra anlægsrammen.

En letbaneløsning er ikke blevet undersøgt, eftersom letbane som transportmiddel på denne strækning blev fravalgt af Borgerrepræsentationen ved undersøgelsen Kollektiv Infrastruktur i København i 2017.

4. Østlig Ringvej

Økonomiforvaltningen bemærker, at det er noteret i aftalen, at der med anlæg af alene den første etape af Østlig Ringvej kan være behov for yderligere foranstaltninger for at sikre afviklingen af trafikken til og fra Lynetteholm, fx ved at lukke vejforbindelsen for gennemkørende trafik over Refshaleøen.

Der er desuden igangsat miljøkonsekvensvurdering af en opgradering af Refshalevej til en to-sporet vej med cykelsti og fortov.

Første etape af Østlig Ringvej er en forudsætning for byudviklingen på Lynetteholm. I aftalen indgår desuden en fælles ambition mellem parterne om en fuld Østlig Ringvej, da anden etape af Østlig Ringvej vil yde et nødvendigt bidrag til at løse de trafikale udfordringer i København, herunder muliggøre en omlægning af den trafik, der i dag benytter den østlige del af Ring 2 og dermed reducere den gennemkørende trafik i de centrale bydele.

Brugerbetaling på Østlig Ringvej er tidligere blevet undersøgt og er fravalgt, da det ville medføre, at færre ville benytte ringvejen. Dermed ville man ikke få den aflastning af de indre dele af København, som Østlig Ringvej uden brugerbetaling forventes at kunne bidrage med.

I forbindelse med delaftale til budget 2021 om Lynetteholm indgået på Rådhuset har partierne bag budgetaftalen noteret, at ifm. anlæg af Østlig Ringvej er der enighed om at flytte yderligere trafik ud i Østlig Ringvej, herunder særligt tung trafik, ved hjælp af trafiksanering. Der er endnu ikke vedtaget tiltag herom.

Miljøkonsekvensvurderingen for Østlig Ringvej forventes færdig medio 2026 og vil derefter komme i høring. Det kan desuden noteres, at der i aftalen står beskrevet, at anlægslove for infrastrukturen først kan vedtages, når miljøvurderingerne er afsluttede, og der har været offentlige høringer, hvor borgere, erhvervsliv og øvrige interessenter har mulighed for at afgive høringssvar

5. Infrastruktur

Økonomiforvaltningen bemærker, at det står i aftalen, at Københavns Kommune vil stå for at etablere en cykelbro mellem Østerbro og Refshaleøen, som kan understøtte en god cykelinfrastruktur til Lynetteholm og dermed ikke en pendulfærge.

De kort, der henvises til ift. Quintus omhandler, hvilke matrikler der indskydes i selskabet og omhandler derfor ikke fredninger. Der er ikke ifm. aftalen udarbejdet selvstændige kort over fredninger, men det kan oplyses, at der skal ske afløftning af fortidsminder og fortidsmindebeskyttelseslinjer generelt i Østhavnen som følge af aftalens ordlyd herom på s. 5.

En evt. kanal syd for Refshaleøen er ikke en del af aftalen om byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm, og derfor indgår den ikke i materialet. Det kan desuden bemærkes, at der stadig udestår mange beslutninger om den konkrete, videre planlægning af byudviklingen og den lokale infrastruktur i Østhavnen.

6. By & Havn

I den oprindelige principaftale om Lynetteholm fra 2018, bemærkes det, at "parternes økonomiske rettigheder og forpligtelser i relation til selskabets aktiviteter fastlægges i overensstemmelse med deres respektive ejerandel. Staten forvalter alene sit medejerskab til selskabet 3 gennem sit ejerskab til By & Havn. Staten udpeger yderligere ét medlem til By & Havns bestyrelse, således at staten udpeger 3 medlemmer, mens Københavns Kommune udpeger 4 medlemmer, hvoraf formanden udpeges efter aftale med staten."

Økonomiforvaltningen bemærker, at Københavns Kommune og staten med aftalen indgår i et fælles projekt, der udvider By & Havns samlede portefølje. Samtidig påtager staten sig halvdelen af risikoen, såfremt der ikke realiseres dividender fra byudvikling for de 19,8 mia. kr., som indgår i projektøkonomien.

Den endelige selskabsorganisering under By & Havn I/S skal afklares og afdækkes medio 2025.

7. Renseanlæg Lynetten

Økonomiforvaltningen bemærker, at fremtiden for BIOFOS' reseauanlæg på Refshaleøen skal besluttes af ejerne, herunder stillingtagen til finansiering. Det fremgår af aftalen, at staten vil tilvejebringe det nødvendige lovgrundlag, hvis BIOFOS træffer beslutning om at flytte Renseanlægget Lynetten.

Med venlig hilsen

Sebastian Juel Frandsen
Specialkonsulent
Lynetteholmssekretariatet

KØBENHAVNS KOMMUNE
Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling

Fra: Sebastian Juel Frandsen

Sendt: 26. maj 2025 13:08

Emne: SV: Spørgsmål fra forperson for lokaludvalg om M5 og om Lynetteholm

Kære Asbjørn

Find herunder Økonomiforvaltningens svar på jeres opfølgende spørgsmål om aftale om byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm.

1. Afvikling af trafik til og fra Lynetteholm

Der er ikke lavet konkrete undersøgelser af, hvordan evt. yderligere foranstaltninger ville kunne etableres. I 2022 udarbejdede Transportministeriet analysen Samfundsøkonomiske effekter ved udvikling af Østhavnen. I den undersøgte man blandt andet effekter af en kort Østlig Ringvej, hvor der var lukket for gennemkørsel – se bilag 1, s. 11-12 til analysen via dette link: <https://www.trm.dk/publikationer/2022/analyse-samfundsøkonomiske-effekter-ved-udvikling-af-østhavnen>

Udover en miljøkonsekvensrapport for anlæg af den fulde Østlig Ringvej, udarbejder Sund og Bælt også en rapport, der belyser miljøkonsekvenserne af anlæg af 1. etape af Østlig Ringvej, herunder på trafikken. Miljøkonsekvensrapporterne forventes at blive offentliggjort og sendt i høring i 2026.

Forvaltningen noterer desuden, at der står i aftalen, at anden etape af Østlig Ringvej vil yde et nødvendigt bidrag til at løse de trafikale udfordringer i København, og at parterne på den baggrund har en fælles ambition om at etablere en fuld Østlig Ringvej.

2. Metroforbindelse til Nordhavn

I Metroselskabets udredning om Metrobetjening af Lynetteholm fra 2020, indgår den nævnte udbygning af M4 fra Nordhavn til Lynetteholm som ét af tre undersøgte alternativer ([link til undersøgelsen](#)).

Dette blev sidenhen fravalgt, da løsningen ikke løser trængslen over havnesnittet eller leverer den kapacitet, som der er behov for i de nye byudviklingsområder i Nordhavn og i Østhavnen.

Københavns Kommune har efterfølgende besluttet linjeføring for forlængelsen af M4 i Nordhavn, og denne matcher ikke den forudsatte linjeføring af M4, hvis den skulle forlænges til Lynetteholm.

Økonomiforvaltningen noterer desuden, at M5 kobler sammen med eksisterende metronet på M1 (DR Byen), M2 (Lergravsparken) M3 og M4 (Københavns Hovedbanegård). M5 kan på sigt desuden udvides til en ringforbindelse over Østerport, Nørrebro, Rigshospitalet, Frederiksberg og videre til Københavns Hovedbanegård, og dermed yderligere kobles på det eksisterende metronet, såfremt dette politisk besluttet og der anvises finansiering hertil.

3. Restfinansiering af tunnelløsning

Restfinansieringen er det beløb, der skal findes finansiering til. Restfinansieringen dækker over alle omkostninger til anlæg, drift og reinvesteringer *fratrullet* passagerindtægter.

4. Finansieringsmuligheder for tunnelløsning

Beregningerne af udgifterne til finansiering af en mulig tunnelløsning har medtaget de elementer, som måtte være relevant for løsningen. I anlægsfasen vil arbejdsarealet have nogenlunde samme omfang uanset om der anlægges højbane eller tunnelløsning. I driftsfasen vil tunnelen optage mindre areal i byrummet. En overgang fra station over jorden til tunnel vil dog i sig selv begrænse byggeri. Derudover kan der være begrænsninger på, hvad der kan etableres oven på eller umiddelbart ved siden af en tunnel uden at der investeres betydelige midler i forstærkning af tunnelen.

Økonomiforvaltningen noterer desuden, at med den valgte etapedeling på Kløverparken vil finansiering til en evt. tunnelløsning først skulle findes frem mod midten af 2030'erne.

5. Erstatning for højbaneareal

Både i forbindelse med anlæg af højbane og tunnel bliver der behov for arbejdsareal og herved er der i begge scenarier udgifter til ekspropriation. Arealer der anvendes i driftsfasen skal eksproprieres permanent. By & Havn og Københavns Kommune overdrager arealer til Metro M5 vederlagsfrit til Metroselskabet ifm. anlæg af Metro og er således ikke en løsning på finansiering.

6. Finansieringselementer

Med aftale om Byudvikling og Infrastruktur til Lynetteholm er fastsat principperne for finansiering af Metro M5, som vil blive indarbejdet i en kommende anlægslov. Af aftalen fremgår: "Det er muligt for parterne at foretage tilkøb vedrørende linjen, fx at metrolinjen føres i tunnel fra v/Prags Boulevard Øst til stationen v/Lynetteholm N eller fremrykning af anden etape, såfremt den pågældende part anviser finansiering hertil."

Ønsker Københavns Kommune at tilkøbe tunnel, så skal kommunen finde finansiering hertil. Denne finansiering kan i princippet bestå af mange forskellige finansieringselementer. Infrastrukturen i aftalen er finansieret primært via byudvikling i Østhavnen. For at sikre en metroløsning, der både betjener eksisterende dele af byen og samtidig langtidssikrer metronettet har det desuden været nødvendigt, at Københavns Kommune og metropassagererne også bidrager. Disse elementer er således allerede indeholdt i aftalen.

Anlægget af tunnelløsningen vil medføre træk på anlægsrammen. Af den årsag vil en tunnelløsning eksempelvis ikke kunne finansieres direkte af låntagning eller København Kommunes opsparede midler uden rammetrækket også håndteres.

Økonomiforvaltningen noterer derfor, at det ikke kun handler om at finde anlægsfinansiering til en evt. tunnelløsning, men også at finde anlægsramme hertil. Der vil således udover finansiering til selve anlægsudgifterne skulle findes anlægsmåltal, som dermed ikke kunne bruges på elementer såsom skoler, daginstitutioner og øvrige funktioner, som kommunerne i dag bruger anlægsmåltal til.

7. Fortidsminder og fortidsmindebeskyttelseslinjer

Som beskrevet i aftalen er afløftning af disse bindinger flere steder en forudsætning for den fremtidige lokalplanlægning mv., hvilket i særlig grad gælder behovet for at muliggøre en opgradering af Refshalevej.

Konkret hvor og hvordan der afløftes fortidsmindefredninger, vil blive præciseret i lovgivningsarbejdet.

8. Dokport i Kronløbet

I svaret fra d. 25. april henvises til, at dokporten ikke vil være relevant, før Lynetteholm er færdiganlagt, således at halvøen og dokporten sammenlagt kan indgå i den samlede stormflodssikring. Der er ikke truffet beslutning om en stormflodssikring af København og dermed heller ikke om en prioritering af rækkefølgen for anlæg, men det fremgår af kommunens Stormflodsplan 2017 og den gældende Risikostyringsplan 2021, at behovet for etablering af en stormflodsport i nord vurderes at ligge efter en tilsvarende sikring i syd.

For yderligere oplysninger om stormflodssikring af hovedstadsområdet henvises til forundersøgelsen af stormflodssikring omkring København, som kan findes her: [Forundersøgelse af stormflodssikring af København](#)

9. Pris på dokport

Ifm. 'Delrapport 2 – Teknik, miljø og anlægsoverslag' under arbejdet med forundersøgelsen af stormflodssikring omkring København, er det beskrevet, at Kysttekniske anlægsrelaterede omkostninger jf. NAB 1-niveau, prisniveau 2023 ekskl. moms på dokporten har et anlægsoverslag på 2.364 mio. kr. samt drift- og vedligeholdelsesomkostninger 39,6 mio. kr. per år.

Delrapporten kan findes her: [Stormflodssikring af København](#)

10. Foranalyse af sejlads for mindre motorbåde og kajaker syd for Refshaleøen

I Budgetnotat TM117 står der, at foranalysen forventes færdig i juni 2026, og dens resultater forelægges Teknik- og Miljøudvalget forventeligt medio 2026. For yderligere informationer, henvises til Teknik- og Miljøforvaltningen, som udarbejder analysen.

11. Trafiksanering

I forundersøgelsen for Østlig Ringvej, er der udarbejdet en trafiksaneringsplan for Indre By. Planen giver et bud på, hvordan den gennemkørende trafik kan reduceres yderligere i relevante områder, i det tilfælde, hvor Østlig Ringvej etableres med brugerbetaling.

Økonomiforvaltningen noterer, at det sidenhen er blevet fravalgt at lave brugerbetaling på Østlig Ringvej.

Aktuelt arbejdes der ikke på planer, der specifikt målretter trafiksanerende tiltag mod etablering af Østlig Ringvej, og der foreligger heller ikke et budgetnotat herom. Pt. udarbejdes en miljøkonsekvensvurdering af Østlig Ringvej, og såfremt det endeligt besluttet at etablere Østlig Ringvej, vil der gå en årrække inden den er etableret. Således vil der også gå en årrække inden Københavns Kommune skal træffe beslutning om indretning af trafikken i København som følge af Østlig Ringvej.

Resumerapporten for forundersøgelsen kan findes her: [Østlig Ringvej_RESUMERAPPORT.pdf](#)

Med venlig hilsen

Sebastian Juel Frandsen
Specialkonsulent
Lynetteholmssekretariatet

KØBENHAVNS KOMMUNE
Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling

Svarnr.: 11 På vegne af interesseorganisation eller borger Kofoeds Skole

Høringssvar:

Vedr. Høring af supplerende miljøkonsekvensrapport for metrolinjen M5 (etape 1) samt et revideret udkast til tilladelse efter miljøvurderingslovens § 25.

Kofoeds Skole har i den supplerende miljøkonsekvensrapport for metrolinjen M5 bemærket følgende:

"Endelig optimeres linjeføringen i forhold til bl.a. dybde samt udjævning af kurver for at opnå hurtig og effektiv drift. En konsekvens af optimeringsforslagene er, at afgreningskammeret ved Jenagade, samt den mulige variant med afgreningskammer ved Lergravsparken i stedet for ved Jenagade ikke længere er nødvendige for forbindelsen til KVC. Metro M5 vil optage mere areal på Kløverparken, men Metroselskabet arbejder også med en smallere højbane, hvilket vil betyde, at Metro M5 samlet set optager mindre areal i Øst havnen."

Kofoeds Skole finder det positivt, at der ikke placeres et afgreningskammer i Jenagade, som Kofoeds Skole har skrevet i tidligere høringsvar om miljørapporten i august 2024 ville en placering i Jenagade havde betydet "øget tung trafik i hele området og føres ind i et område med butikker, restauranter, 3 skoler, 3 idrætshallen, boliger og erhverv. Jenagade, Nyrnberggade og Strandlodsvej (efter de nye cykelstier er etableret) er alle smalle veje med parkeringspladser og dermed dårlige mulighed for trafikalt overblik. Med butikker, skoler og idrætshal på Strandlodsvej, med Kofoeds Skole og idrætshal (Multihallen) i Jenagade og børn fra Nordøstamager skole og idrætshal i Holmbladsgade, som skal ind i boligområderne vil det være meget problematisk med den øgede tunge trafik."

Kofoeds Skole er derfor positiv om denne formulering i supplerende miljøkonsekvensrapport for metrolinjen M5

Svarnr.: 12 Borger

Vejnavn: Galionsvej

Postnr. og by: 1437 København K

Høringssvar:

En ny højbane vil være en eklatant fejltagelse. Først og fremmest fordi det er en uæstetisk løsning, der skaber den slags byrum, man ellers forsøger at undgå i andre sammenhænge. Men også fordi, det er en løsning, der optager meget plads i en by, hvor plads er en mangelvare. Pladsen kan bruges langt bedre til boliger og erhverv (og rekreative områder), og offeromkostningen ved en højbane er mig bekendt ikke belyst. Jeg tvivler f.eks. på, at man reelt sparede penge ved at bygge en højbane i Ørestad, og nu foreligger flere forslag til fremtidige Metro-linier, der vil kræve en nedgravning af Vanløse st. – så også her kan man stille spørgsmålstejn ved, om det var en klog økonomisk disposition at bygge over jorden.

Metro i København skal være under jorden.

Svarnr.: 13 På vegne af interesseorganisation eller borger GREENIFY ApS

Høringssvar:

Vedrørende supplerende miljøkonsekvensrapport og revideret udkast til §25-tilladelse for metrolinje M5 – offentlig høring

Greenify ApS er lejer på Jenagade 24, 2300 København S, og driver virksomhed fra adressen med daglig aktivitet i området.

Vi ønsker at tilkendegive vores opbakning til det optimerede forslag til metrolinje M5, som

nu er sendt i offentlig høring, hvor Jenagade ikke længere indgår som byggeplads eller placering for afgreningskammer. Vi ser det som en klar forbedring, der:

Fjerner risikoen for væsentlige gener og forstyrrelser i området, herunder ekspropriationer og tung trafik.

Reducerer CO₂-aftrykket markant i både anlægs- og driftsfasen.

Mindsker antallet af lastbiltransporter i lokalområdet med ca. 4.000 i forhold til tidligere forslag.

Vi vil samtidig opfordre til, at der i den endelige beslutning også tages hensyn til, at Jenagade-området rummer lydfølsomme aktiviteter, hvilket gør det vigtigt at analysere og vurdere eventuelle vibrationer og støjpåvirkninger fra tunnellerne med henblik på mulige justeringer.

Svarnr.: 14 Borger

Vejnavn: Philip De Langes Allé

Postnr. og by: 1435 København K

Høringssvar:

Nej tak til højbane, det er ikke kønt og det larmer.

Svarnr.: 15 Borger

Vejnavn: Axel Heides Gade

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:

Jeg har læst en stor del af jeres materiale, men syntes ikke, at der er det helt store om Bryggebroens metro station da I hele tiden taler om Trommesalen, Vesterbro og Prags Blvd. Som nærmeste nabo ser jeg frem til, at få en afspærret gade, med stor og tung trafik, samt en ulidelig andel af tragiskstøj og kaos, hvilket som sensitiv allerede nu fylder en del.

Jeg betvivler nødvendigheden af et metro stop ved Bryggebroen, da der allerede er 1 metro på Islands Brygge samt nybygget metro ved Fisketorvet.

Jeg kan heller ikke se noget materiale omkring den forøgede menneskemængde, som vil kunne komme til Bryggen, som i forvejen er nedlagt hver sommer og derfor kun vil skabe endnu mere støj samt svineri langs havnepromenaden. Er dette noget I har med i overvejelserne?

Desuden har jeg heller ikke kunne finde den helt store information om hvor ledes støjniveauerne af byggeriet samt tungt trafik vil påvirke dyrelivet på Amager Fælleden?

Svarnr.: 16 Borger

Vejnavn: Jenagade

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:

Vedr. miljøkonsekvensrapport for metrolinjen M5, samt supplerende miljøkonsekvensrapport for metrolinjen M5

Ejerforeningen i E/F Breslaugade 10- 14 takker for muligheden for at afgivet et høringssvar til supplerende miljøkonsekvensrapport for metrolinjen M5.

Ejerforeningen i Breslaugade er opmærksom på at linjeføringen vil gå fra Lergravsparkens

station mod Lynetteholmen ganske tæt på ejerforeningen i Breslaugade. Vi læser kortene, som at linjen føres under vores nabo ejendom på hjørnet af Lergravsvej og Nyrnberggade.

Ejerforeningen i Breslaugade kan ikke umiddelbart læse om miljøkonsekvenserne for vores ejendom. Ejerforeningen kunne derfor godt ønske en tilkendegivelse fra Metroselskabet på hvilke miljø konsekvenser metrobyggeriet M5 vil have for vores ejendom.

Af lokale medier (Amagerliv) kan vi læse at beboere på Lergravsvej er nervøse for byggeperioden og larm, samt at metrolinjen kun går 12 meter under bygningen.

Ejerforeningen i Breslaugade kunne derfor godt tænke sig en miljøvurdering af generne for vores ejendom både når det drejer sig om larm i byggeprocessen over og under jorden, samt evt. gener på længere sigt, når metroen kører.

Ejerforeninger hilser med tilfredshed, at der ikke skal bygge et afgreningskammer i Jenagade og man derfor vil have mindre tung trafik i området f.eks. i Nyrnberggade

På vegne af bestyrelsen

Kim Robert Olsen

Svarnr.: 17 Borger

Vejnavn: Margretheholmsvej

Postnr. og by: 1432 København K

Høringssvar:

M5 er delt i 2 etaper, og dette høringssvar gælder for etape 1. MEN der tages jo ikke højde for metrostation Prags Boulevard Øst også er start på etape 2, der ender på Lynetteholmen. Metrostation på Prags Boulevard bør sænkes fra højbro til samme kote som den viadukt, der skal ud til prøvestenen. Den videre linjeføring fra Prags Boulevard til skal være i en tunnel ud til Lynetteholmen, så det smalle område der er tilgængeligt på Margretheholmen med legepladser, grønne områder ikke opdeles af en skæmmende højbro i 3. sals højde, der totalt spolerer området. Så det hjælper ikke så meget, at I skriver, at beslutningen højbane/ tunnel til de 3 næste stationer først besluttet senere, hvis start metro fra Prags Boulevard ligger i en forkert start kote (=højbane).

Svarnr.: 18 På vegne af interesseorganisation eller borger Ejerforningen Trommesalen 3+3B

Høringssvar:

På vegne af Ejerforeningen Trommesalen 3+3B, indsendes hermed høringssvar vedrørende etablering af skakt i Trommesalen.

Vi vedlægger høringssvaret også som bilag af hensyn til opstilling samt fremhævede afsnit. Derudover vedhæftes bilag 1, der viser Metroselskabets egne figurer, der understøtter vores høringssvar.

Vi er en ejendom med 19 lejligheder som er fordelt på 13 ejerlejligheder og 6 erhvervslejligheder. I ejerlejlighederne er vi en blanding af husstande med småbørnsfamilier, familier med store/voksne børn samt pensionister. Trommesalen 3+3B, er den eneste ejendom i Trommesalen, der anvendes stort set udelukkende til bolig, og vi ligger direkte ud for, hvor skakten skal anlægges.

Trommesalen er en smal gade, hvor støjen i forbindelse med anlægsarbejdet vil blive

komprimeret og forstærket i forhold til anlæggelse på Vesterbrogade eller Vester Søgade, hvor støjen har meget større muligheder for at fordele sig ud i de åbne områder.

Det er et gennemgående træk i materialet, at anlægning af skakt i Trommesalen er forbundet med stor påvirkning, det samme gælder for Vesterbrogade, hvorimod anlægning af skakt på Vester Søgade er forbundet med lille eller moderat påvirkning af de nærmeste naboer. Derfor er det Ejerforeningens konklusion, baseret på uddrag af Metroselskabets materiale nedenfor, at skakten bør anlægges på Vester Søgade som oprindeligt planlagt, eller på Vesterbrogade som en alternativ løsning.

Foreningens har noteret sig Metroselskabets kommentarer til udvalgte punkter i materialet: Miljøkonsekvensrapport for M5 fra maj 2024 vedrørende placering af skakt i Vester Søgade samt Supplerende Miljøkonsekvens rapport for M5 fra april 2025 vedrørende placering af skakt hhv. i Trommesalen eller Vesterbrogade.

1. Trafik
2. Støj
3. Vibrationer
4. Menneskers sundhed og materielle goder
5. Ledningsføring
6. Landskab og visuelle forhold

Ad 1 Trafik

Trafikale udfordringer ved at anlægge skakten i Trommesalen:

- Trommesalen vil blive lukket for trafik i ca. 3 år pga. anlæg af skakten. Hertil kommer 8 måneders påvirkning af Vesterbrogade og 1 måneds påvirkning af Gl. Kongevej pga. omfattende ledningsomlægninger.
- For alternativet med en skakt i Trommesalen, skal stort set hele gaden inddrages til byggeplads i anlægsperioden. Dermed er der ikke adgang for biler, og cirka 35 bilparkeringspladser vil midlertidigt blive nedlagt. Dette er en betydelig konsekvens, da der i dag er belægningsprocenter på omkring 100 pct. i største delen af døgnet, både på Trommesalen og på nabogaderne.
- På grund af de omfattende ledningsarbejder vurderes den samlede trafikale påvirkning at være stor, hvis skakten anlægges i Trommesalen.
- Vi henviser til Metroselskabet egen figur 6.2, som kan findes i Bilag 1, side 80. Her ses det at gener i forbindelse med trafikken er Stor for Trommesalen, men moderat for de to alternativer ved anlægning af skakt på Vesterbrogade eller i Vester Søgade.

Ad 2 Støj

Støjpåvirkninger ved anlæggelse af skakt i Trommesalen:

- Beregningerne viser, at de højeste støjniveauer forventes at opstå i forbindelse med aktiviteter som spunsarbejde og anlæg af skakte. For eksempel kan der i visse faser være støjniveauer op til 86 dB ved Trommesalen og 82 dB ved Vesterbrogade under de mest støjende aktiviteter. De støjende aktiviteter vil blive udført i dagtimerne på hverdage. Støjniveauerne fra byggepladserne i natperioden vil derfor være betydeligt lavere svarende til hhv. 57 dB ved Trommesalen og 47 dB ved Vesterbrogade.
- I forbindelse med etablering af skakt ved Trommesalen er der vurderet en stor påvirkning. De nærmeste naboer er primært erhvervsbygninger, som vurderes som mere støjfølsomme i dagperioden end i natperioden. Vi vil gerne her fremhæve at beboerne i ejerforeningen Trommesalen 3+3B kommer til at bo direkte ud til arbejdspladsen med maksimal støjpåvirkning.
- Indenfor de perioder hvor der etableres spuns og sekantpæle, samt udgravning i hård kalk, kan der forekomme støjniveauer på op til henholdsvis 81 og 86 dB. I natperioden er

der beregnet støjniveauer på højst 57 dB på nærmeste facade, som er over nabopakkebekendtgørelsens natstøjgrænse på 55 dB. Til sammenligning er baggrundsstøjniveauet i området højt, omkring 63-68 dB. Vi vil gerne gøre opmærksom på at baggrundsstøjniveauet i Trommesalen er lavt, og i dele af natten næsten ikke eksisterende.

- Vi henviser til Metroselskabets egen figur 7.12, side 126, som kan findes i Bilag 1. Her ses det, at gener i forbindelse med støj er Stor for Trommesalen og Vesterbrogade. Samtidig henviser til Metroselskabets figur 7.14 i det oprindelige materiale, hvor støjpåvirkningen er angivet som Lille for de nærmeste naboer ved placering af skakt i Vester Søgade.

Ad 3. Vibrationer

Støjpåvirkninger ved anlæggelse af skakt i Trommesalen:

- Beregningerne viser, at grænseværdien for bygningsskadelige vibrationer under anlægsarbejdet kan risikere at blive overskredet for enkelte bygninger ved boring af sekantpæle ved Trommesalen og Vesterbrogade, og ved boring af spuns ved København H og Trommesalen.
- Derudover kan der forekomme overskridelse af grænseværdierne for vibrationskomfort i den periode, hvor spuns og sekantpæle etableres. Beregningerne viser overskridelser ved etablering af byggegrubeindfatning ved Trommesalen, Vesterbrogade, København H, v/ Bryggebroen, DR Byen, v/ Amagerbrogade Syd og Lergravsparken. Der estimeres et højere antal overskridelser af vibrationskomfortgrænserne ved Trommesalen og Vesterbrogade, når der bores sekantpæle sammenlignet med forboret og nedvibreret spuns omkring byggegruben.
- Vi henviser til Metroselskabets figur 8.8, som kan findes i Bilag 1. Her ses det at gener i forbindelse med vibrationer er Stor for Trommesalen og Vesterbrogade, hvorimod det af figur 8.16 fra det oprindelige materiale fremgår at vibrationspåvirkningen i Vester Søgade er lille.

Ad 4. Menneskers sundhed og materielle goder

Ejerforeningen har noteret følgende kommentarer til menneskers sundhed og materielle goder i forbindelse med anlæggelse af skakt i Trommesalen:

- I forbindelse med anlæggelsen af skakten ved Trommesalen inddrages hele gaden til byggeplads. Det betyder, at Trommesalen vil være lukket for biltrafik i hele anlægsperioden, dvs. i tre år. Cyklister og fodgængere vil fortsat kunne passere, og der vil fortsat være adgang til de boliger og forretninger, samt den restaurant, der er beliggende på Trommesalen. Der vil ligeledes være sikret adgang for brand- og redningskøretøjer samt renovation i hele anlægsfasen. Der vil midlertidigt blive nedlagt 35 bil parkeringspladser og cirka 40 cykelparkeringspladser i stativ. Virkningen for trafik vurderes at være stor.
- De mennesker, der bor og færdes i området, kan desuden blive påvirket af støj, som overstiger 70 dB(A) i dagtimerne i en længerevarende periode. De højeste niveauer vil forekomme i de faser som indebærer funderingsarbejder, dvs. spuns eller sekantpæle, samt den fase der indebærer kapning af pæletoppe og etablering af afstivning. Der vil desuden forekomme støj på 57 dB(A) om natten og som overstiger det niveau, hvor naboerne forventeligt vil være berettiget til kompensation (55 dB(A)). Påvirkningen af de mennesker, der opholder sig i området i længere tid i dagtimerne og de mennesker, der opholder sig i de berørte bygninger om natten, vurderes at være stor.
- I forhold til vibrationer, er der to bevaringsværdige bygninger på Trommesalen nr. 1 og 5, som potentielt kan blive påvirket af vibrationer i anlægsfasen. Det gælder i forbindelse med boring af sekantpæle og forgravning og nedvibrering af spuns. Her vil grænseværdierne for bygningsskadelige vibrationer blive overskredet. I forbindelse med disse anlægsaktiviteter er der samtidig risiko for, at et større antal boliger vil opleve påvirkninger af vibrationskomforten, som ligger udover de gældende grænser. Overskridelsen af grænseværdierne kan have indflydelse på menneskers trivsel og sundhed for de mennesker, der bor eller arbejder her. Påvirkningen vurderes at være stor.
- Endelig kan naboerne og de mennesker, der færdes i området blive påvirket af lys fra byggepladsen om natten. Lyspåvirkningen vil blive begrænset af det hegn, der sættes op

omkring byggepladsen. Der vil desuden i forvejen være en del kunstigt lys fra andre lyskilder, herunder øvrig gadebelysning, bygningsbelysning, trafik mv. Lys fra byggepladsen vil have en lille betydning, særligt i vintermånederne.

- Skakten ved Trommesalen vil medføre lukning af hele gaden i ca. tre år, hvilket medfører nedlæggelse af parkeringspladser. Støjniveauerne vil i perioder overstige 80 dB(A) i dagtimerne, hvilket kan føre til gener og stress for beboere og folk, der har arbejde i gaden. Vibrationer kan påvirke komforten for personer, der opholder sig i bygningerne negativt.
- Påvirkningen vurderes samlet set at være stor.
- Vi henviser desuden til Metroselskabets figur 9.2, som kan findes i Bilag 1. Her ses det at virkningen på menneskers sundhed og materielle goder i anlægsfasen er Stor for Trommesalen og Vesterbrogade, hvorimod det af tabel 11.2 fra det oprindelige materiale fremgår at den samme påvirkning for Vester Søgade er moderat.

Ad. 5 - Ledningsomlægning

Ejerforeningen har noteret følgende kommentarer til ledningsomlægning i forbindelse med anlæggelse af skakt i Trommesalen:

- Anlæg af selve skakten i Trommesalen forventes at vare ca. 3 år, og før skakten kan anlægges, skal der foretages ledningsomlægninger.
- Arbejdsarealer til ledningsomlægninger ved Trommesalen fremgår af Figur 4.2, som er sat ind i Bilag 1. Her ses, det at ledningsomlægninger i forbindelse med Trommesalen er betydelig mere omfattende og dermed mere omkostningstungt end ved anlæggelse på Vesterbrogade eller Vester Søgade. Dette fremgår af figur 4.5 for Vesterbrogade og 4.75 for Vester Søgade.
-

Trafikken på Vesterbrogade kan blive reduceret til en kørebane i en periode på ca. 8 måneder. I ca. 1 måned vil der være arbejde på Gl. Kongevej, der kan medføre indskrænkninger af trafikken til 1 kørebane.

- Der kan være behov for afstivning i form af gravekasser eller spuns på i alt ca. 50 meter, men det er ikke muligt at udpege de pågældende strækninger på nuværende tidspunkt.
- Metroselskabet er i dialog med ledningsejerne, der for ledningsomlægningerne ved Trommesalen har vurderet, at omlægning af spildevand, vand og fjernvarme er overkommeligt, hvorimod omlægning af gas og fjernkøl vil kunne få betydning for forsyningssikkerheden.

Ad 6. Landskab og visuelle forhold

Ejerforeningen har noteret følgende kommentarer til landskab og visuelle forhold i forbindelse med anlæggelse af skakt i Trommesalen:

- I forbindelse med anlæggelsen af skakten ved Trommesalen inddrages hele gaden til byggeplads. Det betyder, at Trommesalen vil være lukket i hele anlægsperioden, med begrænset visuel gennemtrængelighed og en lukket rumlig afgrænsning til følge. Det, samt den lange anlægsfase, gør at påvirkningen vurderes at være stor for Trommesalen. For Vesterbrogade vurderes påvirkningen vurderes at være moderat, da der stadig vil være visuel kontakt langs Vesterbrogade.

Figurer fra Miljøkonsekvensrapport for M5 fra maj 2024 vedrørende placering af skakt i Vester Søgade samt Supplerende Miljøkonsekvens rapport for M5 fra April 2025 vedrørende placering af skakt hhv i Trommesalen eller Vesterbrogade.

Trafik:

Tabel 6.2
Karakteristika for de tre mulige lokaliseringer af slusksakten.

	Trommesalen	Vesterbrogade	Vester Søgade
Nedlagte bilparkeringspladser, anlæg	35	30	30
Nedlagte bilparkeringspladser, drift	<5	<5	<5
Nedlagte cykelparkeringspladser, anlæg	40	0	31
Nedlagte cykelparkeringspladser, drift	0	0	0
Gener for biltrafik	Stor, Trommesalen afspærres i ca. 3 år.	Moderat, idet der vil være indsnævring af kørebanen i ca. 3 år.	Moderat, Vester Søgade lukkes mod Gl. Kongevej.
Gener for cykeltrafik	Moderat	Moderat	Lille
Gener for busstrafik	Moderat, der er ikke busstrafik i Trommesalen, men både Vesterbrogade og Gl. Kongevej påvirkes.	Stor, der kan være gener pga. mindre fremkommelighed	Lille, der er ikke busstrafik ad Vester Søgade
Gener for adgang til ejendomme	Stor	Moderat	Moderat

Støj:

Tabel 7.12
Samlet vurdering for hver byggeplads baseret på beregnede støjniveauer og faser. Vurderingen er foretaget på baggrund af de beregnede støjniveauer, afstand til nærmeste støjfølsomme nabo og hvorvidt der er planlagt natarbejde. Som udgangspunkt, udløser planlagt natarbejde en stor påvirkning, medmindre der er stor afstand til støjfølsomme naboer.

Byggeplads	Anlægsfase	Driftsfase
Skakt Trommesalen	Stor	Ingen
Skakt Vesterbrogade	Stor	Ingen

Tabel 7.14
Samlet vurdering for hver byggeplads baseret på beregnede støjniveauer og faser. Vurderingen er foretaget på baggrund af de beregnede støjniveauer, afstand til nærmeste støjfølsomme nabo og hvorvidt der er planlagt natarbejde. Som udgangspunkt, udløser planlagt natarbejde en stor påvirkning, medmindre der er stor afstand til støjfølsomme naboer.

Byggeplads	Anlægsfase	Driftsfase
Skakt Vester Søgade	Lille	Ingen

Vibrationer:

Tabel 8.8

Opsummering af vibrationspåvirkninger i anlægsfasen for stationer, skakter, højbaner og ramper.

Byggeplads	Påvirkninger i anlægsfasen
Skakt Trommesalen	Stor
Skakt Vesterbrogade	Stor

Tabel 8.16

Opsummering af vibrationspåvirkninger i anlægs- og driftsfasen.

Byggeplads	Anlægsfase	Driftsfasen
Skakt Vester Segade	Lille	Ingen

Menneskers sundhed og materielle goder

Tabel 9.2

Virkning på menneskers sundhed og materielle goder i anlægsfase og driftsfasen.

Byggeplads	Anlægsfase	Driftsfasen
Skakt Trommesalen	Stor påvirkning	Ingen påvirkning
Skakt Vesterbrogade	Stor påvirkning	Ingen påvirkning
København H, Spurs og Ingerslevsgade	Stor påvirkning	Ingen påvirkning
Tværtunnel & pumpeump Kalvebod Brygge	Lille påvirkning	Ingen påvirkning
Tværtunnel & pumpeump Amager Fælled	Ingen påvirkning	Ingen påvirkning
Tværtunnel & pumpeump Lygtemagestien	Lille påvirkning	Ingen påvirkning
Tværtunnel & pumpeump Tycho Brahes Allé	Lille påvirkning	Ingen påvirkning
Tværtunnel & pumpeump Ved Amagerbanen	Lille påvirkning	Ingen påvirkning
Rampe v/ Prags Boulevard Øst	Moderat påvirkning	Moderat påvirkning
Højbanestation v/ Prags Boulevard Øst	Moderat påvirkning	Stor positiv påvirkning
Viadukt til KVC	Moderat påvirkning	Moderat påvirkning

I anlægsfasen vurderes den samlede påvirkning at være stor ved Skakt Trommesalen, Skakt Vesterbrogade og ved København H, Spurs og Ingerslevsgade.

kan blive påvirket af en begrænset fremkommelighed på grund af trafikmæssige begrænsninger samt støj og vibrationer fra anlægsarbejdet.

Disse vurderinger skyldes anlægsarbejdets varighed på op til tre år og vurderingen af det samlede omfang af miljøpåvirkningerne. Her lægges der vægt på, at der bor og færdes mange mennesker, som potentielt

Tabel 11.2

Påvirkning af de mennesker der bor og færdes i områderne i nærheden af linjeføringen under anlægsfasen og i driftsfasen for Sydlig Løsning.

Mennesker	Anlægsfasen	Driftsfasen
Skakt Vester Segade	Moderat	Ingen

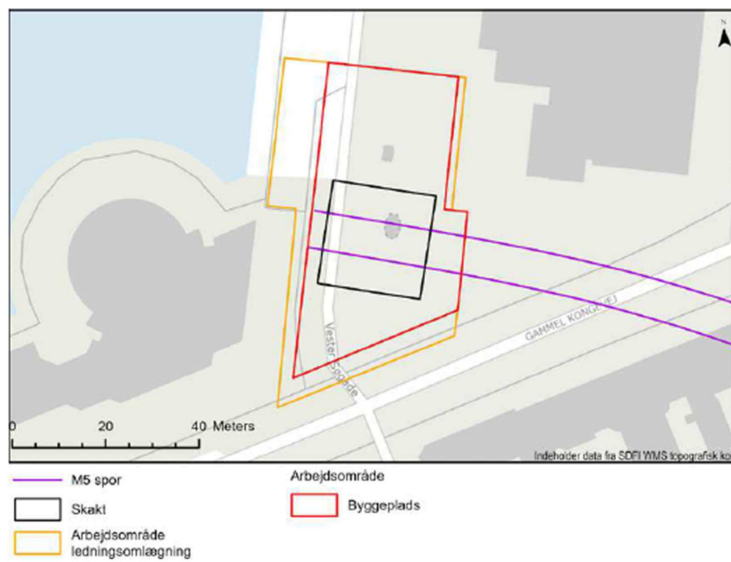
Ledningsomlægning



Figur 4.3
Arbejdsarealer til ledningsomlægninger ved Trommesalen.



Figur 4.5
Arbejdsarealer til ledningsomlægninger ved Vesterbrogade.



Figur 4.75
Arbejdsområde for ledningsmægninger ved Vester Søgade.

På vegne af Ejerforeningen Trommesalen 3+3B, indsendes hermed høringssvar vedrørende etablering af skakt i Trommesalen.

Vi vedlægger høringssvaret også som bilag af hensyn til opstilling samt fremhævede afsnit. Derudover vedhæftes bilag 1, der viser Metroselskabets egne figurer, der understøtter vores høringssvar.

Vi er en ejendom med 19 lejligheder som er fordelt på 13 ejerlejligheder og 6 erhvervslejligheder. I ejerlejlighederne er vi en blanding af husstande med småbørnsfamilier, familier med store/voksne børn samt pensionister. Trommesalen 3+3B, er den eneste ejendom i Trommesalen, der anvendes stort set udelukkende til bolig, og vi ligger direkte ud for, hvor skakten skal anlægges.

Trommesalen er en smal gade, hvor støjen i forbindelse med anlægsarbejdet vil blive komprimeret og forstærket i forhold til anlæggelse på Vesterbrogade eller Vester Søgade, hvor støjen har meget større muligheder for at fordele sig ud i de åbne områder.

Det er et gennemgående træk i materialet, at anlægning af skakt i **Trommesalen er forbundet med stor påvirkning, det samme gælder for Vesterbrogade, hvorimod anlægning af skakt på Vester Søgade er forbundet med lille eller moderat påvirkning af de nærmeste naboer.** Derfor er det Ejerforeningens konklusion, baseret på uddrag af Metroselskabets materiale nedenfor, at skakten bør anlægges på Vester Søgade som oprindeligt planlagt, eller på Vesterbrogade som en alternativ løsning.

Foreningens har noteret sig Metroselskabets kommentarer til udvalgte punkter i materialet: Miljøkonsekvensrapport for M5 fra maj 2024 vedrørende placering af skakt i Vester Søgade samt Supplerende Miljøkonsekvens rapport for M5 fra april 2025 vedrørende placering af skakt hhv. i Trommesalen eller Vesterbrogade.

1. Trafik
2. Støj
3. Vibrationer
4. Menneskers sundhed og materielle goder
5. Ledningsføring
6. Landskab og visuelle forhold

Ad 1 Trafik

Trafikale udfordringer ved at anlægge skakten i Trommesalen:

- Trommesalen vil blive lukket for trafik i ca. 3 år pga. anlæg af skakten. Hertil kommer 8 måneders påvirkning af Vesterbrogade og 1 måneds påvirkning af Gl. Kongevej pga. omfattende ledningsomlægninger.
- For alternativet med en skakt i Trommesalen, skal stort set hele gaden inddrages til byggeplads i anlægsperioden. Dermed er der ikke adgang for biler, og cirka 35

bilparkeringspladser vil midlertidigt blive nedlagt. Dette er en betydelig konsekvens, da der i dag er belægningsprocenter på omkring 100 pct. i største delen af døgnet, både på Trommesalen og på nabogaderne.

- På grund af de omfattende ledningsarbejder vurderes den samlede trafikale påvirkning at være stor, hvis skakten anlægges i Trommesalen.
- Vi henviser til Metroselskabet egen figur 6.2, som kan findes i Bilag 1, side 80. Her ses det at gener i forbindelse med trafikken er **Stor for Trommesalen**, men **moderat for de to alternativer ved anlægning af skakt på Vesterbrogade eller i Vester Søgade.**

Ad 2 Støj

Støjpåvirkninger ved anlæggelse af skakt i Trommesalen:

- Beregningerne viser, at de højeste støjniveauer forventes at opstå i forbindelse med aktiviteter som spunsarbejde og anlæg af skakte. For eksempel kan der i visse faser være støjniveauer op til 86 dB ved Trommesalen og 82 dB ved Vesterbrogade under de mest støjende aktiviteter. De støjende aktiviteter vil blive udført i dagtimerne på hverdage. Støjniveauerne fra byggepladserne i natperioden vil derfor være betydeligt lavere svarende til hhv. **57 dB ved Trommesalen og 47 dB ved Vesterbrogade.**
- I forbindelse med etablering af skakt ved Trommesalen er der vurderet en stor påvirkning. De nærmeste naboer er primært erhvervsbygninger, som vurderes som mere støjfølsomme i dagperioden end i natperioden. **Vi vil gerne her fremhæve at beboerne i ejerforeningen Trommesalen 3+3B kommer til at bo direkte ud til arbejdspladsen med maksimal støjpåvirkning.**
- Indenfor de perioder hvor der etableres spuns og sekantpæle, samt udgravning i hård kalk, kan der forekomme støjniveauer på op til henholdsvis 81 og 86 dB. I natperioden er der beregnet støjniveauer på højst 57 dB på nærmeste facade, som er over nabopakkebekendtgørelsens natstøjgrænse på 55 dB. Til sammenligning er baggrundsstøjsniveauet i området højt, omkring 63-68 dB. **Vi vil gerne gøre opmærksom på at baggrundsstøjsniveauet i Trommesalen er lavt, og i dele af natten næsten ikke eksisterende.**
- Vi henviser til Metroselskabets egen figur 7.12, side 126, som kan findes i Bilag 1. Her ses det, at gener i forbindelse med støj er **Stor for Trommesalen og Vesterbrogade.** Samtidig henviser til Metroselskabets figur 7.14 i det oprindelige materiale, hvor støjpåvirkningen er angivet som **Lille for de nærmeste naboer ved placering af skakt i Vester Søgade.**

Ad 3. Vibrationer

Støjpåvirkninger ved anlæggelse af skakt i Trommesalen:

- Beregningerne viser, at grænseværdien for bygningsskadelige vibrationer under anlægsarbejdet kan risikere at blive overskredet for enkelte bygninger ved boring af sekantpæle ved Trommesalen og Vesterbrogade, og ved boring af spuns ved København H og Trommesalen.

- Derudover kan der forekomme overskridelse af grænseværdierne for vibrationskomfort i den periode, hvor spuns og sekantpæle etableres. Beregningerne viser overskridelser ved etablering af byggegrubeindfatning ved Trommesalen, Vesterbrogade, København H, v/ Bryggebroen, DR Byen, v/ Amagerbrogade Syd og Lergravsparken. Der estimeres et højere antal

Obs: Foruden de 88 høringssvar som er indsendt via kommunens høringsportal BliVhørt er der også indsendt yderligere 7 uden om portalen. Der er således indkommet 95 høringssvar i alt.

De 7 høringssvar findes til sidst i dette dokument.

De er indsendt af:

Ad 4. Menneskers sundhed og materielle goder

- 1) Ejerforeningen har noteret følgende kommentarer til menneskers sundhed og materielle goder i forbindelse med anlæggelse af skakt i Trommesalen:

- I forbindelse med anlæggelsen af skakten ved Trommesalen inddrages hele gaden til byggeplads. Det betyder, at Trommesalen vil være lukket for biltrafik i hele anlægsperioden, dvs. i tre år. Cyklister og fodgængere vil fortsat kunne passere, og der vil fortsat være adgang til de boliger og forretninger, samt den restaurant, der er beliggende på Trommesalen. Der vil ligeledes være sikret adgang for brand- og redningskøretøjer samt renovation i hele anlægsfasen. Der vil midlertidigt blive nedlagt 35 bil parkeringspladser og cirka 40 cykelparkeringspladser i stativ. **Virksomheden for trafik vurderes at være stor.**
- De mennesker, der bor og færdes i området, kan desuden blive påvirket af støj, som overstiger 70 dB(A) i dagtimerne i en længerevarende periode. De højeste niveauer vil forekomme i de faser som indebærer funderingsarbejder, dvs. spuns eller sekantpæle, samt den fase der indebærer kapning af pælestoppe og etablering af afstivning. Der vil desuden forekomme støj på 57 dB(A) om natten og som overstiger det niveau, hvor naboerne forventeligt vil være berettiget til kompensation (55 dB(A)). **Påvirkningen af de mennesker, der opholder sig i området i længere tid i dagtimerne og de mennesker, der opholder sig i de berørte bygninger om natten, vurderes at være stor.**
- I forhold til vibrationer, er der to bevaringsværdige bygninger på Trommesalen nr. 1 og 5, som potentielt kan blive påvirket af vibrationer i anlægsfasen. Det gælder i forbindelse med boring af sekantpæle og forgravning og nedvibrering af spuns. Her vil grænseværdierne for bygningsskadelige vibrationer blive overskredet. I forbindelse med disse anlægsaktiviteter er der samtidig risiko for, at et større antal boliger vil opleve påvirkninger af vibrationskomforten, som ligger udover de gældende grænser. **Overskridelsen af grænseværdierne kan have indflydelse på menneskers trivsel og sundhed for de mennesker, der bor eller arbejder her. Påvirkningen vurderes at være stor.**
- Endelig kan naboerne og de mennesker, der færdes i området blive påvirket af lys fra byggepladsen om natten. Lyspåvirkningen vil blive begrænset af det hegn, der sættes op omkring byggepladsen. Der vil desuden i forvejen være en del kunstigt lys fra andre lyskilder, herunder øvrig gadebelysning,

bygningsbelysning, trafik mv. Lys fra byggepladsen vil have en lille betydning, særligt i vintermånederne.

- **Skakten ved Trommesalen vil medføre lukning af hele gaden i ca. tre år, hvilket medfører nedlæggelse af parkeringspladser. Støjniveauerne vil i perioder overstige 80 dB(A) i dagtimerne, hvilket kan føre til gener og stress for beboere og folk, der har arbejde i gaden. Vibrationer kan påvirke komforten for personer, der opholder sig i bygningerne negativt.**
- **Påvirkningen vurderes samlet set at være stor.**
- Vi henviser desuden til Metroselskabets figur 9.2, som kan findes i Bilag 1. Her ses det at virkningen på menneskers sundhed og materielle goder i anlægsfasen er **Stor for Trommesalen og Vesterbrogade**, hvorimod det af tabel 11.2 fra det oprindelige materiale fremgår at den samme på virkning for **Vester Søgade er moderat**.

Ad. 5 – Ledningsomlægning

Ejerforeningen har noteret følgende kommentarer til ledningsomlægning i forbindelse med anlæggelse af skakt i Trommesalen:

- Anlæg af selve skakten i Trommesalen forventes at vare ca. 3 år, og før skakten kan anlægges, skal der foretages ledningsomlægninger.
- Arbejdsarealer til ledningsomlægninger ved Trommesalen fremgår af Figur 4.2, som er sat ind i Bilag 1. **Her ses, det at ledningsomlægninger i forbindelse med Trommesalen er betydelig mere omfattende og dermed mere omkostningstungt end ved anlæggelse på Vesterbrogade eller Vester Søgade.** Dette fremgår af figur 4.5 for Vesterbrogade og 4.75 for Vester Søgade.
- Trafikken på Vesterbrogade kan blive reduceret til en kørebane i en periode på ca. 8 måneder. I ca. 1 måned vil der være arbejde på Gl. Kongevej, der kan medføre indskrænkninger af trafikken til 1 kørebane.
- Der kan være behov for afstivning i form af gravekasser eller spuns på i alt ca. 50 meter, men det er ikke muligt at udpege de pågældende strækninger på nuværende tidspunkt.
- Metroselskabet er i dialog med ledningsejerne, der for **ledningsomlægningerne ved Trommesalen** har vurderet, at omlægning af spildevand, vand og fjernvarme er overkommeligt, **hvorimod omlægning af gas og fjernkøl vil kunne få betydning for forsyningssikkerheden.**

Ad 6. Landskab og visuelle forhold

Ejerforeningen har noteret følgende kommentarer til landskab og visuelle forhold i forbindelse med anlæggelse af skakt i Trommesalen:

- I forbindelse med anlæggelsen af skakten ved Trommesalen inddrages hele gaden til byggeplads. Det betyder, at Trommesalen vil være lukket i hele anlægsperioden, med begrænset visuel gennemtrængelighed og en lukket rumlig afgrænsning til følge. **Det, samt den lange anlægsfase, gør at påvirkningen vurderes at være stor for Trommesalen. For Vesterbrogade**

**vurderes påvirkningen vurderes at være moderat, da der stadig vil være
visuel kontakt langs Vesterbrogade.**

Svarnr.: 19 Borger

Vejnavn: Højdevej

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:

Jeg bor højdevej 40 st tv jeg er bange for at metroen kommer til at kunne mærkes og høres i min lejlighed jeg er og bange for om bygning kan holde til rystselerne fra byggeriet af metroen og kørslen der efter jeg er også bange for at min andels bolig kommer til at tabe i værdig mvh. Ann dreng

Svarnr.: 20 Borger

Vejnavn: Højdevej

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:

Den supplerende miljøkonsekvensrapport bagatelliserer de alvorlige miljømæssige konsekvenser, som M5 i driftsfasen kan få for nærmeste beboere.

Et enkelt eksempel: Rapportens s. 135 (afsnit 8.4): "Beregning og vurdering af vibrationspåvirkningen i driftsfasen, herunder vurdering af vibrationskomfort og strukturlyd, er udført for bygninger inden for en afstand af 100 meter fra linjeføringen.". Rapporten undlader dermed at beskæftige sig specifikt med de bygninger (og deres beboere) som er nærmest linjeføringen (f.eks. blot 10 meter væk) - selvom konsekvenserne er hårdest for disse. Rapporten beskriver sammesteds, at der er undersøgt vibrationskomfort for "omkring 2.700 undersøgte boligenheder [...]" og strukturlyd for "ca. 1.800 undersøgte boligenheder". Med andre ord er der kun blevet undersøgt et udvalg. Undladelser og mangelfuldt datagrundlag er nogle af flere grunde til, at man ikke kan have tillid til de anførte konklusioner.

Erfaringerne med gennemførte københavnske metroprojekter viser, at metrodriften har alvorlige konsekvenser for nærmeste beboere (se f.eks. artiklen <https://ing.dk/artikel/nu-skal-metroens-skiner-smoores-reducere-stoejen>) - alvorlige konsekvenser, som rapporter forud for projekterne negligerede.

Uddrag fra den nævnte artikel:

"

Ingen garanti for naboerne

Siden M3 og M4 åbnede 29. september 2019 har omkring 450 husstande klaget over støjen. I en tidligere artikel her på Ingeniøren er støjen blevet beskrevet af en nabo bebodende direkte oven på Cityringens tunnelrør på Haraldsgade på Nørrebro, som »en dyb rumlen, der forplanter sig gennem hele bygningen«.

I dgtimerne passerer metrotogene to gange hvert tredje minut i dagtimerne og hvert fjerdefemte minut om aftenen. Om natten passerer et tog hvert sjette minut – både i hverdage og i weekenden. En anden nabo på samme gade fortalte i marts til Ingeniøren, hvordan han og hans kæreste vågner flere gange om natten på grund af støjen.

"

Hvem tror egentlig på, at det med M5 skulle blive anderledes?

Miljøkonsekvensrapporten er bestilt og betalt af Metroselskabet, hvis hovedinteresse som bygherre er at få metroprojektet gennemført. Man må derfor gøre sig nogle overvejelser omkring miljøkonsekvensrapportens uvildighed og neutralitet. Der er grund til at være kritisk overfor Metroselskabet. Og Københavns Kommune. Stil spørgsmål til dem, og anmod dem om aktindsigt i det du er berørt af og bekymret over. Det er rettigheder du har. Lad dig ikke nøjes alene med denne høring (en høring er ikke retligt bindende).

Metroens støj og vibrationer forringer nærmeste beboeres livskvalitet og helbred, samt udgør en voldsom økonomisk belastning (f.eks. boligens værdiforringelse). Hvem er erstatningsansvarlig? Vil den enkelte beboer skulle stå alene overfor f.eks. Metroselskabet? Hvorfor bliver vi nærmeste beboere i det hele taget ikke bedre oplyst om vores rettigheder og muligheder, især i betragtning af hvor alvorlig en situation vi uforvarende er blevet sat i?

Svarnr.: 21 Borger

Vejnavn: Sofiegade

Postnr. og by: 1418 København K

Høringssvar:

Vi ønsker ikke en metro, der føres over jorden gennem Margretheholm.

Det vil ødelægge den idylliske park, udsigten og medføre betydelige gener for både øjne og ører. Enten bør metroen føres under jorden – eller metro linje 5 bør helt undlades.

Reffen har allerede et stort antal besøgende, og mange foretrækker i forvejen at cykle, når de besøger København – det er en del af byens charme.

Vi beder jer: Ødelæg ikke vores paradis.

Svarnr.: 22 Borger

Vejnavn: Sofiegade

Postnr. og by: 1418 København K

Høringssvar:

Høringssvar til supplerende miljøkonsekvensrapport og udkast til §25-tilladelse for Metro Linje M5 – Etape 1

Til Københavns Kommune,

Jeg indsender hermed mit høringssvar vedrørende den supplerende miljøkonsekvensrapport og det reviderede udkast til §25-tilladelsen for Metro Linje M5 – Etape 1.

Selvom jeg anerkender behovet for bæredygtig infrastruktur, støtter jeg ikke anlæggelsen af metrostrækningen i dens nuværende form. Jeg finder, at projektet medfører væsentlige miljømæssige, tekniske og samfundsmæssige omkostninger, som ikke står mål med de påståede fordele.

Miljømæssige og juridiske bekymringer:

1. Urimelige natur- og miljøpåvirkninger

Projektet truer eksisterende naturområder og dyreliv i byen. Særligt i områder som Prøvestenen, hvor jorden i forvejen er forurennet, vil anlægsarbejde kunne frigive skadelige stoffer og forværre miljøtilstanden markant.

2. Støj og vibrationer

Drift af metroen vil medføre støj- og vibrationsgener, som kan påvirke både beboere, bygninger og dyreliv. De nuværende retningslinjer foreskriver:

- Støjgrænser: Maks. 58 dB LAeq i boligområder (jf. Miljøstyrelsens vejledning 5/1994)
- Vibrationer: Maks. 0,3 mm/s (PPV) for bygninger (jf. DIN 4150-3)

Erfaringer fra eksisterende metrolinjer viser, at disse grænser ofte overskrides – især nær ventilationsskakte og kurvede strækninger.

3. Forurening under anlægsfasen

Støv, partikelforurening (PM2.5 og PM10), NOx og CO₂ fra gravearbejde og maskiner vil påvirke både natur og menneskers sundhed negativt. Det strider imod Københavns

kommunes egne klimamål.

4. Alt bør være under jorden

Hvis metroen alligevel gennemføres, bør alt anlægsarbejde og infrastruktur placeres under jorden. Overjordiske løsninger fragmenterer naturarealer, forringer bymiljøet og har langt større visuelle og akustiske konsekvenser. En fuldt underjordisk løsning vil være mindre indgribende og nemmere at integrere i det eksisterende bybillede.

Tekniske og strategiske overvejelser:

Udover miljømæssige bekymringer stiller jeg spørgsmålstejn ved det reelle behov for M5-linjen, især i lyset af byens allerede veletablerede og fleksible kollektive trafiksystem.

1. Overflødig kapacitet

Linje M5's første etape (fra København H til Prags Boulevard Øst) dækker strækninger, som allerede serviceres af bl.a. bus 2A, 5C og 18. Disse buslinjer fungerer effektivt i dag og dækker den efterspørgsel, der findes. Eksempelvis:

- Kapacitet for almindelig 12 m bybus: ca. 60-80 passagerer (stående og siddende)
- Timerutefrekvens: Op til 30 busser/time = ca. 2.000-2.400 passagerer/time
- Estimeret kapacitet for M5: 36 tog/time, 300 passagerer/tog = 10.800 passagerer/time

Der foreligger ikke et dokumenteret passagergrundlag, som berettiger denne overkapacitet.

2. Utilstrækkelig gennemsigtighed om projektets formål

M5-linjens etablering hænger tæt sammen med fremtidig byudvikling på Lynetteholm. Det rejser spørgsmålet: Er metroen tiltænkt eksisterende borgere, eller primært som understøttelse af ejendoms- og investeringsprojekter? Hvis sidstnævnte er tilfældet, harmonerer projektet ikke med principper om borgernær, behovsdrevet infrastruktur.

3. Omkostningseffektivitet og alternativ anvendelse

Omkostningen for underjordisk metro i København ligger omkring 800 mio. DKK/km. For etape 1 (ca. 6,5 km) giver det en anlægsudgift på over 5,2 mia. DKK, ekskl. drift og vedligehold. Disse midler kunne i stedet anvendes på:

- Udrulning af el-busser og forbedring af busfrekvens
- Støjskærme og luftkvalitetsforbedringer i belastede områder
- Klimatilpasning og forbedring af eksisterende boligområder

Konklusion:

Jeg anmoder på det kraftigste om, at projektet revurderes. Den fremlagte løsning er miljøskadelig, økonomisk uforsvarlig og teknisk overdimensioneret. Hvis projektet fastholdes, bør det:

- Gennemføres udelukkende som underjordisk løsning
- Dokumentere reel passagerprognose og behov
- Overholde skærpede krav til støj og vibrationer
- Fremlægge klare, gennemsigtige argumenter for nødvendigheden i forhold til eksisterende trafiksystemer

Svarnr.: 23 Borger

Vejnavn: Margretheholmsvej

Postnr. og by: 1432 København K

Høringssvar:

Vi bygger ikke metroer for de næste 10 år – vi bygger dem for de næste 100!

Høringssvar vedr. Metrolinje M5 – Hvorfor den skal ligge 100% under jorden

Vi støtter en løsning, hvor den kommende metrolinje M5 i København lægges helt under jorden hele vejen fra København H til Lynetteholm. En overjordisk løsning – særligt i form af en højbane – vil have alvorlige og langvarige konsekvenser for både byens beboere og byudvikling. Erfaringer fra både Danmark og udlandet viser klart, at en underjordisk metro er

den mest bæredygtige, stilfærdige og langsigtede løsning.

Højbane splitter byen fysisk og socialt

København har tidligere begået store infrastrukturelle fejl – et tydeligt eksempel er Bispeengbuen, en højlagt motorvej, der i årtier har delt Frederiksberg og Nørrebro og skabt fysisk og visuel adskillelse i bymiljøet. På samme måde vil en højbane over Margretheholm og Refshaleøen dele den nye bydel i to – både fysisk og mentalt.

Erfaringer viser, at store konstruktioner i gadebilledet skygger for dagslyset, skaber utryghed og gør det sværere at skabe levende, sammenhængende byrum. Den slags strukturer efterlader byområder socialt isolerede – især når det gælder boligbyggeri tæt ved – og vil være en tung byrde for fremtidens beboere.

Støj, vibrationer og dårligt indeklima

Overjordiske metroløsninger skaber betydelig støj og vibrationer – noget både danske og internationale undersøgelser har dokumenteret. Langvarig eksponering for støj over 60 dB kan føre til søvnproblemer, koncentrationsbesvær og i visse tilfælde hjerte-kar-sygdomme. Særligt natligt støjniveau har en markant negativ indflydelse på mentalt helbred.

I København har vi allerede set dette med f.eks. Metrocityringen (M3), hvor flere hundrede husstande langs linjen har oplevet gener, især pga. hjulstøj og vibrationer. Trods forsøg på dæmpning har beboere stadig rapporteret uacceptabel støj.

Internationale eksempler, bl.a. fra metrostrækninger i Taipei og Guangzhou, viser støjniveauer helt op til 91 dB ved højbaneafsnit. Langsigtet udsættelse for den slags støj er dokumenteret at skade både fysisk og psykisk helbred.

Bedre byudvikling og ejendomsværdi med underjordisk metro

Ved at føre metroen i tunnel gavner vi både byens udvikling og privatøkonomien for dem, der bor op ad linjen. Internationale byer vælger i stigende grad tunnelløsninger netop fordi:

- De beskytter bybilledet
- De tillader grønne arealer og nybyggeri ovenover
- De mindsker værdiforringelse på omkringliggende ejendomme

En overjordisk metro medfører begrænset byggeaktivitet under og langs banen, hvilket forringer ejendomsværdi og begrænser potentialet for bæredygtig byudvikling. På Margretheholm og Refshaleøen vil en højbane lægge en dæmper på områdets arkitektoniske og økonomiske udvikling.

Underjordisk metro som fremtidig beskyttelse

En væsentlig fordel ved en underjordisk metro er, at den i nødsituationer også kan fungere som kriseberedskabsstruktur – eksempelvis nød- og beskyttelsesrum ved ekstreme vejrhændelser eller krig. Denne form for ekstra funktionalitet er værdifuld i en mere uforudsigelig fremtid.

Økonomiske argumenter: Merprisen kan finansieres

Ifølge Københavns Økonomiforvaltning koster en tunnel mellem Prags Boulevard og Lynetteholm omkring 1,5 milliarder kroner mere end en højbane. Det er et overkommeligt beløb i forhold til projektets samlede værdi, og det kan findes gennem politiske prioriteringer.

For eksempel kan man undlade at lade M5 bære underskuddet fra Metro M4 i Nordhavn. Ligeledes kan compensationen for ekspropriation og tabt byggeværdi fra private

ejendomsejere som Skanska og Refshaleøens Ejendomsselskab bruges som finansiering, da en højbane over disse grunde vil medføre væsentlige tab.

Desuden kan billetpriser tilpasses marginalt – f.eks. som vi allerede ser med lufthavnstillægget i metroen i dag – uden at det rammer passagererne uforholdsmæssigt hårdt.

Borgerne holdes i uvished – det er uholdbart

Så længe der ikke er taget beslutning om tunnel eller højbane, lever beboerne i Margretheholm i usikkerhed. Det er ikke rimeligt. Hvis staten og kommunen ønsker at fremme borgerinddragelse og grøn, human byudvikling, må valget træffes på et kvalificeret grundlag med borgernes tarv som omdrejningspunkt.

Konklusion: Fremtidens metro skal være under jorden

Vi står nu ved en skillevej. Vi kan vælge en billigere, mindre bæredygtig løsning, der vil skabe gener for fremtidige generationer – eller vi kan investere ansvarligt og sikre en intuitiv, grøn og fremtidssikret by.

Vi opfordrer derfor Borgerrepræsentationen, staten og relevante myndigheder til:

- At fastlægge M5-linjens forløb som 100% underjordisk
- At sikre gennemsigtighed om økonomi, så regningen deles retfærdigt
- At engagere borgerne aktivt i beslutningsprocessen

Vi bygger ikke metroer for de næste 10 år – vi bygger dem for de næste 100.

Svarnr.: 24 Borger

Vejnavn: Reventlowsgade

Postnr. og by: 1651 København V

Høringssvar:

Metro bør som minimum inden metrobyggeriets opstart betale for at alle beboer med ejendomme ud mod et metrobyggeri får forsatsvinduer, det vil lette på støjen som beboerne udsættes for.

Svarnr.: 25 Borger

Vejnavn: Reventlowsgade

Postnr. og by: 1651 København V

Høringssvar:

Rigtig mange beboer er afhængige af de parkeringspladser og ladestandere som står på Reventlowsgade. Man bør her finde en løsning for hvordan disse ladestandere kan blive flyttet (evt til reverdilsgrade. Der står mange tomme delebilspladser). I forbindelse med metrobyggeriet på Stampesgade mistede vi rigtig mange parkeringspladser og det samme vil gøre sig gældende for Reventlowsgade. Det finder vi ikke rimeligt som beboer i området. Man bør derfor udstede særlige parkeringstilladelser til de berørte beboer, som 1) giver dem tilladelse til at parkere på delebilspladserne 2) udvide beboerlicens zonen, således at man kan parkere ved glyptoteket/tivoli 3) permanent tilladelse til parkering i DGIs parkeringshus (uden at man skal booke forud på en app).

Svarnr.: 26 Borger

Vejnavn: Strandboulevarden

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:

Der er store problemer med tilkoblingen til en fremtidig malmø-forbindelse som bør fixes eller officielt droppes:

Ifølge side 13 er planen at togene nu skal køre nordpå, og passagerer skal skifte på hovedbanegården. Af kapacitetsgrunde er der en horribel ide, da det vil mindske den maksimale kapacitet over havnesnittet (den klart mest travle del) med det antal afgang som i stedet skal gå til malmø.

Heldigvis giver disse 23 en helt anden løsning: Nu skal togene i stedet vende ved Prags Boulevard Øst. Desværre, da sporskiftet er nord for stationen er der ingen mulighed for at skifte spor, hvorfor denne løsning heller ikke er mulig eller vil kræve en akavet situation med venstrekørsel på viadukten til MKV centeret og malmø, men højrekørsel i København

Disse 2 helt forskellige løsninger som forskellige dele af MKV'en foreslår har altså forskellige problemer. De kan dog løses på en række måder:

- Sporskifte på viadukten til MKV lige før stationen. Vil dog mindske kapacitet på hele systemet en smule, da ind og udkørsel vil bruge samme spor
- Vendespor nord for stationen, alla F-toget på Hellerup station. Vil stadig koste 1 minut eller 2 for passagerer mellem hovedbanegården og malmø selvom man bare forbiører stationen den ene vej
- Terminalspor syd for stationens 2 normale spor med passagererperron. Vil også kunne bruges til mere effektivt at få vogne ind og ud af MKV mod hovedbanegården.
- Planlægning af sportilslutning af malmø-metro nord for stationen frem for gennem MKV-forbindelsen. I denne forbindelse bør det overvejes om MKV-centeret kræver dobbeltsporet tilslutning, eller kan klare sig med enkeltspor som det var planlagt med viadukt-tilslutningen til M5 nordlig variant

Svarnr.: 27 Borger

Vejnavn: C V E Knuths Vej

Postnr. og by: 2900 Hellerup

Høringssvar:

Venligst se høringssvar vedhæftet for Byggeselskab Mogens de Linde.



Bilag 1 af 1 for Svarnr. 27: 20250811T13-54_Hoeringssvar M5 Koebenhavn august 2025.pdf -
Side 1 af 2



**Byggeselskab
Mogens de Linde**

Høringssvar – Byggeselskab Mogens de Linde

Byggeselskab Mogens de Linde A/S
CVR 35 87 26 55

**Københavns Kommune
Rådhuspladsen 1
1550 København V**

Hovedkontor Aarhus
Jens Baggesens Vej 88F, 2.
8200 Aarhus N

Afdeling København
Kuglegårdsvej 8
1434 København K

delinde.dk
86 16 57 00
info@delinde.dk

11. august 2025

Høringssvar til den supplerende miljøkonsekvensvurdering for M5 metrolinje

Byggeselskabet har med interesse gennemgået den supplerende miljøkonsekvensvurdering for M5 metrolinjen. Hermed fremsendes selskabets bemærkninger.

Byggeselskab Mogens de Linde bakker op om en udbygning af metronettet i hovedstaden med M5 og er fortalende for, at det optimerede projektforslag gennemføres, når anlægsloven for projektet er besluttet.

Byggeselskab Mogens de Linde ser optimeringen af M5 projektet som en positiv gevinst for det samlede projekt ud fra følgende betragtninger:

- Anlægsudgifterne for det samlede projekt er mindre, fordi byggepladsen ved Jenagade udgår
- Antallet af lastbiler og anden tung trafik i området på Østamager er reduceret med ca. 4000 antal lastbilture i området ved Østamager og med en samlet reduktion af antal lastbiltransport på ca. 10-11%
- Co2-besparelsen udgør ca. 14% i anlægsperioden pga. reduktion af jord-, beton- og øvrige anlægsarbejder.

Byggeselskab Mogens de Linde noterer sig, at det fortsat vil være muligt at etablere en eventuel metrolinje til Malmø, og at den netop igangsætte screening af en metrolinje til Malmø bliver undersøgt med udgangspunkt i Prags Boulevard Øst. Hertil kommer, at det med optimeringsforslaget og ejeraftalen mellem staten og Københavns Kommune ikke længere forventes nødvendigt at ekspropriere Byggeselskab Mogens de Lindes byudviklingsgrund i Jenagade, hvilket selskabet ser som positivt for såvel projektet som for selskabet, der kan opføre de planlagte boliger på grunden i Jenagade.

Støj- og vibrationshensyn ved tv-produktion

Byggeselskabet gør dog opmærksom på, at den nye linjeføring af de to tunneller er placeret under bygninger, hvor der blandt andet foregår tv-produktion med meget lydfølsomme aktiviteter (markeret på kortet nedenfor).

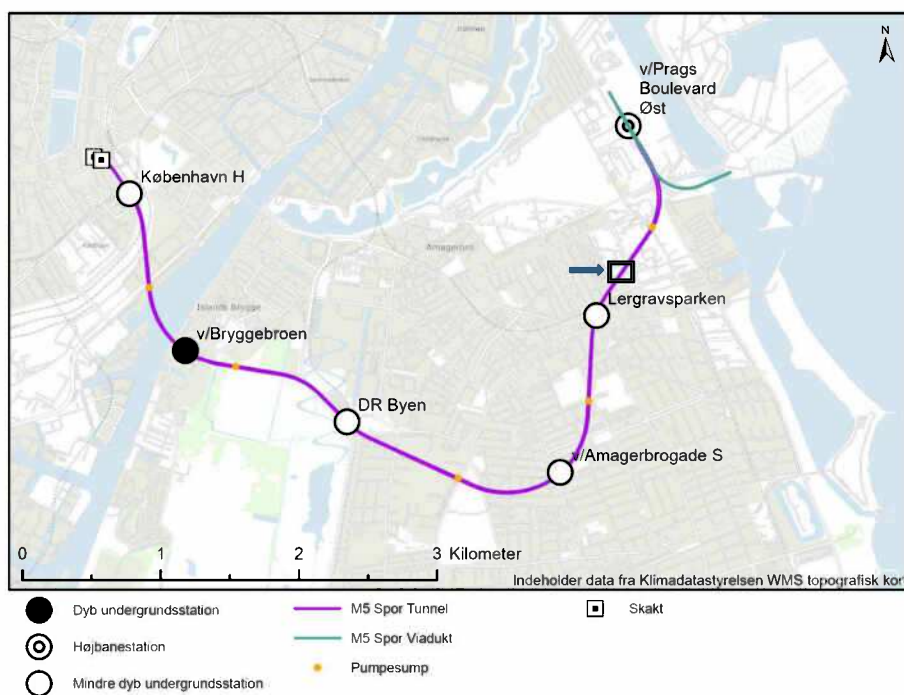


Byggeselskabet opfordrer derfor til, at der i det videre arbejde gennemføres en analyse, der belyser det forventede støj- og vibrationsniveau. Desuden opfordres Metroselskabet til at indlede en dialog med byggeselskabet med henblik på at sikre, at metrotunnellerne kan etableres på en måde, der ikke påvirker de nuværende støjfølsomme aktiviteter, herunder i TV-produktionen, negativt.

Byggeselskabet stiller sig naturligvis til rådighed for yderligere oplysninger samt adgang til at gennemføre støj- og vibrationsmålinger.

Vi ser frem til en konstruktiv dialog om de nævnte forhold.

Med venlig hilsen,
Byggeselskab Mogens de Linde



**Svarnr.: 28 På vegne af interesseorganisation eller borger
Udviklingsselskabet By & Havn I/S**

Høringssvar:

Der henvises til det vedlagte høringssvar fra Udviklingsselskabet By & Havn I/S.

blivhoert.kk.dk

Høringssvar – Høring af supplerende miljøkonsekvensrapport for metrolinje M5

Udviklingsselskabet By & Havn I/S sender hermed bemærkninger til den supplerende miljøkonsekvensrapport (MKR) for metrolinje M5.

By & Havn er grundejer af Prøvestenen og Lynetteholm samt dele af Refshaleøen og arealer ved Margretheholm Havn. Hertil kommer, at By & Havn er medejer af Copenhagen Malmö Port (50 pct.), som bl.a. er operatør af erhvervshavnen på Prøvestenen. By & Havn har derfor en væsentlig interesse i projektets udformning, udførelse og konsekvenser.

By & Havn ser fortsat positivt på etableringen af metrolinje M5, herunder de foreslåede ændringer og optimeringer, som fremgår af den supplerende MKR. En høj-frekvent metrolinje med stor kapacitet er en nødvendig forudsætning for en bæredygtig og klimavenlig byudvikling af de nye byområder i Østhavn.

Bemærkninger vedr. Kløverparken, Prøvestensbroen og havnedrift på Prøvestenen

By & Havn ønsker at rette særlig opmærksomhed mod det planlagte arbejdsareal ved Kløverparken. Det er væsentligt, at både placering og varighed af arbejdsarealet tilrettelægges på en måde, der muliggør, at byudviklingen i området kan ske frem mod åbningen af M5. By & Havn har en konkret interesse i udviklingen af området langs højbanen ved Kløverparken, og det er derfor vigtigt, at arbejdsarealet ikke udgør en barriere for igangsættelse af nødvendige forberedende arbejder og byggeri.

Derudover ønsker By & Havn at fremhæve vigtigheden af, at trafikafviklingen på Prøvestensbroen under viadukten opretholdes fuldt ud i anlægsperioden. Prøvestensbroen udgør en central adgangsvej til erhvervshavnen på Prøvestenen og modtageranlægget for overskudsjord på Lynetteholm, og det er afgørende, at denne funktion kan opretholdes uden væsentlige gener for havneaktiviteter og øvrige trafik.

Øvrige bemærkninger

By & Havn henviser desuden til tidligere indsendte bemærkninger vedrørende:

- Behovet for fleksibilitet i stationsplaceringer på Lynetteholm og Refshaleøen,
- Hensyn til erhvervshavnens drift på Prøvestenen,
- Konkrete og målbare afværgeforanstaltninger i anlægsfasen,
- Samt koordinering med øvrige infrastrukturprojekter i området.

By & Havn noterer sig Københavns Kommunes bemærkning i høringsnotatet om Miljøkonsekvensvurdering af Metro M5. Heraf fremgår det, at der i arbejdet med kommende infrastrukturanlæg skal tages hensyn til opretholdelse af kajkant og størst muligt erhvervsareal på Prøvestenen, samt at risikovirkomhederne fortsat skal kunne drive deres aktiviteter både under anlægsfasen og driftsfasen.

By & Havn står gerne til rådighed for en nærmere dialog om de nævnte forhold og ser frem til det videre samarbejde om realiseringen af metrolinje M5.

Udviklingsselskabet By & Havn I/S
Nordre Toldbod 7
1259 København K

Tel. 3376 9800
www.byoghavn.dk
info@byoghavn.dk

CVR nr. 30823702
EAN nr. 5798009800107

12. august 2025
S-20250627-1300
D-20250627-203382

Med venlig hilsen
Udviklingsselskabet By & Havn I/S
Nordre Toldbod 7
1259 København K
info@byoghavn.dk

Side 2 af 2

**Svarnr.: 29 På vegne af interesseorganisation eller borger Københavns
Politi**

Høringssvar:

Besvarelse af høring om supplerende miljøkonsekvensrapport vedr. projektændringer for metrolinjen M5

**KØBENHAVNS
POLITI**

POLITI

KØBENHAVNS KOMMUNE
Borups Allé 177
2400 København NV

Dato: 14-08-2025
J. nr.: 2025-236520
Dok.nr.: 3709551
Sagsbehandler: Sophie Jensen

Københavns Politi
Juridisk afdeling
Politigården
1567 København V

Tlf.: 114 eller 33141448
E-mail: kbh-juridisk-
afdeling@politi.dk
CVR nr.: 17143611

Besvarelse af høring om supplerende miljøkonsekvensrapport vedrørende projektaendringer for metrolinjen M5

Center for Byudvikling i Københavns Kommune har ved e-mail af 3. juni 2025 anmodet Københavns Politi om eventuelle bemærkninger til en supplerende miljøkonsekvensrapport fra Metroselskabet vedrørende projektaendringer for metrolinjen M5.

Københavns Politi har forstået, at Metroselskabet har udarbejdet en supplerende miljøkonsekvensrapport, som belyser de miljømæssige konsekvenser af en række projektaendringer på metrolinjen M5. Københavns Politi har endvidere forstået, at projektaendringerne bl.a. omfatter en ny mulig placering af slusksakten enten i Trommesalen eller på Vesterbrogade med henblik på at muliggøre en station ved Gammel Kongevej, ændringer på Ingerslevsgade ved Københavns Hovedbanegård, samt at stationen ved Prags Boulevard Øst etableres som en højbanestation, og at forbindelsen herfra til kontrol- og vedligeholdelsescentret på Prøvestenen udføres som en viadukt.

Københavns Politi skal for så vidt angår ændringerne vedrørende stationen ved Prags Boulevard Øst henvise til Københavns Politis tidligere høringssvar afgivet i december 2024.

Københavns Politi kan vedrørende placeringen af slusksakten på M5 indledningsvis oplyse, at Københavns Politi alene udtaler sig ud fra de trafikikkerheds- og fremkommelighedsmæssige påvirkninger de forskellige skaktløsninger kan give.

Københavns Politi kan tilslutte sig Københavns Kommunes vurdering af påvirkningerne på miljøet, og at påvirkningen af trafikken i anlægsperioden i begge tilfælde vil være stor.

Københavns Politi kan i forhold til de trafikikkerhedsmæssige påvirkninger oplyse, at det er Københavns Politis vurdering, at projekter af disse størrelsesforhold altid vil medføre en negativ påvirkning af trafikikkerheden, når der i lange perioder skal arbejdes med opgravninger, jordkørsel, trafikomlægninger mv. Ligeledes vil trafikomlægninger i sig selv skabe et mere usikkert trafikbillede, da både bilister og bløde trafikanter får ændret deres normale kørselsruter, og at kørselsruterne i byggeperioden vil være af dårligere "kvalitet", idet der planlægges med ensretninger, smallere kørespor, sandsynligvis også dårligere oversigtsforhold omkring byggepladserne, både for bilister og bløde trafikanter.

Københavns Politi kan i forhold til de fremkommelighedsmæssige påvirkninger oplyse, at det er Københavns Politis vurdering, at begge løsninger vil medføre store påvirkninger af fremkommeligheden i området.

Hvis det besluttes, at slusksakten placeres ved Trommesalen, vil denne blive lukket i ca. tre år. Der planlægges omlægninger af trafikken, for at gøre påvirkningerne af den generelle fremkommelighed så lille som muligt. Vesterbrogade vil ligeledes blive påvirket i ca.



otte måneder, hvis Trommesalen vælges. Det er Københavns Politis vurdering, at fremkommeligheden i området vil blive påvirket meget, men da trafikmængden på Trommesalen i dag er relativt begrænset, vurderes det, at generne vil være væsentlig færre, end en løsning på Vesterbrogade.

Hvis det besluttes at bygge skakten på Vesterbrogade, er det Københavns Politis vurdering, at dette vil have stor påvirkning på den generelle fremkommelighed i området, henset til at Vesterbrogade er en hovedtrafikåre mellem indre by og Vesterbro/Frederiksberg, hvor der ses en stor mængde trafik dagligt bestående af både motorkøretøjer, herunder busser, lastbiler og personbiler, samt knallerter cyklister og fodgængere, som anført i rapportens afsnit 6.3.1. Københavns Politi kan oplyse, at politiet kan have en bekymring for fremkommeligheden hvis Vesterbrogade yderligere indskrænkes i forhold til den nuværende indretning. Særligt i krydset med Bernstorffgade, ses der i dag ofte fremkommelighedsproblemer og krydsblokader på grund af den massive trafik. Med en dårligere passage ad Vesterbrogade, vil dette samlet kunne medføre en endnu dårligere trafikafvikling.

Med hensyn til ensretningen af Ingerslevgade i et til to år, der skyldes, at der skal udføres et nyt affaldssorteringsanlæg til Hovedbanegården, vil dette i sig selv give store udfordringer for trafikken. Det fremgår ikke tydeligt i materialet, i hvilken retning, der planlægges at bilister kan køre i byggeperioden. Uanset hvilken retning biltrafik bliver mulig, vil dette give trafikale udfordringer, da biltrafik ind eller ud fra Vesterbro mod Vigerslev Allé/Enghavevej, vil skulle finde alternative veje i nærområdet. Dette vil medføre stor søge- og omkørsels-trafik på Vesterbro.

Københavns Politi kan oplyse, at der er yderligere planlagte projekter, såfremt de bliver implementeret, der ville kunne skabe yderligere trafikale udfordringer i området.

En lukning af Vesterbrogade foran Tivoli vil, i sammenhæng med skaktbyggeri på både Trommesalen og på Vesterbrogade, skabe store afviklingsmæssige problemer, da al trafik mod H.C. Andersens Boulevard og indre by i så fald vil blive ledt via Farimagsgade eller Tietgensgade. Strækninger, der i forvejen er belastede.

Det andet projekt, er den planlagte nulemissionszone, som Københavns Kommune planlægger på Vesterbro. Dette vil, særligt i forhold til ensretningen af Ingerslevsgade, give yderligere udfordringer for trafikafviklingen i området, da nulemissionszonen vil "spærre" for gennemkørsel med fossildrevne køretøjer.

En lukning af Dybbølsbro for biltrafik vil yderligere påvirke afvikling af trafik fra Vesterbro-området mod indre by.



Københavns Politi kan afslutningsvis oplyse, at nedenstående projekter planlægges, som ligeledes vil kunne påvirke fremkommeligheden for særligt bilister i området:

Side 3

- Ombygning af krydset Polititorvet/Bernstorffsgade
- Ombygning af Torvegade
- Cykelstiprioritering omkring Hovedbanegården
- Bustilpasning til Sydhavnsmetroen

Med venlig hilsen

Ida Sørensen
stabschef



Svarnr.: 30 Borger

Vejnavn: Parmagade

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:

Jeg bor tæt på en af de kommende nye metrostationer og har lige været til borgermøde om den. Så vidt jeg forstår vil jeg ikke kunne være i min lejlighed i de mindst 8 år fra 2028 til 2036 metroen etableres. Jeg er førtidspensionist og autist og er meget følsom over for støj og har også brug for en tryk fast base hjemme så jeg vil skulle flytte helt væk hvis metrobyggeriet påbegyndes. Jeg vil ikke kunne klare en genhusning. Jeg har boet her i min lejlighed i 33 år og de beboere der bor her kender mig og acceptere mig som jeg er det vil et nyt sted ikke kunne. kh Christina fra Parmagade 2300

Svarnr.: 31 Borger

Vejnavn: Ingolfs Allé

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:

For en bedre trafikal betjening af Amager, vil jeg forslå, at en buslinje af Amagerbrogade og Torvegade til Kgs Nytorv aflaster Amagerbro og betjener alle dem, der skal den vej ind til K. Stationen, der pt foreslås placeret på Sundby Øster Plads bør ligge på Sundby Vester Plads, hvor der er mange forbindende busser og Plads. Sundby Øster Plads er et vigtigt åndehul for mange børn og voksne - og byudviklingen af den, der netop er færdiggjort er fin og rummer både mange eksistenser og øget biodiversitet.

Svarnr.: 32 Borger

Vejnavn: Ingolfs Allé

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:

Ændringsforslag vedr station på Sundbyøster Plads:
Stationen bør flyttes til Sundbyvester Plads som i forvejen er trafikalt knudepunkt for offentlig transport med mange forskellige buslinjer og derfor langt mere oplagt.
Tillægsforslag: For bedre forbindelse mellem Amager og Kbh K ønskes en buslinje ad Amagerbrogade der fortsætter ind over Christmas Møllers Plads og ad Torvegade

Svarnr.: 33 Borger

Vejnavn: Højdevej

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:

Høringssvar vedrørende M5-metroprojektet og Sundbyøster Skole.

Jeg skriver for at udtrykke min bekymring over planerne om at bygge en ny metrostation som en del af M5-linjen, der skal placeres tæt på Sundbyøster Skole. Det er en positiv udvikling for byens infrastruktur, men jeg er bekymret for de manglende overvejelser omkring børnenes trivsel og de potentielle negative konsekvenser for skolen og dens elever under byggeprocessen.

Følgende punkter bør tages i betragtning:

Manglende tiltag for elevernes trivsel:

Der er ikke blevet taget højde for, hvordan de nuværende og kommende støjniveauer fra byggepladsen vil påvirke børnenes trivsel og læring. Skolegården og udendørsarealerne bør tages i betragtning, da det er en vigtig del af børns fysiske og mentale sundhed at have et

godt og stille sted at opholde sig. Jeg foreslår, at der udpeges alternative arealer, hvor eleverne kan være, når byggearbejdet forårsager støj og forstyrrelser.

Manglende compensation til skolen:

Mens der er blevet sat penge af til compensation til de beboere, der bor i nærheden af byggepladsen, er der ikke taget højde for skolens behov. Der bør afsættes midler til opførelse af midlertidige faciliteter, som f.eks. barakker eller andet, så eleverne kan fortsætte deres undervisning under ordnede forhold.

Overvågning af luftforurening:

Et andet kritisk punkt er luftkvaliteten omkring skolen. Byggepladsen vil sandsynligvis medføre øget luftforurening, og det er vigtigt at overvåge niveauet af forurening både på skolen og i klasselokalerne. Jeg vil derfor anmode om, at der implementeres et system til at overvåge og rapportere luftkvaliteten regelmæssigt, så både elever og personale kan få information om eventuelle sundhedsrisici. Eventuelle overskridelser af sundhedsguidelines bør føre til øjeblikkelige afbødende foranstaltninger.

Svarnr.: 34 Borger

Vejnavn: Højdevej

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:

Jeg skriver for at udtrykke min bekymring over planerne om at bygge en ny metrostation som en del af M5-linjen, der skal placeres tæt på Sundbyøster Skole. Det er en positiv udvikling for byens infrastruktur, men jeg er bekymret for de manglende overvejelser omkring børnenes trivsel og de potentielle negative konsekvenser for skolen og dens elever under byggeprocessen.

Følgende punkter bør tages i betragtning.

Manglende tiltag for elevernes trivsel:

Der er ikke blevet taget højde for, hvordan de nuværende og kommende støjniveauer fra byggepladsen vil påvirke børnenes trivsel og læring. Skolegården og udendørsarealerne bør tages i betragtning, da det er en vigtig del af børns fysiske og mentale sundhed at have et godt og stille sted at opholde sig. Jeg foreslår, at der udpeges alternative arealer, hvor eleverne kan være, når byggearbejdet forårsager støj og forstyrrelser.

Manglende compensation til skolen:

Mens der er blevet sat penge af til compensation til de beboere, der bor i nærheden af byggepladsen, er der ikke taget højde for skolens behov. Der bør afsættes midler til opførelse af midlertidige faciliteter, som f.eks. barakker eller andet, så eleverne kan fortsætte deres undervisning under ordnede forhold. Desuden bør der tages højde for, hvordan undervisningen kan gennemføres uden at blive forstyrret af støj og støv fra byggearbejdet.

Overvågning af luftforurening:

Et andet kritisk punkt er luftkvaliteten omkring skolen. Byggepladsen vil sandsynligvis medføre øget luftforurening, og det er vigtigt at overvåge niveauet af forurening både på skolen og i klasselokalerne. Jeg vil derfor anmode om, at der implementeres et system til at overvåge og rapportere luftkvaliteten regelmæssigt, så både forældre til elever og personale kan få information om eventuelle sundhedsrisici. Eventuelle overskridelser af sundhedsguidelines bør føre til øjeblikkelige afbødende foranstaltninger.

Jeg håber, at disse bekymringer bliver taget alvorligt, og at der bliver arbejdet for en løsning, der både tilgodeser byens udvikling og beskytter børns trivsel. Det er vigtigt, at der bliver tænkt på de langsigtede konsekvenser for både eleverne og undervisningen, mens metroprojektet gennemføres.

Svarnr.: 35 Borger

Vejnavn: Søflygade

Postnr. og by: 1432 København K

Høringssvar:

Jeg skriver dette høringssvar for at udtrykke min store bekymring over forslaget om at etablere en højbaneløsning ved Prags Boulevard. Jeg er bekymrede for, at ændringen af metrostationen ved Prags Boulevard til en højbanestation kan opfattes som en forhåndsbeslutning om at vælge en højbane til Lynetteholm ifbm. fase 2. Dette vil underminere kommunens mulighed for at tilkøbe den dyrere, men langsigtede bedre, tunnelløsning. Det er afgørende, at politikerne har et transparent og fuldt overblik over konsekvensen ved at vælge en højbanestation ved Prags Boulevard ifht. at føre M5 ned til en tunnel igen og under de meget benyttede blå og grønne rekreative områder ved Margretheholm og Margretheholm Havn.

Derfor glæder det mig at der i forbindelse med den oprindelige høring er tilkommet en meget stor andel svar der vedrører tilvalget af en tunnelløsning her.

Svarnr.: 36 På vegne af interesseorganisation eller borger Amager Øst Lokaludvalg**Høringssvar:**

Vedlagte høringssvar fra Amager Øst Lokaludvalg fremsendes med forbehold for lokaludvalgets endelige godkendelse på lokaludvalgsmødet den 28. august 2025.

Sekretariatet for Amager Øst Lokaludvalg
Økonomiforvaltningen



Høringssvar - supplerende miljøkonsekvensvurdering for metrolinje M5

Lokaludvalget havde inviteret til Borgermøde på Sundbyøster Skole. Der deltog ca. 50 borgere.

Overordnet glæder vi os over at få en Metroforbindelse mere. Med fem minutter fra Sundbyøster Plads til Hovedbanen er det en klar forbedring af den kollektive trafik.

Der var tidligere stor bekymring for anlægget i Jenagade, derfor er det glædeligt, at det nu undgås.

Vi glæder os også over, at der under opførelsen af anlægget på Prøvestenen vil være adgang til den sydlige, rekreative del af Prøvestenen. Vi ønsker desuden stadig, at det bliver muligt at sejle under broen til Prøvestenen, som nævnt i vores tidligere høringssvar. Vi indgår meget gerne i dialog med Metroselskabet om den konkrete udformning.

Bygning af en Metro i et tæt befolket område kan ikke undgå at give gener for borgerne tæt på de berørte områder.

På vores borgermøde blev der givet udtryk for disse bekymringer, som er listet i bilaget til vores høringssvar.

Vibrationer og støj

De berørte borgere er bekymret over, om de vil mærke rystelser når Metroen er i drift. Vi glæder os derfor over at der er fokus på dette og bifalder, at man vil bruge den bedste teknologi.

Dertil vil der i byggefasen være gener. Vi opfordrer til, at man vil være klar til at bistå borgere, der behøver kompensation, fordi generne er for store.

18. august 2025

Sagsnr.
2025-0189796

Dokumentnr.
2025-0189796-2

Sagsbehandler
Frida Jans

 **AMAGER ØST
LOKALUDVALG**
Sekretariatet for Amager Øst Lokaludvalg

Jemtelandsgade 3
2300 København S

Bilag 1 af 1 for Svarnr. 36: 20250818T13-00_Hoeringssvar Amager Øst Lokaludvalg - Metrolinje M5 supplerende miljøkonsekvensvurdering.pdf - Side 2 af 4

Sekretariatet for Amager Øst Lokaludvalg Høringssvar - supplerende miljøkonsekvensvurdering for metro-linje M5 2/2

Der er planlagt information til borgere i E-Boks når arbejdet går i gang. Der blev på vores møde udtrykt bekymring fra borgere, der ikke er digitale, om de også får besked.

Stationen og byggepladsen ved Sundbyøster Plads ligger tæt på Sundbyøster Skole. Vi opfordrer til tæt løbende dialog med Børne- og Ungdomsforvaltningen om, hvilke kompensationsmuligheder der kunne blive brug for. Vil der være brug for at flytte undervisningen midlertidigt fra klasselokaler tæt på byggepladsen og vil der mangle udendørs arealer, og kunne Elbaparken bruges i den forbindelse?

Stationerne

Vi ønsker tilgængelighed og universelt design. Det glæder os derfor at der kommer to elevatorer på stationerne. Der efterlyses toiletter på stationerne. I en tid hvor man taler om beskyttelsesrum vil det være vigtigt med toiletter.

Hvis stationen på Sundbyøster Plads skal kunne benyttes som beskyttelsesrum, bør man undlade at lave ovenlysvinduer, som så heller ikke vil optage plads i byrummet.

Vi opfordrer desuden til at stationerne udsmykkes med kunst.

Venlig hilsen

Susanne Møller
Forperson for Amager Øst Lokaludvalg

Spørgsmål og kommentarer fra Amager Øst Lokaludvalgs borgermøde om Metro M5 – supplerende miljøkonsekvensvurdering

Mødet blev holdt den 13. august 2025 på Sundbyøster Skole. Der deltog ca. 50 personer.

Sp: Hvornår forventes det at projektet startes op?

Sv: Selve borearbejdet forventes i perioden 2028-2032/33.

Sp: Hvilken betydning har det at der bores tæt på en skole?

Sv: Der tages så meget hensyn som muligt til skolen fx i eksamensperioder. Det har vi erfaringer med fra andre skoler og f.eks. Frederiksberg Gymnasium.

Sp: Hvilken dybde ligger stationerne i?

Sv: Stationerne er ikke så dybtliggende men tunnellerne mellem stationerne vil gå dybere.

Sp: Hvad gør I for at mindske vibrationer?

Sv: Vi arbejder hele tiden på at forbedre metoderne. Vi overholder reglerne.

Husk at informere ordentligt, både fysisk og digitalt

Husk at sørge for bustilslutning til andre steder på Amager.

Det er vigtigt at der bliver sat penge af til toiletter.

Det er vigtigt at der tages hensyn til sårbare personer, som er naboer til byggepladserne.

Sp: Hvad gør vi på Sundbyøster skole, når vi normalt bruger Sundbyøster plads hver dag? Kunne man fx inddrage Elbaparken?

Sv: der bliver en dialogproces hvor vi arbejder på at finde gode erstatningsarealer (ml. skolen, BUF, ØKF, metroselskabet).

Sp: Hvad har I af erfaringer fra andre skoler

Sv: Der blev fx sat støjvæg op.

Sp: Kan skolen få kompensation ift at skaffe andre lokaler?

Sv: Der er lavet en hensigtserklæring i kommunens budget 25 om at se på kompensationsmuligheder.

Sp: 600 børn er svære at finde nye udearealer til. Der er byggeri lige under hvor vi bor. Det er gamle huse og folk er meget usikre og nervøse. Jeg foreslår at I kommunikerer via grundejerforeningerne.

Hvad gør I for at forbedre forholdene ift vibrationer? Vi vil gerne have mere specifikke informationer.

Sv: Vi søger at betjene de områder hvor der bor flest mulige mennesker. Derfor vil der blive bygget under folks huse.

Sp: Hvor meget dybere er linjen mellem stationerne end ved stationerne?

Sv: det kommer an på hvor lang afstand der er mellem de konkrete stationer.

Sp: Hvor meget støj og vibration er der når metroen er i drift?

Sv: Vi har kun fået to klager fra sydhavnsmetroen.

I bør sætte mere tid af til dialog og spørgsmål på borgermødet.

Sp: Hvordan er det med lastbiler omkring Jenagade

Sv: Der kommer ikke en byggeplads længere ved Jenagade. Men der kommer nogle fra Lergravsparken. Ruterne er ikke endeligt fastlagt.

Sp: Design af stationerne – bruges der universelt design?

Sv: Ja, de bliver fx testet af blinde og der kommer to elevatorer på stationerne.

Sp: Hvorfor Sundbyøster Plads i stedet for Sundbyvester?

Sv. Til idéfasehøringen var der tre placeringer i spil. Der var stor opbakning til Sundbyøster plads og desuden et stort befolkningsgrundlag for en placering netop her.

Svarnr.: 37 Borger

Vejnavn: Rialtovej

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:

Høringssvar –

Vedr.: Metro M5 under vores bolig – bekymringer om drift, støj, vibrationer og sætningsskader

Vi støtter god kollektiv trafik, men vi er bekymrede for de driftsmæssige påvirkninger ved, at M5 planlægges ført kun ca. 12–15 meter under vores hjem. Miljøvurderingen læner sig fortsat op ad ældre vejledninger (1997) og modeller, der i høj grad bygger på gennemsnitsværdier. For os som beboere er det dog ikke gennemsnittet, vi lever med – det er de gentagne, korte togpassager med støjspidser og strukturlyd, som opleves i hverdagen.

Støj i driften. Vi hæfter os ved, at MKV forventer, at strukturlyd i boliger holder sig under de vejledende 20 dB(A) i aften/nat og 25 dB(A) om dagen. Samtidig viser erfaringer fra andre metrolinjer, at netop støjspidser kan være tydeligt hørbare, selv når gennemsnitstal overholder grænserne. Der er også målinger fra Cityringen, hvor beboere har oplevet hørbar rumlen/strukturlyd, selvom tunnelen der typisk ligger dybere (~30 m) end den planlagte M5 hos os. Det gør os ærligt talt utrygge ved udsigten til en lavere tunnel under et tæt boligområde.

Vibrationer og sætningsskader. MKV vurderer, at vibrationer i drift ikke overskrider grænseværdier, og at påvirkningen er ubetydelig. Som beboere i et ældre hus bekymrer vi os alligevel for, både om de store vibrationer ved anlægsfasen, men også om gentagne, svage vibrationer over tid kan give revner eller sætningsskader – særligt når afstanden til tunnelen er lille. Små bevægelser i undergrunden kan udvikle sig gradvist, og vi er bekymrede for både boligens tilstand og ejendomsværdi på længere sigt.

Vi håber derfor, at myndigheder og bygherre tager udgangspunkt i beboerens virkelighed: at støjspidser, strukturlyd og langsigtede effekter vægtes højt; at der arbejdes med faktiske målinger i udvalgte boliger og åbenhed om data; og at der – hvis gener opstår – findes praktiske løsninger og mulighed for støtte til støj- og vibrationsdæmpning i hjemmet, ligesom reelle sætningsskader håndteres enkelt og rimeligt.

Endelig vil vi gerne pege på, at en alternativ linjeføring gennem mindre bebyggede arealer (fx langs en trafikeret vej forbi kirkegården og videre under byggelegeplads/park) efter vores opfattelse vil reducere gene og risiko for mange beboere – også i driften mange år frem.

Vi ønsker ikke at stå i vejen for udvikling, men vi ønsker tryghed i vores hjem. Derfor beder vi om, at de reelle, oplevede påvirkninger ved en lav tunneldybde under boliger vurderes grundigt og med udgangspunkt i de erfaringer, der allerede findes.

Med venlig hilsen

Svarnr.: 38 På vegne af interesseorganisation eller borger Frederiksberg Kommune

Høringssvar:

Københavns Kommune har fra den 2. juni til den 24. august 2025 sendt supplerende miljøkonsekvensvurdering for M5 i høring. Frederiksberg Kommune vil gerne takke for muligheden for at afgive høringssvar og for inddragelsen i selve arbejdet med den supplerende miljøkonsekvens-vurdering.

Frederiksberg Kommune vil gerne kreditere for, at Københavns Kommune i den supplerende MKV har valgt, at undersøge en ny placering af slutsakten efter Københavns Hovedbanegård, således at der skabes mulighed for på sigt at forlænge M5 med en station ved Gammel Kongevej. Frederiksberg Kommune er bevidst om, at en ændret placering af slutsakten får konsekvenser for borgere i Københavns Kommune i anlægsfasen og vil derfor gerne takke for, at det alligevel er blevet en del af projektet. En forlængelse af M5 forbi Gammel Kongevej, Forum Station og Rigshospitalet er vigtig for at skabe flere skiftemuligheder mellem metrolinjerne og på den måde skabe et mere robust metronet.

Frederiksberg Kommune vil gerne bruge anledningen til, at anerkende, at der med aftalen om metro M5 sikres mere metro og at der med en yderligere forbindelse over havnesnittet frigives kapacitet mellem Kongens Nytorv og Christianshavn, hvor der ellers på sigt vil opstå kapacitetsproblemer. Frederiksberg Kommune så til gengæld gerne, at det aftalte lufthavnstillæg ikke var en del af aftalen. Kommunalbestyrelsen på Frederiksberg er bekymret for, at en takststigning vil være en ulempe for kommunens borgere og modarbejde målsætningerne om at fremme brugen af kollektiv transport. En prisstigning vil gøre metroen mindre attraktiv for borgere, der skal til lufthavnen og kan føre til øget brug af privatbil og taxa på ture til og fra lufthavnen. Dette vil bidrage til øget trængsel og forurening i hovedstadsområdet, hvilket er i modstrid med vores fælles klima- og mobilitetsmål.

Vi anerkender behovet for at finde en ansvarlig finansiering af fremtidige metroprojekter, herunder M5, men vi opfordrer til, at dette sker på en måde, der ikke skader metroens tilgængelighed og attraktivitet for borgerne i hovedstadsområdet. Frederiksberg Kommune vil gerne takke for inddragelsen i dette arbejde og det gode samarbejde med Københavns Kommune generelt.



Dato: 19-08-2025

Sagsnr: 05.00.00-G01-212-25

Høringssvar til supplerende miljøkonsekvensvurdering af metro M5

Københavns Kommune har fra den 2. juni til den 24. august 2025 sendt supplerende miljøkonsekvensvurdering for M5 i høring. Frederiksberg Kommune vil gerne takke for muligheden for at afgive høringssvar og for inddragelsen i selve arbejdet med den supplerende miljøkonsekvensvurdering.

Frederiksberg Kommune vil gerne kreditere for, at Københavns Kommune i den supplerende MKV har valgt, at undersøge en ny placering af slusksakten efter Københavns Hovedbanegård, således at der skabes mulighed for på sigt at forlænge M5 med en station ved Gammel Kongevej. Frederiksberg Kommune er bevidste om, at en ændret placering af slusksakten får konsekvenser for borgere i Københavns Kommune i anlægsfasen og vil derfor gerne takke for, at det alligevel er blevet en del af projektet. En forlængelse af M5 forbi Gammel Kongevej, Forum Station og Rigshospitalet er vigtig for at skabe flere skiftemuligheder mellem metrolinjerne og på den måde skabe et mere robust metronet.

Frederiksberg Kommune vil gerne bruge anledningen til, at anerkende, at der med aftalen om metro M5 sikres mere metro og at der med en yderligere forbindelse over havnesnittet frigives kapacitet mellem Kongens Nytorv og Christianshavn, hvor der ellers på sigt vil opstå kapacitetsproblemer. Frederiksberg Kommune så til gengæld gerne, at det aftalte lufthavnstillæg ikke var en del af aftalen. Kommunalbestyrelsen på Frederiksberg er bekymret for, at en takststigning vil være en ulempe for kommunens borgere og modarbejde målsætningerne om at fremme brugen af kollektiv transport. En prisstigning vil gøre metroen mindre attraktiv for borgere, der skal til lufthavnen og kan føre til øget brug af privatbil og taxa på ture til og fra lufthavnen. Dette vil bidrage til øget trængsel og forurening i hovedstadsområdet, hvilket er i modstrid med vores fælles klima- og mobilitetsmål.

Vi anerkender behovet for at finde en ansvarlig finansiering af fremtidige metroprojekter, herunder M5, men vi opfordrer til, at dette sker på en måde, der ikke skader metroens tilgængelighed og attraktivitet for borgerne i hovedstadsområdet.

Frederiksberg Kommune vil gerne takke for inddragelsen i dette arbejde og det gode samarbejde med Københavns Kommune generelt.

Svarnr.: 39 På vegne af interesseorganisation eller borger Grundejerforeningen Valhal af 1. April 1912

Høringssvar:

Opdateret høringssvar – Grundejerforeningen Valhal af 1. April 1912

Vedrørende Metro M5 under vores beboelseskvarter

Vi i Grundejerforeningen GF Valhal ønsker hermed igen at udtrykke vores alvorlige bekymring over det foreslåede metroprojekt (M5), som planlægges ført direkte under vores over 100 år gamle bevaringsværdige villakvarter. Det er vores vurdering, at både den oprindelige og den supplerende Miljøkonsekvensvurdering (MKV) undervurderer risikoen for støjgener og strukturelle skader, særligt fordi vurderingerne udelukkende baseres på forældet vejledning fra Miljøstyrelsen fra 1997 og beregnede gennemsnitsværdier, som ikke undersøgt tilstrækkeligt for den reelle påvirkning af driften fra metroen.

1. Støjgener, vibrationer og sundhedsrisici – utilstrækkelig vurdering og metode
Miljøkonsekvensvurderingen – både oprindelig og supplerende – tager udgangspunkt i vejledende grænseværdier på 64 dB fra Miljøstyrelsens 1997-vejledning, som er udviklet til traditionelle jernbaner med en anbefaling om minimum 25 meter afstand til beboelse. Dette giver intet validt sammenligningsgrundlag for et underjordisk metrotog, der samtidig kun føres i 12-15 meters dybde under private hjem.

Det er veldokumenteret (jf. seneste målinger fra Cityringen) at støjen ikke blot består af et statisk gennemsnit, men at de gentagne og meget korte støjspidser ved togpassager udgør den største gene – særligt i nattetimerne, hvor gentagelsen i sig selv kan forstyrre søvn og føre til helbreds-mæssige konsekvenser. Eksempler på tidligere klagesager og støjproblemer fra metrostrækninger (herunder fra Olufsvej og Østerbro) viser, at borgernes reelle oplevelser ofte ikke afspejles i de tekniske vurderinger forud for byggeriet, som MKV'erne lægger til grund. Dette borgerperspektiv og de erfaringer, som burde bidrage til mere nuanceret risikovurdering, er helt fraværende i både den oprindelige og supplerende MKV. Det er bekymrende og viser et ensidigt fokus på beregnede modeller fremfor faktiske konsekvenser.

Tidligere erfaringer fra lignende projekter

- Cityringen (M3, København): Projektet blev ramt af forsinkelser og ekstraomkostninger, og entreprenøren (CMT) rejste milliardkrav. Myndigheder foretog efterfølgende målinger i 16 udvalgte boliger med klager over strukturlyd/støj fra driften. Tunnelerne lå typisk omkring 30 m dybt – alligevel opstod gener. Det understreger, at risikoen undervurderes, og at en lavere M5-dybde (12-15 m) kræver større forsigtighed.
- Crossrail (London): Internationalt eksempel på "best practice": risikobaseret bygningsklassificering, baseline-målinger før arbejdet, kontinuerlig overvågning under tunnelføring samt kompensationsinjektion (compensation grouting) for at modvirke sætninger i realtid. Sætter en relevant standard, som bør afspejles i M5, særligt grundet den lave dybde.
- Amsterdam (Noord/Zuidlijn): Ved lav dybde/åbne udgravninger i blød jord (fx Vijzelgracht) opstod læk, sætninger og evakueringer, hvilket medførte lange forsinkelser og meromkostninger. Sagen bruges ofte som case for nødvendigheden af streng overvågning og beredskab ved lavtliggende arbejder i tætte byområder.

Derudover vurderer MKV, at vibrationer i driftsfasen ikke vil overskride vejledende grænseværdier, og at påvirkningen vil være ubetydelig. Dette bygger dog igen på generelle modelberegninger og erfaringer fra tidligere metroprojekter, hvor metroen ligger langt dybere. Der tages ikke højde for den betydelige forskel, det gør, at metroen her planlægges i 12-15 meters dybde, hvilket kan medføre øget vibrations- og støjoverførsel til overfladen.

Der findes adskillige eksempler på, at borgere ved tidligere metrostrækninger – herunder Cityringen – har oplevet betydelige gener fra lavfrekvent strukturlyd og gentagne støjspidser, til trods for at støjniveauet på papiret holdt sig under vejledende gennemsnitlige

grænseværdier. Disse erfaringer, der også omfatter klager over vibrationer og søvnforstyrrelser, viser tydeligt, at tidligere MKV'er har fejlvurderet de reelle påvirkninger, og bør derfor vægtes i vurderingen af dette projekt. Vi understreger, at et gennemsnitligt lydniveau over et døgn ikke er dækkende for borgernes oplevede virkelighed, selv tunneldybder dobbelt så langt nede som i det planlagte byggeri har ført til faktiske gener for beboere.

2. Strukturel risiko – manglende hensyn til gamle bygninger og lav dybde

Den planlagte tunneldybde på 12-15 meter under vores boliger er markant lavere end de 20-30 meter, som typisk er benyttet ved tidligere metroprojekter. Dette betyder, at risikoen for jordforskydninger, sætningsskader og vibrationsoverførsel øges betydeligt – især for ældre bygninger, som vores kvarter består af.

MKV og supplerende MKV vurderer konsekvenserne som ubetydelige uden konkrete undersøgelser eller borgerinddragelse, og uden anerkendelse af, at netop lav dybde og ældre fundamenter skaber øget sårbarhed. Den supplerende rapport adresserer ikke denne kritik, hvilket vi finder stærkt problematisk.

3. Forældede og utilstrækkelige vurderingsmetoder – stadig uadresseret

Som nævnt flere steder i vores oprindelige høringssvar (og gentaget her), bygger støj- og vibrationsvurderingerne fortsat på:

- Miljøstyrelsens 1997-vejledning (for jernbaner, ikke metro under boliger)
- Gennemsnitsbaserede støjmodeller (støjspidser bør vægtes højere i vurderingen)
- Erfaringsbaserede eksempler fra Cityringen, uden at tage højde for forskellen i dybde og boligtype
- Mangel på inddragelse af borgererfaringer om gener fra tidligere metrobyggerier (klager)

Ingen af disse metodevalg afspejler de konkrete forhold i vores kvarter, og intet nyt er præsenteret i den supplerende rapport, som imødekommer disse metodiske svagheder.

4. Manglende begrundelse for rutevalg – alternativer med færre konsekvenser er overset

Hverken den oprindelige eller den supplerende MKV vurderer seriøst alternativer til linjeføringen under beboelsesområdet. Det nærliggende alternativ – hvor metroen følger den trafikerede Kastrupvej, under elværket, byggelegepladsen og parken (tidligere kirkegård) – nævnes ikke i rapporten, på trods af at det ville give markant færre støj- og vibrationspåvirkninger.

En sådan rute bevæger sig gennem mindre bebyggede områder og vil derfor påvirke færre borgere, både i anlægs- og driftsfasen. Vi savner en faglig og politisk forklaring på, hvorfor denne mulighed ikke er taget med i betragtning.

5. Økonomiske hensyn synes at vægte højere end borgerhensyn

Den politiske aftale om M5 og Lynetteholm viser klart, at projektets gennemførsel er betinget af tilbagebetaling af investeringer via byudvikling. Der er således en klar økonomisk interesse i at etablere metroen hurtigst muligt og med lavest mulige omkostninger – men det må ikke ske på bekostning af borgernes trivsel, ejendomsværdi og sundhed.

Samlet konklusion

- Vi fastholder, at støjspidser og permanente gener i driftsfasen er massivt undervurderet, og at 1997-vejledningen er forældet og ubrugelig som grundlag for vurderingen.
- Den lave dybde på 12-15 meter udgør et unikt og uafklaret risikoscenarie, som hverken er analyseret eller simuleret i tilstrækkelig grad.
- Vores tidligere kritikpunkter er ikke imødekommet i den supplerende MKV – hverken metodisk, sundhedsfagligt eller teknisk.

- Alternativer med færre konsekvenser er ikke inddraget seriøst.

Vi opfordrer derfor kraftigt til, at der udføres nye, opdaterede konsekvensvurderinger med moderne målemetoder, realistiske støjscenarier og konkret borgerinddragelse – og at der gives en fagligt funderet begrundelse for ikke at vælge alternativer, som ville mindske generne og påvirkningen af allerede bosatte borgere.

Med venlig hilsen
Kasper Aaquist Pihl Johansen

Forperson
på vegne af Bestyrelsen for Grundejerforeningen Valhal af 1. april 1912

CVR: 37038288
Email: forperson@gfvalhal.dk

Opdateret høringssvar – Grundejerforeningen Valhal af 1. April 1912

Vedrørende Metro M5 under vores beboelseskvarter

Vi i Grundejerforeningen GF Valhal ønsker hermed igen at udtrykke vores alvorlige bekymring over det foreslåede metropjekt (M5), som planlægges ført direkte under vores over 100 år gamle bevaringsværdige villakvarter. Det er vores vurdering, at både den oprindelige og den supplerende Miljøkonsekvensvurdering (MKV) undervurderer risikoen for støjgener og strukturelle skader, særligt fordi vurderingerne udelukkende baseres på forældet vejledning fra Miljøstyrelsen fra 1997 og beregnede gennemsnitsværdier, som ikke undersøgt tilstrækkeligt for den reelle påvirkning af driften fra metroen.

1. Støjgener, vibrationer og sundhedsrisici – utilstrækkelig vurdering og metode

Miljøkonsekvensvurderingen – både oprindelig og supplerende – tager udgangspunkt i vejledende grænseværdier på 64 dB fra Miljøstyrelsens 1997-vejledning, som er udviklet til traditionelle jernbaner med en anbefaling om minimum 25 meter afstand til beboelse. Dette giver intet validt sammenligningsgrundlag for et underjordisk metrotog, der samtidig kun føres i 12–15 meters dybde under private hjem.

Det er veldokumenteret (jf. seneste målinger fra Cityringen) at støjen ikke blot består af et statisk gennemsnit, men at **de gentagne og meget korte støjspidser ved togpassager udgør den største gene** – særligt i nattetimerne, hvor gentagelsen i sig selv kan forstyrre søvn og føre til helbredsmaessige konsekvenser. Eksempler på tidligere klagesager og støjproblemer fra metrostrækninger (herunder fra Olufsvej og Østerbro) viser, at borgernes reelle oplevelser ofte ikke afspejles i de tekniske vurderinger forud for byggeriet, som MKV'erne lægger til grund. Dette borgerperspektiv og de erfaringer, som burde bidrage til mere nuanceret risikovurdering, er helt fraværende i både den oprindelige og supplerende MKV. Det er bekymrende og viser et ensidigt fokus på beregnede modeller fremfor faktiske konsekvenser.

Tidligere erfaringer fra lignende projekter

- **Cityringen (M3, København):** Projektet blev ramt af forsinkelser og ekstraomkostninger, og entreprenøren (CMT) rejste milliardkrav. Myndigheder foretog efterfølgende målinger i 16 udvalgte boliger med klager over strukturlyd/støj fra driften. Tunnelerne lå typisk omkring 30 m dybt – alligevel opstod gener. Det understreger, at risikoen undervurderes, og at en lavere M5-dybde (12–15 m) kræver større forsigtighed.
- **Crossrail (London):** Internationalt eksempel på "best practice": risikobaseret bygningsklassificering, baseline-målinger før arbejdet, kontinuerlig overvågning under tunnelføring samt kompensationsinjektion (compensation grouting) for at modvirke sætninger i realtid. Sætter en relevant standard, som bør afspejles i M5, særligt grundet den lave dybde.

- **Amsterdam (Noord/Zuidlijn):** Ved lav dybde/åbne udgravninger i blød jord (fx Vijzelgracht) opstod læk, sætninger og evakueringer, hvilket medførte lange forsinkelser og meromkostninger. Sagen bruges ofte som case for nødvendigheden af streng overvågning og beredskab ved lavtliggende arbejder i tætte byområder.

Derudover vurderer MKV, at vibrationer i driftsfasen ikke vil overskride vejledende grænseværdier, og at påvirkningen vil være ubetydelig. Dette bygger dog igen på generelle modelberegninger og erfaringer fra tidligere metroprojekter, hvor metroen ligger langt dybere. Der tages ikke højde for den betydelige forskel, det gør, at metroen her planlægges i 12–15 meters dybde, hvilket kan medføre øget vibrations- og støjoverførsel til overfladen.

Der findes adskillige eksempler på, at borgere ved tidligere metrostrækninger – herunder Cityringen – har oplevet betydelige gener fra lavfrekvent strukturlyd og gentagne støjspidser, til trods for at støjniveauet på papiret holdt sig under vejledende gennemsnitlige grænseværdier. Disse erfaringer, der også omfatter klager over vibrationer og søvnforstyrrelser, viser tydeligt, at tidligere MKV'er har fejlvurderet de reelle påvirkninger, og bør derfor vægtes i vurderingen af dette projekt. Vi understreger, at et gennemsnitligt lydniveau over et døgn ikke er dækkende for borgernes oplevede virkelighed, selv tunneldybder dobbelt så langt nede som i det planlagte byggeri har ført til faktiske gener for beboere.

2. Strukturel risiko – manglende hensyn til gamle bygninger og lav dybde

Den planlagte tunneldybde på 12–15 meter under vores boliger er markant lavere end de 20–30 meter, som typisk er benyttet ved tidligere metroprojekter. Dette betyder, at risikoen for jordforskydninger, sætningsskader og vibrationsoverførsel øges betydeligt – især for ældre bygninger, som vores kvarter består af.

MKV og supplerende MKV vurderer konsekvenserne som ubetydelige uden konkrete undersøgelser eller borgerinddragelse, og uden anerkendelse af, at netop lav dybde og ældre fundamenter skaber øget sårbarhed. Den supplerende rapport adresserer ikke denne kritik, hvilket vi finder stærkt problematisk.

3. Forældede og utilstrækkelige vurderingsmetoder – stadig uadresseret

Som nævnt flere steder i vores oprindelige høringssvar (og gentaget her), bygger støj- og vibrationsvurderingerne fortsat på:

- Miljøstyrelsens 1997-vejledning (for jernbaner, ikke metro under boliger)
- Gennemsnitsbaserede støjmodeller (støjspidser bør vægtes højere i vurderingen)
- Erfaringsbaserede eksempler fra Cityringen, uden at tage højde for forskellen i dybde og boligtype
- Mangel på inddragelse af borgererfaringer om gener fra tidligere metrobyggerier (klager)

Ingen af disse metodevalg afspejler de konkrete forhold i vores kvarter, og intet nyt er præsenteret i den supplerende rapport, som imødekommer disse metodiske svagheder.

4. Manglende begrundelse for rutevalg – alternativer med færre konsekvenser er overset

Hverken den oprindelige eller den supplerende MKV vurderer seriøst alternativer til linjeføringen under beboelsesområdet. Det nærliggende alternativ – hvor metroen følger den trafikerede Kastrupvej, under elværket, byggelegepladsen og parken (tidligere kirkegård) – nævnes ikke i rapporten, på trods af at det ville give markant færre støj- og vibrationspåvirkninger.

En sådan rute bevæger sig gennem mindre bebyggede områder og vil derfor påvirke færre borgere, både i anlægs- og driftsfasen. Vi savner en faglig og politisk forklaring på, hvorfor denne mulighed ikke er taget med i betragtning.

5. Økonomiske hensyn synes at vægte højere end borgerhensyn

Den politiske aftale om M5 og Lynetteholm viser klart, at projektets gennemførsel er betinget af tilbagebetaling af investeringer via byudvikling. Der er således en klar økonomisk interesse i at etablere metroen hurtigst muligt og med lavest mulige omkostninger – men det må ikke ske på bekostning af borgernes trivsel, ejendomsværdi og sundhed.

Samlet konklusion

- Vi fastholder, at støjspidser og permanente gener i driftsfasen er massivt undervurderet, og at 1997-vejledningen er forældet og ubrugelig som grundlag for vurderingen.
- Den lave dybde på 12–15 meter udgør et unikt og uafklaret risikoscenarie, som hverken er analyseret eller simuleret i tilstrækkelig grad.
- Vores tidligere kritikpunkter er ikke imødekommet i den supplerende MKV – hverken metodisk, sundhedsfagligt eller teknisk.
- Alternativer med færre konsekvenser er ikke inddraget seriøst.

Vi opfordrer derfor kraftigt til, at der udføres nye, opdaterede konsekvensvurderinger med moderne målemetoder, realistiske støjscenarier og konkret borgerinddragelse – og at der gives en fagligt funderet begrundelse for ikke at vælge alternativer, som ville mindske generne og påvirkningen af allerede bosatte borgere.

Med venlig hilsen
Kasper Aaquist Pihl Johansen

Forperson
på vegne af Bestyrelsen for Grundejerforeningen Valhal af 1. april 1912

CVR: 37038288
Email: forperson@gfvalhal.dk

Svarnr.: 40 På vegne af interesseorganisation eller borger Banedanmark

Høringssvar:

Banedanmark er i øjeblikket ved at undersøge en fremtidig ombygning af København H og forventer, at en sådan ombygning vil have grænseflade til anlæggelsen af M5. Banedanmark og Metroselskabet har derfor etableret en dialog om de forventede anlægsarbejder og sikrer derigennem kontinuert koordinering.

Svarnr.: 41 Borger

Vejnavn: Reventlowsgade

Postnr. og by: 1651 København V

Høringssvar:

Som beboer på Reventlowsgade 26, 4tv er jeg meget utilfreds med planerne om at placere den nye metro lige uden for døren, da området for blot få år siden stod færdigt med nuværende metro.

Det giver i min optik ingen mening at placere metroen på denne side af Hovedbanegården og chikanere så mange privatpersoner.

Det vil give meget bedre mening at anlægge M5 på Bernstorffsgade, da man i forvejen skal opgradere busterminalen. Indgangen til Tivoli skaber daglige problemer, hvorfor en gentænkning af Bernstorffsgade vil give meget bedre mening. Derudover vil ingen privatpersoner blive generet af endnu et metrobyggeri, hvilket man ikke kan byde beboerne på Vesterbro igen.

Skulle man mod al logik og menneskelig empati placere metroen midt i det helt nybyggede metroområde omkring Reventlowsgade og Stampesgade, så mangler der klare udmeldinger om en enorm kompensationspakke.

Vi vil så gerne København, men hvorfor vælge et beboerkvarter, når Bernstorffsgade alligevel skal gentænkes.

Svarnr.: 42

Slettet af bruger

Svarnr.: 43 På vegne af interesseorganisation eller borger Tårnby Kommune

Høringssvar:

- Tårnby kommunes høringssvar over supplerende miljøkonsekvensrapport for M5

Københavns Kommunes Center for Byudvikling har, den 3. juni 2025, på baggrund af Københavns Kommunes aftale med regeringen om byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm, den 28. marts 2025, sendt supplerende miljøkonsekvensrapport for M5 i høring.

Københavns Kommune er alene myndighed for den supplerende miljøkonsekvensvurdering, da den kun vedrør ændringer på land.

Tårnby Kommune fremsendte den 26. september 2024 høringssvar over miljøkonsekvensrapport for metrolinje M5 til Københavns Kommune og Trafikstyrelsen, jf. bilag 1.

Tårnby Kommune har følgende bemærkninger til Metroselskabets supplerende miljøkonsekvensrapport for M5:

- 1) Tårnby Kommune fastholder, i lighed med tidligere høringssvar, jf. fodnoter, krav om

tvangsrute for lastbiltransport, uden om Tårnby Kommune, herunder Amager Strandvej, Kastrupvej og Saltværksvej.

Og

2) Transportministeriet indskriver Tårnby Kommune i lovforslag til anlægslov for Metro M5, i forhold til medbestemmelse af tvangsrute for lastbiltransport på Tårnby Kommunes vejnet og i andre forhold, der enten direkte eller indirekte måtte påvirke Tårnby Kommune.

- Supplerende bemærkninger i forhold til regeringen og Københavns Kommunes aftale om, byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm forud for anlægslov vedr. infrastruktur til Lynetteholm

Københavns Kommune gøres opmærksom på brev fremsendt af Tårnby Kommunes borgmester, Allan S. Andersen, den 15. maj 2025, til overborgmester i Københavns Kommune Lars Weiss, finansminister Nicolai Wammen og transportminister Thomas Danielsen, på baggrund af regeringens og Københavns Kommunes aftale om, byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm, jf. bilag 2.

Med brevet udtrykker Allan S. Andersen et behov for at genbesøge delelementer i aftalen forud for en anlægslov vedr. infrastruktur til Lynetteholm, herunder metrolinje M5. Han er bekymret over den økonomiske skævvridning et lufthavnstillæg kan påføre en andel af Tårnby Kommunes borgere og erhvervsdrivende, samt de afledte konsekvenser heraf på Tårnby Kommunes bæredygtige dagsorden, herunder klimamål og trafikale forhold.

Venlig hilsen

Lars Rich
Kommunaldirektør
/
Mikkel Sillesen Matzen
Miljømedarbejder

- fodnoter:

1. Transport- og Boligministeriet, "Anlægslov for Lynetteholm"
2. Trafikstyrelsens "Strategisk miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm"
3. Trafikstyrelsens "Høringssvar over afgrænsningsnotat for Østlig Ringvej"
4. Metroselskabets "Afgrænsning af indholdet af miljøkonsekvensrapporten for M5"
5. Trafikstyrelsens "Miljøkonsekvensrapport for udvidelse af Øresundsmotorvejen"
6. Københavns Kommune og Trafikstyrelsen "Miljøkonsekvensrapport for M5"



Københavns Kommune

18. august 2025
Vores ref.: 09.40.15-K04-24-582325
Direkte nr.: +4532471518
Medarbejder: msm.tf

Tårnby Kommunes høringssvar over supplerende miljøkonsekvensrapport for M5

Københavns Kommunes Center for Byudvikling har, den 3. juni 2025, på baggrund af Københavns Kommunes aftale med regeringen om byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm, den 28. marts 2025, sendt supplerende miljøkonsekvensrapport for M5 i høring.

Københavns Kommune er alene myndighed for den supplerende miljøkonsekvensvurdering, da den kun vedrør ændringer på land.

Tårnby Kommune fremsendte den 26. september 2024 høringssvar over miljøkonsekvensrapport for metrolinje M5 til Københavns Kommune og Trafikstyrelsen, jf. bilag 1.

Tårnby Kommune har følgende bemærkninger til Metroselskabets supplerende miljøkonsekvensrapport for M5:

- 1) Tårnby Kommune fastholder, i lighed med tidligere høringssvar¹²³⁴⁵⁶, krav om tvangsroute for lastbiltransport, uden om Tårnby Kommune, herunder Amager Strandvej, Kastrupvej og Saltværksvej.

Og

- 2) Transportministeriet indskriver Tårnby Kommune i lovforslag til anlægslov for Metro M5, i forhold til medbestemmelse af tvangsroute for lastbiltransport på Tårnby Kommunes vejnet og i andre forhold, der enten direkte eller indirekte måtte påvirke Tårnby Kommune.

¹ Transport- og Boligministeriet, "Anlægslov for Lynetteholm"

² Trafikstyrelsens "Strategisk miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm"

³ Trafikstyrelsens "Høringssvar over afgrænsningsnotat for Østlig Ringvej"

⁴ Metroselskabets "Afgrænsning af indholdet af miljøkonsekvensrapporten for M5"

⁵ Trafikstyrelsens "Miljøkonsekvensrapport for udvidelse af Øresundsmotorvejen"

⁶ Københavns Kommune og Trafikstyrelsen "Miljøkonsekvensrapport for M5"



Supplerende bemærkninger i forhold til regeringen og Københavns Kommunes aftale om, byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm forud for anlægslov vedr. infrastruktur til Lynetteholm.

Københavns Kommune gøres opmærksom på brev fremsendt af Tårnby Kommunes borgmester, Allan S. Andersen, den 15. maj 2025, til overborgmester i Københavns Kommune Lars Weiss, finansminister Nicolai Wammen og transportminister Thomas Danielsen, på baggrund af regeringens og Københavns Kommunes aftale om, byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm, jf. bilag 2.

Med brevet udtrykker Allan S. Andersen et behov for at genbesøge delelementer i aftalen forud for en anlægslov vedr. infrastruktur til Lynetteholm, herunder metrolinje M5. Han er bekymret over den økonomiske skævvridning et lufthavnstillæg kan påføre en andel af Tårnby Kommunes borgere og erhvervsdrivende, samt de afledte konsekvenser heraf på Tårnby Kommunes bæredygtige dagsorden, herunder klimamål og trafikale forhold.

Venlig hilsen

Lars Rich
Kommunaldirektør

/

Mikkel Sillesen Matzen
Miljømedarbejder



Københavns Kommune & Trafikstyrelsen

26. september 2024
Vores ref.: 09.40.15-K04-24-582325
Direkte nr.: +4532471500
Medarbejder: bgr.tf

Tårnby Kommunes høringssvar over miljøkonsekvensrapport for M5

Metroselskabet I/S har udarbejdet en miljøkonsekvensrapport for Metro M5 for at fastsætte de overordnede og generelle rammer forud for Transportministeriets forslag om anlægslov for Metro M5.

Københavns Kommune og Trafikstyrelsen er myndighed for miljøvurderingen af projektet.

Tårnby Kommune har følgende bemærkninger til Metroselskabets miljøkonsekvensrapport for M5:

- 1) At Tårnby Kommune i lighed med tidligere høringssvar fastholder krav om tvangsrute uden om Tårnby Kommune, herunder Amager Strandvej, Kastrupvej og Saltværksvej.
- 2) At Transportministeriet indskrifter Tårnby Kommune i lovforslag til anlægslov for Metro M5, i forhold til medbestemmelse af tvangsrute for lastbiltransport på Tårnby Kommunes vejnet.

Uddybende betragtninger ift. Tårnby Kommunes bemærkninger

Tårnby Kommune imødeser at transporten til og fra M5 byggepladserne hovedsageligt bliver transporteret via af det overordnede vejnet, og at Københavns Kommune har fremhævet at der ikke skal køre lastbiler på den nordlige del af Amagerbrogade.

Det bemærkes, at to kørebaner på Amagerbrogade ved Sundbyøster Plads afspærres i op til 5 år, en midlertidighed, der må forventes at få væsentlige påvirkninger på Amagerbrogades trafikale fremkommelighed i henholdsvis nord- og sydlig retning.

Den planlagte lastbiltransport, til og fra M5 byggepladserne, inkluderer blandt andet ruterne Amager Strandvej, Kastrupvej og Saltværksvej, jf. Miljøkonsekvensrapport for M5 Figur 6.2, side 151.

Tårnby Kommune bemærker, at der endnu er stor usikkerhed om, hvornår på døgnet den daglige spidsbelastning for lastbiltransport vil være størst, og det ikke har været muligt at estimere trafiktal for de konkrete veje, samt at der ved alle byggepladser, i de travleste perioder, er tale om en lastbiltrafik på 15-20 lastbiler pr. time, svarende til en lastbil hvert 3.-4. minut, hvilket er en væsentlig trafikale påvirkning.

På baggrund heraf og i lyset af de udfordringer Tårnby Kommune allerede i dag oplever med kapacitetsudfordringerne ved tilslutningsanlægget til Amager Strandvej samt de forventede fremtidige

CENTER FOR BY, MILJØ OG KLIMA

Amager Landevej 76, 2770 Kastrup
bgr.tf@taarnby.dk



kumulative trafikbelastninger fra udvidelsen af Øresundsmotorvejen, etablering af Østlig Ringvej, udviklingen af Københavns Lufthavne og planer for udviklingen af Lynetteholm, fastholder Tårnby Kommuner enten:

1. I lighed med tidligere høringssvar til større planer og projekter, at anlægsfasen af Metro M5 ikke må få en væsentlig indvirkning på trafikken i Tårnby Kommune og stiller krav om tvangsroute uden om Kommunen, herunder Amager Strandvej, Kastrupvej og Saltværksvej. Jf. Tårnby Kommunes høringssvar til daværende Transport- og Boligministeriet, *"anlægslov for Lynetteholm"*, Trafikstyrelsens *"Strategisk miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm"*, Trafikstyrelsens "Trafikstyrelsens *"Høringssvar over afgrænsningsnotat for Østlig Ringvej"*, Metroselskabets *"Afgrænsning af indholdet af miljøkonsekvensrapporten for M5"* og Trafikstyrelsens *"Miljøkonsekvensrapport for udvidelse af Øresundsmotorvejen"*

eller

2. At Transportministeriet medskriver Tårnby Kommune i forslag til anlægslov for Metro M5, i forhold til selvbestemmelse af tvangsruiter til lastbiltransport i Tårnby Kommune.

Venlig hilsen

Betina Grimm
Centerchef

/

Anette Petersen
Leder for Natur, Miljø og Klima



TÅRNBY KOMMUNE
BORGMESTER

Til

Finansminister Nicolai Wammen
Transportminister Thomas Danielsen
Overborgmester i Københavns Kommune Lars Weiss

15. maj 2025
Direkte nr.: +4532471201
Medarbejder: asa.of

Tårnbys borgere skal ikke betale en større del af prisen for den kommende byudvikling i København

Den 28. marts præsenterede regeringen og Københavns Borgerrepræsentation en ny aftale om byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm.

Der er bestemt positive elementer i aftalen. Jeg sætter stor pris på, at projektet vedrørende den Østlige Ringvej nu igangsættes. Jeg forventer naturligvis, at projektet vil fortsætte helt ud til lufthavnen som planlagt, så vi kan lede en stor del af trafikken i København og Tårnby ud i en tunnel og derved mindske trafikken på fx Amager Strandvej. Hvis projektet ikke fortsætter helt ud til lufthavnen, er det modsat vores bekymring, at det vil føre til forøget trafik på Amager Strandvej.

Men som borgmester i Tårnby er jeg bekymret over, at aftalen blandt andet finansieres af et tillæg på 20 kroner på den kollektive transport til lufthavnen. Jeg kan frygte, at et sådant tillæg vil betyde, at borgere i Tårnby i højere grad end andre påvirkes negativt af aftalen. Det er selvfølgelig positivt, at man i aftalen har taget hensyn til blandt andet pendlere og andre periodekort og undtaget dem fra tillægget. Og jeg var også glad for, at overborgmesteren til pressemødet klargjorde, at tillægget kun skal ramme dem, der rejser direkte til lufthavnen, og ikke dem der rejser videre derfra. Jeg håber, at man vil holde fast i de hensyn fremadrettet og sikre, at de virkeliggøres.

Samtidig mener jeg alligevel, at der er behov for allerede nu at tage elementer i aftalen op til fornyet vurdering for at garantere, at dem der bor omkring lufthavnen ikke utilsigtet rammes af denne aftale. For hvad med familien på fem, der bor ved siden af lufthavnen, og som ikke pendler, men med jævne mellemrum tager metroen fra lufthavnen til København og tilbage. Skal de betale 100 kroner ekstra for den tur? Eller tage en omvej for at slippe for tillægget? Og hvad med den erhvervsdrivende, der har kontor tæt på lufthavnen? Skal han betale 20 kroner ekstra, hvis han fra tid til anden vil tage metroen frem for cyklen på arbejde? Jeg ser desværre stadig et finansieringsforslag, der risikerer at ramme meget skævt.

En anden stor bekymring jeg kan have, handler om hvilken betydning lufthavnstillægget kan få for den bæredygtige dagsorden samt også for presset på parkeringsmuligheder og trafikken her i Tårnby. Vi kan nok alle sammen blive enige om, at det ud fra et klimaperspektiv skal være et mål at mindske biltrafikken og styrke befolkningens brug af offentlig transport. Jeg kan frygte, at flere fristes til at tage en taxa eller egen bil til lufthavnen, hvis de skal betale et tillæg på 20 kroner per person. Det synes jeg, er en skam, når vi har så god og effektiv offentlig transport på strækningen.

Samtidig er trafikken og parkeringsmulighederne i Tårnby og i særdeleshed omkring lufthavnen allerede pressede og meget udfordrede. Det kan ikke undgå at øge presset på parkering og trafik her i kommunen, hvis endnu flere tager bil eller taxi, når de skal ud og rejse eller har andet ærende i og omkring lufthavnen. Det kan blive til stor gene for beboerne i nabolaget, der både kan komme til at opleve øget trafik, samt at de og deres besøgende får sværere ved at finde en parkeringsplads i nærheden af deres bolig.

Med de problematikker i tankerne håber jeg, at man frem imod 2027 vil genbesøge aftaleteksten og se en ekstra gang på, hvordan man kan undgå, at beboere og erhvervsdrivende omkring lufthavnen

BORGMESTER

Amager Landevej 76, 2770 Kastrup
borgmester@taarnby.dk



TÅRNBY KOMMUNE
BORGMESTER

betaler en særligt høj pris for den nye metro og byudvikling i København. Eksempelvis ved at undtage borgere i de omkringliggende kommuner eller i en radius rundt om lufthavnen.

Jeg var meget overrasket over, at jeg som borgmester i den kommune, hvor den pågældende metrostation er geografisk beliggende, ikke er blevet inddraget op til aftalens indgåelse henset til den store betydning, som aftalen kan få for Tårnby Kommunes borgere og erhvervsliv.

Derfor forventer jeg, at man fremadrettet vil inddrage Tårnby og andre nabokommuner, hvis borgere og arealer direkte og indirekte påvirkes af aftalen. På Tårnby rådhus sidder vi i hvert fald klar til at bidrage konstruktivt til og drøfte planerne for den kommende byudvikling.

Venlig hilsen

Allan S. Andersen
Borgmester

Svarnr.: 44 Borger

Vejnavn: Rialtovej

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:

Jeg vil gerne udtrykke min store bekymring for den kæmpe forringelse af boligkvaliteten i området mellem Lergravsparken st. og den planlagte station på Sundbyøster Plads, som M5-linjen vil medføre.

Er den store mængde gamle huse (over 100 år), der gennem konstant påvirkning af rystelser og støj fra metrodrift er i stor risiko for at få skader på fundament og murværk indtænkt i projektet? Risikoen ved netop den særlige boligtype nævnes ingen steder i rapporten.

For ikke at nævne støjgenerne ved driften, der vil sænke boligernes attraktionsværdi helt betydeligt, med store tab for ejerne til følge. Hvordan kompenseres for det?

Svarnr.: 45 På vegne af interesseorganisation eller borger Amager Vest Lokaludvalg**Høringssvar:**

se vedlagte

Amager Vest Lokaludvalg

Økonomiforvaltningen



Svar på høring af supplerende miljøkonsekvensrapport for metrolinjen M5 (etape 1) samt et revideret udkast til tilladelse efter miljøvurderingslovens § 25.

22. august 2025

Sagsnr.
2024-0317212

Dokumentnr.
2024-0317212-4

Amager Vest Lokaludvalg (AVLU) ønsker med dette høringssvar at fremhæve nogle muligheder som M5 Metrolinjen tilbyder, samt at påpege en række problemstillinger.

Metroens rolle

Metroen spiller en meget stor rolle i den kollektive transport i København. Den kan transportere mange mennesker hurtigt over korte og lange afstande. Den kan anvendes bredt og medtage barnevogne, cykler og personer i kørestole.

I forbindelse med Trafik- og Byrumsplan Amager arbejder vi for, at flere kan anvende cykel, gang og den kollektive transport og derigennem reducere behovet for at bruge bil.

Metroen er det centrale kollektive transportmiddel for personer, der ikke kan gå eller cykle. Årsagen er bl.a., at busserne ikke kan medtage brugere af kørestol. Borgerne oplyser, at de behøver bil, fordi der mangler gode kollektive forbindelser mellem bopæl og Metrostationerne.

I Amager Vest Lokaludvalg arbejder vi på at løse denne forhindring.

Bekymring for rystelser og boliger

Vi er i Lokaludvalget meget opmærksomme på, at tunnellerne lægges så dybt, at de giver mindst mulige gener af rystelser til overfladen. M5 skal på lange strækninger under store beboelsesområder, ligesom man på strækningen under Amager Fælled skal sikre, at linjeføringen ikke medfører gener til overfladen, som har negative konsekvenser for den tilstedeværende fredede natur på overfladen.

Sekretariatet for Amager Vest
Lokaludvalg

Sundholmsvej 8
2300 København S

EAN nummer
5798009800442

Bilag 1 af 1 for Svarnr. 45: 20250822T08-18_Svar paa hoering af supplerende miljoekonsekvensrapport for metrolinjen M5.pdf - Side 2 af 3

Amager Vest Lokaludvalg Svar på høring af supplerende miljøkonsekvensrapport for metrolinjen M5 (etape 1) samt et revideret udkast til tilladelse efter miljøvurderingslovens § 25. 2/3

Driftssikkerhed af elevatorerne

Vi hører hyppigt, at elevatorerne på Metrostationerne i Ørestad er ude af drift og at det tager lang tid at få dem repareret. Problemet bør stabiliseres hurtigt for at undgå negativt omdømme. Et godt omdømme er vigtigt, hvis vi skal få kørestolsbrugerne til at anvende Metroen i stedet for bil.

Det er vigtigt, at driftssikkerheden indtænkes fra starten i M5 og der fastsættes måltal.

Luftkvalitet

Vi er bekymret over det høje tal for sundhedsskadelige ultrafine partikler i tunnellerne, i togene og på nogle metrostationer.

Vi vedlægger rapport fra januar 2023 af målinger over luftforureningen i Metroen fra Københavns Universitet. Rapporten viser meget høje værdier.

I Miljøkonsekvensvurderingen for M5 af 2024 omtales støv i tunnel og der oplyses døgnmåleværdier fra 86 til 186 μg . Samtidigt oplyses, at der ikke foreligger grænseværdier eller vejledende grænseværdier for støvpartikler i indeluften, som for eksempel på underjordiske metrostationer.

I rapporten fra Københavns Universitet fremgår det

- at EU har et mål om, at koncentrationen af ultrafine partikler hen over et år skal holde sig under et gennemsnit på 25 mikrogram per kubikmeter
- at Verdenssundhedsorganisationen (WHO) anbefaler, at den gennemsnitlige eksponering hen over et år er maksimalt 5 mikrogram per kubikmeter.

Eftersom Metro M5 skal køre i mange årtier, bør der fastlægges et fast niveau for luftforureningen på perronerne og i togene som mål for optimering af designet mht. ventilation i tunnel og stationer.

Vi er bekymret om luftforureningen indgår i tilstrækkelig grad, da forureningen er høj på de bestående linjer og det nye forslag til M5 indeholder en væsentlig reduktion af skakte.

Færre skakte - Sikkerhed

Bilag 1 af 1 for Svarnr. 45: 20250822T08-18_Svar paa hoering af supplerende miljoekonsekvensrapport for metrolinjen M5.pdf - Side 3 af 3

Amager Vest Lokaludvalg Svar på høring af supplerende miljøkonsekvensrapport for metrolinjen M5 (etape 1) samt et revideret udkast til tilladelse efter miljøvurderingslovens § 25. 3/3

Planen indeholder færre skakte til flugtveje og ventilation end de tidligere metrolinjer.

Det bør sikres, at sikkerheden ikke reduceres i forhold til de bestående metrolinjer. I stedet bør sikkerheden hæves, da de bestående linjer ikke har flugtveje til mobilitetsbegrænsede personer.

§ 25 tilladelse

I forlængelse af ovenstående bør §25 tilladelsen indeholde krav til

- driftssikkerhed af elevatorerne
- luftforureningen i togene, på perroner og oppe på stationer med grænseværdier
- sikkerhed for passagererne

Venlig hilsen

Amager Vest Lokaludvalg

Svarnr.: 46 På vegne af interesseorganisation eller borger Dansk Erhverv

Høringssvar:

Dansk Erhvervs bemærkninger til offentlig høring af supplerende miljøkonsekvensrapport og §25 tilladelse til metrolinje M5

Dansk Erhverv er positive overfor valget af den sydlige løsning for M5, idet denne løsning vurderes at give den bedste betjening og den største mobilitet i de berørte områder. Vi deler vurderingen af, at metroen er en langsigtet investering, og vi har tillid til, at kundegrundlaget vil kunne bære en bæredygtig drift. Dansk Erhverv er fortsat positive overfor en mulig fremtidig ringforbindelse fra Lynetteholm til København H via Østerport.

Det er Dansk Erhvervs opfordring, at en mulig fremtidig Øresundsmetro fortsat indgår i planarbejdet med etablering af M5. Vi noterer, at det i den supplerende miljøkonsekvensrapport fremgår, at der med det ændrede metroprojekt er mulighed for at tog fra Malmø kan køre til v/ Prags Boulevard og videre mod nord (Lynetteholm). Passagerer, der rejser mod København H, skal dermed skifte på v/ Prags Boulevard Øst.

Afslutningsvis vil vi understrege, at vi fortsat er åbne og nysgerrige over for alle forslag, der kan forbedre mobiliteten over Øresund – herunder HH-forbindelsen, en forbindelse via Landskrona, opgradering af Øresundsbroen samt en Øresundsmetro. Vi opfordrer derfor de danske og svenske myndigheder til i fællesskab at foretage en grundig vurdering af de forskellige løsningsmodeller og sikre, at fremtidige infrastrukturbeslutninger ikke utilsigtet lukker døre, som kan vise sig afgørende for regionens udvikling.

Med venlig hilsen
Mie Holbech Gustavsén
Erhvervspolitisk konsulent

DANSK ERHVERV
Børsgade 4
1217 København K

www.danskerhverv.dk
info@danskerhverv.dk
T. + 45 3374 6000

DANSK
ERHVERV

Københavns Kommune
Att.: Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling
Københavns Rådhus, Rådhuspladsen 1
1550 København V

Den 22. august 2025

Dansk Erhvervs bemærkninger til offentlig høring af supplerende miljøkonsekvensrapport og §25 tilladelse til metrolinje M5

Dansk Erhverv er positive overfor valget af den sydlige løsning for M5, idet denne løsning vurderes at give den bedste betjening og den største mobilitet i de berørte områder. Vi deler vurderingen af, at metroen er en langsigtet investering, og vi har tillid til, at kundegrundlaget vil kunne bære en bæredygtig drift. Dansk Erhverv er fortsat positive overfor en mulig fremtidig ringforbindelse fra Lynetteholm til København H via Østerport.

Det er Dansk Erhvervs opfordring, at en mulig fremtidig Øresundsmetro fortsat indgår i planarbejdet med etablering af M5. Vi noterer, at det i den supplerende miljøkonsekvensrapport fremgår, at der med det ændrede metroprojekt er mulighed for at tog fra Malmø kan køre til v/ Prags Boulevard og videre mod nord (Lynetteholm). Passagerer, der rejser mod København H, skal dermed skifte på v/ Prags Boulevard Øst.

Afslutningsvis vil vi understrege, at vi fortsat er åbne og nysgerrige over for alle forslag, der kan forbedre mobiliteten over Øresund – herunder HH-forbindelsen, en forbindelse via Landskrona, opgradering af Øresundsbroen samt en Øresundsmetro. Vi opfordrer derfor de danske og svenske myndigheder til i fællesskab at foretage en grundig vurdering af de forskellige løsningsmodeller og sikre, at fremtidige infrastrukturbeslutninger ikke utilsigtet lukker døre, som kan vise sig afgørende for regionens udvikling.

Med venlig hilsen

Mie Holbech Gustavsén
Erhvervspolitisk konsulent

mhog@danskerhverv.dk
mhog/mhog

Side 1/1

Svarnr.: 47 Virksomhed/Organisation

Virksomhed/Organisation: DR

Vejnavn: Emil Holms Kanal

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:

På vegne af DR vedhæftes høringssvar



Københavns Kommune

DR

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

20.08. 2025

DR's høringssvar ifm. "Høring af supplerende miljøkonsekvensrapport for metrolinjen M5 (etape 1) samt revideret udkast til tilladelse efter miljøvurderingslovens § 25"

DR takker for muligheden for at afgive høringssvar i forbindelse med "*Høring af supplerende miljøkonsekvensrapport for metrolinjen M5 (etape 1) samt revideret udkast til tilladelse efter miljøvurderingslovens § 25*".

Overordnede bemærkninger

DR har forståelse for ønsket om at udvide metroen i København med en ny M5-linje. DR finder dog fortsat, at det skitserede metroprojekt ved DR Byen vil skabe væsentlige udfordringer for DR og de mange danskere, der dagligt besøger DR, herunder ikke mindst Koncerthuset.

Nedenfor fremgår de emner i "*Høring af supplerende miljøkonsekvensrapport for metrolinjen M5 (etape 1) samt revideret udkast til tilladelse efter miljøvurderingslovens § 25*", der har særlig betydning for DR. For hvert emne redegøres der for, hvori udfordringerne set fra DR's perspektiv består.

Grundlæggende er der tale om tre udfordringer:

- 1) Parkeringsbehov i tilknytning til DR's virke og Koncerthuset
- 2) Akustisk påvirkning af DR's og Koncerthusets produktioner
- 3) Økonomiske konsekvenser for DR

Udfordringerne gennemgås nedenfor. Herudover henvises til DR's høringssvar vedr. idéfasehøring for miljøvurdering og afgrænsning af indholdet af miljøkonsekvensrapport for M5 af hhv. den 28. oktober 2022 og den 5. april 2023.

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

Det fremgår af udkastet til § 25 tilladelse under punktet "Trafik", at "*Antallet af midlertidigt nedlagte bilparkeringspladser vil være højest ved DR Byen (230 pladser)*".

DR samarbejder aktuelt med AP Pension (AP) og Cobe Arkitekter (Cobe) om et større byggeprojekt på DR's nuværende parkeringsareal ('Optionsgrunden'), der omfatter opførelsen af en parkeringskælder til DR samt mere end 30.000 etagekvadratmeter, herunder lejligheder ejet af AP samt en daginstitution og et plejecenter, der vil være ejet af kommunen eller almene boliger. Projektet er alene igangsat, fordi Københavns Kommune ikke ønskede at forlænge DR's dispensation til terrænparkering.

Side 1



DR var ikke bekendt med, at Kommunen ønskede at opføre en ny metrolinje, M5, til Refshaleøen med stop ved DR Byen, da DR – med deltagelse af Kommunen og Kommunens stadsarkitekt – gennemførte projektkonkurrencen på Optionsgrunden. På den baggrund har DR, AP og Cobe siden 2022 været i dialog med Metroselskabet og Kommunen og siden sommeren 2023 tillige med Metroselskabets tekniske rådgiver om metroprojektet ved DR Byen mhp. at få afklaret, hvorvidt det er muligt at realisere DR's og AP's byggeprojekt parallelt med metroprojektet.

Drøftelserne med Metroselskabet har givet anledning til forskellige tilpasninger af DR's og AP's projekt såvel som metroprojektet med henblik på at reducere overlappet mellem de to projekter. DR har således måttet foretaget en lang række ændringer af det oprindelige byggeprojekt, ligesom Metroselskabet har foretaget justeringer, herunder indvilliget i at rykke den nye metrostation længere mod syd mhp. at lægge beslag på en mindre del af Optionsgrunden og mindsket størrelsen af byggepladsen.

Samlet set er det imidlertid vurderingen, at det er for risikofyldt og omkostningstungt for DR at gennemføre et byggeprojekt parallelt med metroprojektet. Metroprojektet, som DR af Metroselskabet og Kommunen først blev gjort bekendt med, efter at DR havde gennemført projektkonkurrencen og valgt AP og Cobe som vinder heraf, medfører således en række fordyrelser for DR, og introducerer forskellige risici, ikke mindst i forhold til overholdelse af Metroselskabets tidsplaner, der ikke var til stede oprindeligt.

DR har på den baggrund anmodet Kommunen om forlængelse af DR's dispensation til terrænparkering mhp. at gennemføre et byggeprojekt på Optionsgrunden efter endt metrobyggeri. I fald denne anmodning imødekommes, og DR's byggeprojekt således ikke skal gennemføres på nuværende tidspunkt, er det helt afgørende for DR, at DR, mens metrobygget står på, har adgang til så mange parkeringspladser som muligt.

Med afsæt i Metroselskabets nuværende planer forventes minimum 281 pladser af de nuværende 511 parkeringspladser at være tilgængelige i hele anlægsperioden. Det er afgørende for DR, at dette ikke reduceres yderligere, og at Metroselskabet så vidt muligt i takt med fremdriften i byggeprojektet reducerer størrelsen af byggepladsen for herved at frigive yderligere parkeringspladser. Antallet af de midlertidige nedlagte pladser på 230 må således anses som et absolut maksimum af hensyn til den fortsatte drift af DR. Det skal ikke mindst ses i forhold til driften af DR's Koncerthus.

Nærmere om DR's Koncerthus og Koncerthusets parkeringsbehov

DR's koncerthus rummer en stor koncertsal i verdensklasse med plads til 1.800 gæster. 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."

Hvert år gennemføres der ca. 350 arrangementer i Koncerthuset med i alt ca. 350.000 gæster. Heraf er 50 pct. af arrangementer relateret til DR's public service-virksomhed med egne kor og orkestre, diverse børneaktiviteter og showproduktioner (f.eks. 'DR's Store



Juleshow', 'Året der gik', 'Demokratiets aften' mv.). De resterende 50 pct. af arrangementerne gennemføres på kommercielle vilkår med konferencer og udefrakommende turnerende kunstnere, som spænder over jazz, rock, pop, stand-up mv.

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.

DR's parkeringsplads på Optionsgrunden 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. 350 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 som nævnt i tidligere høringssvar 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 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.

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.

Hvis DR skal klare sig med færre end 281 pladser vil dette 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. 140 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 Koncerthuset's 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 ca. 55 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 Koncerthuset's produktioner

Det fremgår af punkt 7 og 8 om 'Støj' og 'Vibrationer' i den supplerende miljøkonsekvensvurdering, at *"Der vil være støjpåvirkninger under anlægsarbejdet for M5" samt af punktet om 'Støj' i udkastet til §25 tilladelse, at "Metroselskabet beskriver, at anlægsarbejderne vil medføre støj omkring arbejdspladserne i en flerårig periode. (...) Beregningerne viser, at støjgrænseværdien vil blive overskredet ved alle seks stationer".*

Som anført i DR's tidligere høringssvar producerer DR Koncerthuset 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 studiernes og Koncerthuset's lydisolering er tilstrækkelig til at gennemføre (lyd)optagelser på internationalt topniveau 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 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) Økonomiske konsekvenser for DR

Det fremgår af punkt 9 om 'Menneskers sundhed og materielle goder' i den supplerende miljøkonsekvensvurdering, at *"Hvad angår arealer, vil der være særlig opmærksomhed på de arealer, som inddrages i forbindelse med projektet, og hvor inddragelsen potentielt kan påvirke de berørte menneskers sundhed og livskvalitet, samt materielle goder"*, og af udkastet til §25 tilladelse, at *"Det forventes, at Metroselskabet vil kunne anmode Transportministeriet om at foretage en midlertidig ekspropriation efter den praksis, der har været gældende i medfør af § 13 i Lov om Cityring eller indgå anden aftale for de arealer, som skal benyttes til byggeplads"*

DR har endnu ikke foretaget en endelig opgørelse af sit fulde tab, hvis metroprojektet gennemføres i henhold til den foreliggende plan, og DR forbeholder sig naturligvis sin retsstilling i enhver henseende. Det er dog vurderingen, at metroprojektet samlet set vil indebære et økonomisk tab for DR, der kan opgøres til et trecifret millionbeløb, som DR fuldt ud skal kompenseres for. De negative økonomiske konsekvenser omfatter bl.a. tab af parkeringsindtægter, omsætningsnedgang i Koncerthuset, økonomisk tab ved afbrydelse af planlagte optagelser og indspilninger som følge af støj og vibrationer, værditab på DR's Optionsgrund pga. Metroselskabets forventede ekspropriering af dele heraf, tabte omkostninger ift. DR's eget byggeprojekt mv., og er uddybet i ved DR's høringssvar den 28. oktober 2022 og DR's høringssvar den 5. april 2023.

Med venlig hilsen

Bjarne Fog Corydon
Generaldirektør

Mads Diness Jensen
Direktør for Økonomi, Teknologi og Medieproduktion

¹ <https://m.dk/stationer/%C3%B8sterport/st%C3%B8jregler-og-st%C3%B8jnm%C3%A5linger/>

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

Svarnr.: 48 På vegne af interesseorganisation eller borger Greater Copenhagen

Høringssvar:

Med fokus på regional sammenhæng og fremtidige forbindelser i Øresundsregionen indsender Greater Copenhagen hermed bemærkninger til den offentlige høring vedrørende M5.

Greater Copenhagen tilslutter sig den supplerende miljøkonsekvensrapportens ambitioner om en optimeret linjeføring af M5, men vil — med henvisning til vores tidligere høringssvar (2024) — understrege vigtigheden af at tage hensyn til fremtidige Øresundsforbindelser. Danmark og Sveriges fælles politiske erklæring om styrkede Øresundsforbindelser (1. juli 2025) og regeringernes tilslutning til et forberedende arbejde, der skal danne grundlag for en eventuel bilateral udredning om nye faste forbindelser, giver et stærkt incitament til at tage næste skridt for at sikre forbindelser til en kommende Øresundsmetro på begge sider af sundet. Dette suppleres af Malmø Kommunes arbejde med en fordybet planlægning af Øresundsmetroens linjeføring, stationplaceringer og sammenhæng med nuværende og fremtidige byudviklingsområder.

Greater Copenhagen ser positivt på, at en fremtidig kobling mellem en Øresundsmetro og M5 fortsat er mulig via Prags Boulevard Øst gennem forbindelsen til KVC på Prøvestenen. Samtidig bemærker vi, at de nye foreslåede løsninger vil medføre ringere tilgængelighed for rejsende mellem Malmø C og København H via en fremtidig Øresundsmetro, på grund af ekstra togsift på Prags Boulevard Øst og øget rejsetid. Derfor fremhæver Greater Copenhagen, at den bedste gennemførelse af Øresundsmetroen er en løsning, hvor M5 tilsluttes både mod syd (København H) og mod nord (Prags Boulevard Øst/Lynetteholm).

En tilslutning af Øresundsmetroen til metrolinjen M5 vil øge tilgængeligheden og give flere rejsemuligheder for pendlere og andre rejsende i Greater Copenhagen. Den vil desuden aflaste kapaciteten på København H. Tilslutningen muliggør endvidere en effektiv og klimavenlig direkte forbindelse mellem de nye kystnære byudviklingsområder i København og Malmø, hvor der samlet planlægges for mere end 100.000 nye indbyggere og arbejdspladser i de kommende årtier.

På baggrund af Metroselskabets forslag til supplerende miljøkonsekvensvurdering af M5 anbefaler Greater Copenhagen følgende i det videre arbejde:

- Greater Copenhagen tilslutter sig, at der fastholdes mulighed for tilslutning via et afgreningskammer mellem M5 og metrodepot på Prøvestenen ved Jenagade/Lergravsparken. Denne løsning giver størst samfundsøkonomisk gevinst og den mest direkte tilgængelighed for rejsende ved en fremtidig Øresundsmetro mellem København og Malmø.
- Hvis den løsning, som er beskrevet i den supplerende miljøkonsekvensvurdering — med sporforbindelse mellem Prags Boulevard Øst og metrodepot på Prøvestenen — vælges, finder Greater Copenhagen det vigtigt, at sporføringen dimensioneres og teknisk forberedes til en senere etablering af Øresundsmetroen.

Greater Copenhagen ser frem til, at de videre beslutninger om M5 tager højde for potentialet i en fremtidig Øresundsmetro, så København, Danmark og Sverige sammen kan skabe de bedst mulige forbindelser for borgere, pendlere og virksomheder i hele Øresundsregionen.

13.08.2025

GREATER COPENHAGEN

Høringssvar: Offentlig høring af supplerende miljøkonsekvensrapport og revideret udkast til § 25 tilladelse for M5

Med fokus på regional sammenhæng og fremtidige forbindelser i Øresundsregionen indsender Greater Copenhagen hermed bemærkninger til den offentlige høring vedrørende M5.

Greater Copenhagen tilslutter sig den supplerende miljøkonsekvensrapportens ambitioner om en optimeret linjeføring af M5, men vil — med henvisning til vores tidligere høringssvar (2024) — understrege vigtigheden af at tage hensyn til fremtidige Øresundsforbindelser. Danmark og Sveriges fælles politiske erklæring om styrkede Øresundsforbindelser (1. juli 2025) og regeringernes tilslutning til et forberedende arbejde, der skal danne grundlag for en eventuel bilateral udredning om nye faste forbindelser, giver et stærkt incitament til at tage næste skridt for at sikre forbindelser til en kommende Øresundsmetro på begge sider af sundet. Dette suppleres af Malmø Kommunes arbejde med en fordybet planlægning af Øresundsmetroens linjeføring, stationplaceringer og sammenhæng med nuværende og fremtidige byudviklingsområder.

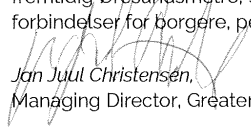
Greater Copenhagen ser positivt på, at en fremtidig kobling mellem en Øresundsmetro og M5 fortsat er mulig via Prags Boulevard Øst gennem forbindelsen til KVC på Prøvestenen. Samtidig bemærker vi, at de nye foreslåede løsninger vil medføre ringere tilgængelighed for rejsende mellem Malmø C og København H via en fremtidig Øresundsmetro, på grund af ekstra togskift på Prags Boulevard Øst og øget rejsetid. Derfor fremhæver Greater Copenhagen, at den bedste gennemførelse af Øresundsmetroen er en løsning, hvor M5 tilsluttes både mod syd (København H) og mod nord (Prags Boulevard Øst/Lynetteholm).

En tilslutning af Øresundsmetroen til metrolinjen M5 vil øge tilgængeligheden og give flere rejsemuligheder for pendlere og andre rejsende i Greater Copenhagen. Den vil desuden aflaste kapaciteten på København H. Tilslutningen muliggør endvidere en effektiv og klimavenlig direkte forbindelse mellem de nye kystnære byudviklingsområder i København og Malmø, hvor der samlet planlægges for mere end 100.000 nye indbyggere og arbejdspladser i de kommende årtier.

På baggrund af Metroselskabets forslag til supplerende miljøkonsekvensvurdering af M5 anbefaler Greater Copenhagen følgende i det videre arbejde:

- Greater Copenhagen tilslutter sig, at der fastholdes mulighed for tilslutning via et afgreningskammer mellem M5 og metrodepot på Prøvestenen ved Jenagade/Lergravsparken. Denne løsning giver størst samfundsøkonomisk gevinst og den mest direkte tilgængelighed for rejsende ved en fremtidig Øresundsmetro mellem København og Malmø.
- Hvis den løsning, som er beskrevet i den supplerende miljøkonsekvensvurdering — med sporforbindelse mellem Prags Boulevard Øst og metrodepot på Prøvestenen — vælges, finder Greater Copenhagen det vigtigt, at sporføringen dimensioneres og teknisk forberedes til en senere etablering af Øresundsmetroen.

Greater Copenhagen ser frem til, at de videre beslutninger om M5 tager højde for potentialet i en fremtidig Øresundsmetro, så København, Danmark og Sverige sammen kan skabe de bedst mulige forbindelser for borgere, pendlere og virksomheder i hele Øresundsregionen.


Jan Juul Christensen,
Managing Director, Greater Copenhagen

Svarnr.: 49 På vegne af interesseorganisation eller borger Indre By Lokaludvalg

Høringssvar:

Her er Indre By Lokaludvalgs kommentarer til høringen om den supplerende miljøkonsekvensrapport samt § 25 tilladelse, M5.

Vi holder fast i vores høringssvar om M5 fra d. 24. september 2024 fra høringen miljøkonsekvensrapport for metrolinje M5.

Lokaludvalget foreslår,

at der afsættes penge til støtte fra professionelle til borgere, som måtte komme i en konflikt med Metroselskabet, en rådgiver eller en entreprenør om forhold vedr. anlæg af M5.

at hvis en klagesag om forhold vedr. anlæg af M5 ikke er afgjort efter 5 år, får klageren ret. Klagesager skal ikke trække ud i det uendelige.

at behandlingen af klagesager foregår på dansk. Forvaltningssproget i Danmark er dansk, så klagesager skal føres på dansk, også selv om en af parterne i klagesagen ikke kan formulere sig på dansk.

Der er derudover følgende kommentarer:

Skakten og byggepladsen, der placeres på Vesterbrogade eller i Trommesalen, skal sættes op så der ved mulige fremtidige udvidelser af metroen f.eks. en station på Gammel Kongevej, undgås yderligere skakter og byggepladser, der vil påvirke området både trafikalt og i forhold til støj og vibrationer.

Det skal afklares hvilke projekter, der forventes foreslået vedtaget, så vi kan få et overblik over og tage stilling til det fulde omfang af hvordan M5 vil påvirke Indre By.

Vi vil gerne spørge til hvilket formål de to skakter på Vesterbrogade/i Trommesalen og i Østre Anlæg har i det samlede projekt og hvor længe de forventes at være i brug. Vil de f.eks. skulle anvendes i en længere periode end nævnt i materialet for høringen, hvis planerne for M5 ændres så der f.eks. tilføjes en station ved Gammel Kongevej og en linjeføring mod Rigshospitalet?

Derudover ønskes det afklaret hvilke begrundelser, der er for at placere en skakt i en sø i et beskyttet område som Østre Anlæg, når der er steder i området hvor der kan bygges en skakt uden at man påvirker søen og terrænet i et beskyttet parkområde. Byggeriet med skakten i Østre Anlæg falder sammen med, at parkerne i området nok vil blive opprioriteret som følge af ny strategi omkring museerne i området.

Hvilke af de nedenstående overvejelser er der gjort som følge af rapporten Miljøkonsekvensrapport for M5 skrevet maj 2024 i forbindelse med den offentlige høring miljøkonsekvensrapport for metrolinje M5.

Rapporten omtaler, at der vil være store påvirkninger i Østre Anlæg, hvor dele af søen skal drænes og to træer fældes (nævnes f.eks. side 172).

Det ønskes derfor afklaret hvordan det er blevet undersøgt at flytte slus skakten nærmere på Stockholmsgade, og hvad det mere præcist betyder at flytte skakten nærmere Stockholmsgade, som der står omtalt på side 57 i rapporten.

I høringssvaret fra Indre By Lokaludvalg og flere andre høringssvar i den offentlige høring i efteråret 2024 nævnes det at byggepladsen ikke skal ligge i Østre Anlæg. Indre By Lokaludvalg skrev i høringssvaret, at skakten skulle ligge indenfor fodaftrykket af den metrostation, der ville blive anlagt.

Hvor meget plads vil en udluftningsrist fylde i Østre Anlæg, selvom den ifølge rapporten ikke vil ligge højt i terrænet?

Hvilke kriterier er der for, hvor denne udluftningsrist skal være?
Hvilke andre steder ville den kunne være udenfor Østre Anlæg?

Hvordan vil en mulig genanvendelse af skakten i forbindelse med M5 (side 273), ved en linjeføring mod Rigshospitalet, påvirke byggepladsen?
Vil den for eksempel skulle være der længere end de op til 45 måneder, som der nu nævnes i rapporten?

Hvor mange år vil skakten reelt påvirke det beskyttede område i Østre anlæg også selvom den kun bruges til M5 uden en linjeføring mod Rigshospitalet?
Hvornår vil vi vide at skakten ikke vil blive genåbnet?
Der er et spørgsmål til opfølgningen på den offentlige høring om miljøkonsekvensrapport for metrolinje M5. Hvordan er der fulgt op på pointerne i Miljøstyrelsens høringssvar i den offentlige høring? De kommer ind på

om det eksisterende dyreliv ved den kommende byggeplads kan flyttes, hvis man finder padder og æg i søen.

hvordan boremudder vil påvirke søen.

den samlede vurdering af søen i Østre anlæg.

planen for genetablering af området.

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,
forperson for Indre By Lokaludvalg



22. august 2025
J.nr. 2025-0246835

Økonomiforvaltningen

Her er Indre By Lokaludvalgs kommentarer til høringen om den supplerende miljøkonsekvensrapport samt § 25 tilladelse, M5.

Vi holder fast i vores høringssvar om M5 fra d. 24. september 2024 fra høringen miljøkonsekvensrapport for metrolinje M5.

Lokaludvalget foreslår,

- at der afsættes penge til støtte fra professionelle til borgere, som måtte komme i en konflikt med Metroselskabet, en rådgiver eller en entreprenør om forhold vedr. anlæg af M5.
- at hvis en klagesag om forhold vedr. anlæg af M5 ikke er afgjort efter 5 år, får klageren ret. Klagesager skal ikke trække ud i det uendelige.
- at behandlingen af klagesager foregår på dansk. Forvaltningssproget i Danmark er dansk, så klagesager skal føres på dansk, også selv om en af parterne i klagesagen ikke kan formulere sig på dansk.

Der er derudover følgende kommentarer:

Skakten og byggepladsen, der placeres på Vesterbrogade eller i Trommesalen, skal sættes op så der ved mulige fremtidige udvidelser af metroen f.eks. en station på Gammel Kongevej, undgås yderligere skakter og byggepladser, der vil påvirke området både trafikalt og i forhold til støj og vibrationer.

Det skal afklares hvilke projekter, der forventes foreslået vedtaget, så vi kan få et overblik over og tage stilling til det fulde omfang af hvordan M5 vil påvirke Indre By.

Vi vil gerne spørge til hvilket formål de to skakter på Vesterbrogade/i Trommesalen og i Østre Anlæg har i det samlede projekt og hvor længe de forventes at være i brug. Vil de f.eks. skulle anvendes i en længere periode end nævnt i materialet for høringen, hvis planerne for M5 ændres så der f.eks.

tilføjes en station ved Gammel Kongevej og en linjeføring mod Rigshospitalet?

Derudover ønskes det afklaret hvilke begrundelser, der er for at placere en skakt i en sø i et beskyttet område som Østre Anlæg, når der er steder i området hvor der kan bygges en skakt uden at man påvirker søen og terrænet i et beskyttet parkområde. Byggeriet med skakten i Østre Anlæg falder sammen med, at parkerne i området nok vil blive opprioriteret som følge af ny strategi omkring museerne i området.

Hvilke af de nedenstående overvejelser er der gjort som følge af rapporten *Miljøkonsekvensrapport for M5* skrevet maj 2024 i forbindelse med den offentlige høring miljøkonsekvensrapport for metrolinje M5.

- Rapporten omtaler, at der vil være store påvirkninger i Østre Anlæg, hvor dele af søen skal drænes og to træer fældes (nævnes f.eks. side 172).
Det ønskes derfor afklaret hvordan det er blevet undersøgt at flytte slusksakten nærmere på Stockholmsgade, og hvad det mere præcist betyder at flytte skakten nærmere Stockholmsgade, som der står omtalt på side 57 i rapporten.
I høringssvaret fra Indre By Lokaludvalg og flere andre høringssvar i den offentlige høring i efteråret 2024 nævnes det at byggepladsen ikke skal ligge i Østre Anlæg. Indre By Lokaludvalg skrev i høringssvaret, at skakten skulle ligge indenfor fodaftrykket af den metrostation, der ville blive anlagt.
- Hvor meget plads vil en udluftningsrist fylde i Østre Anlæg, selvom den ifølge rapporten ikke vil ligge højt i terrænet?
Hvilke kriterier er der for, hvor denne udluftningsrist skal være?
Hvilke andre steder ville den kunne være udenfor Østre Anlæg?
- Hvordan vil en mulig genanvendelse af skakten i forbindelse med M5 (side 273), ved en linjeføring mod Rigshospitalet, påvirke byggepladsen?
Vil den for eksempel skulle være der længere end de op til 45 måneder, som der nu nævnes i rapporten?
- Hvor mange år vil skakten reelt påvirke det beskyttede område i Østre anlæg også selvom den kun bruges til M5 uden en linjeføring mod Rigshospitalet?
Hvornår vil vi vide at skakten ikke vil blive genåbnet?

Der er et spørgsmål til opfølgningen på den offentlige høring om miljøkonsekvensrapport for metrolinje M5. Hvordan er der fulgt op på pointerne i Miljøstyrelsens høringssvar i den offentlige høring? De kommer ind på

- om det eksisterende dyreliv ved den kommende byggeplads kan flyttes, hvis man finder padder og æg i søen.
- hvordan boremudder vil påvirke søen.
- den samlede vurdering af søen i Østre anlæg.
- planen for genetablering af området.

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,
forperson for Indre By Lokaludvalg

Svarnr.: 50 På vegne af interesseorganisation eller borger Grundejerforeningen Dyveke, Grundejerforeningen Gimle

Høringssvar:

I grundejerforeningerne Dyveke og Gimle kommer vi til at have metro M5 kørende lige under vores grunde. Derfor er vi bekymrede over, om der vil være støj- og vibrationsgener særligt i driften af M5.

Ifølge miljøkonsekvensrapporten af maj 2025 vil støjgenerne ligge inden for de grænser, som fastsættes i Miljøstyrelsens vejledning nr. 1 af 1997 "Støj og vibrationer fra jernbaner". Her vil vi gøre opmærksom på, at metroen kører langt hyppigere end andre tog, ofte i 3 minutters intervaller i begge retninger, hvorfor selv en lille hørbar lyd kan blive til betydelig gene, når man som beboer har den direkte under sin bolig.

I forlængelse heraf vil vi udtrykke bekymring over, at linjeføringen ligger så højt. Efter miljøkonsekvensrapportens s. 63 vil tunnelen ligge i 15-20 meters dybde ved Lygtemagerstien stigende til blot 5-10 meters dybde ved stationen på Amagerbrogade S. En metrotunnel lige under grundenes overflade vil selvsagt indebære højere risici for støj- og vibrationsgener, end hvis den lå dybere, ligesom de øvrige metrolinjer gør. Metroselskabet fremhæver selv (i svar til borger 25-1368), at linjeføringen og tunneldybder kan optimeres frem til udbud.

På det borgermøde om M5, som blev afholdt den 13. august 2025, udtrykte mange borgere stor bekymring over, at M5 vil medføre gener i driftsfasen. Repræsentanterne for metroselskabet var mest optaget af anlægsfasen og kunne ikke give klare svar på, hvilke gener der kan forventes i driften. Tilsvarende gør sig gældende i miljøkonsekvensrapporten, hvor der er nøje beregninger mv. omkring støj og vibrationer i anlægsfasen og ingen vedrørende driftsfasen. Eksempelvis fremstår vibrationskortene i rapportens Bilag B overfladiske og udetaljerede ifht gener i driftsfasen.

Vi opfordrer til:

- at Københavns Kommune træffer beslutning om, at M5 anlægges med en dybere linjeføring, og at det så vidt muligt undgås, at linjeføringen går direkte under beboelse, jf. vores tidligere høringssvar til miljøkonsekvensrapporten af maj 2024.
- at Miljøkonsekvensvurderingen suppleres med grundige oplysninger om, hvad driften vil medføre af støj og vibrationer, så borgere langs linjeføringen får klarhed herom.
- at der udarbejdes mere grundige vibrationskort, som tydeligt angiver, hvor stor forskel der kan forventes i strukturlyden alt efter, om der er tale om beboelse lige over linjeføringen, eller om der er tale om beboelse 50-100 meter fra selve linjeføringen samt om der er tale om beboelse, hvor tunnelen ligger på 20 meters dybde eller 5 meters dybde. Disse oplysninger fremgår slet ikke af miljøkonsekvensrapporten på nuværende tidspunkt.
- at vurderingen af vibration og støj forholder sig til, at linjeføringen ligger højt og går gennem forholdsvis stille beboelsesområder, og at vibration og støj dermed ikke alene kan vurderes ud fra erfaringerne fra de tidligere metrolinjer fx Cityringen.
- at Københavns Kommune indgår i tæt dialog med berørte boligområder og udarbejde tydelig kommunikation om borgernes rettigheder til kompensation, udbedring af skader, genhusning mv. både i anlægs- og driftsfasen.

Med venlig hilsen

Grundejerforeningen Dyveke og Grundejerforeningen Gimle

Svarnr.: 51 På vegne af interesseorganisation eller borger HOFOR A/S

Høringssvar:

HOFORs høringssvar til den Supplerende miljøkonsekvensrapport for metrolinje M5 er vedhæftet denne.



Modtager: Københavns kommune & Trafikstyrelsen	Spildevand & Klima, HOFOR A/S
Afsender: HOFOR A/S	Email eist@hofor.dk
	Dato: 23.08.2025

Høringssvar til den Supplerende miljøkonsekvensrapport for metrolinje M5

Københavns Kommune har igangsat offentlig høring af supplerende miljøkonsekvensrapport for M5. Den omhandler primært 2 alternativer for skakten placeret i Vestersøgade samt ændret linjeføring ved Prags Boulevard og mindre optimering af Metroens linjeføring under jorden. Som i det forrige høringssvar fremsendes én samlet kommentering for alle forsyningsselskaberne under HOFOR A/S.

Metroens pumpe-sumpe

Rapporten nævner at forsyningsledninger ikke påvirkes ved etablering af pumpe-sumpene og tværtunnellerne. HOFOR gør opmærksom på at HOFOR visse steder har forsyningsledninger der er sårbare og som ligger inden for de angivende arbejdsarealer hvor ledningerne skal respekteres. HOFOR går gerne i dialog med M5 omkring håndtering af ledningerne.

Kapitel 7: Støj, vibrationer og begrænset fremkommelighed

Metroen har redegjort at visse typer af anlægsarbejder er forbundet med støj og vibrationer. HOFOR skal i de forberedende arbejder anvende nogle af de samme typer anlægsmetoder, herunder sekantpælearbejder og spunsning som medfører støj og vibrationer. Varighederne er begrænsede i forhold til Metroens arbejder. Det er særligt på strækningen fra Halmtorvet til krydset Helgolandsgade/Istedgade til krydset Istedgade/Reventlowsgade ved Hovedbanegården at der i en periode vil forekomme støj og vibrationer som ikke kan holdes inden for de vanlige anlægsforeskrifter.

Ny skakt ved Trommesalen/Vesterbrogade

HOFOR har tidligere redegjort for konsekvenserne af placering af ny slut skakt til M5. Af HOFOR's redegørelse fremgår at HOFOR fraråder at den nye skakt placeres i Trommesalen. Dels har fjernkøling en større ledning gennem Trommesalen, men særligt har HOFOR bygget et knudepunkt for transmissionsnettet som er vanskeligt at omlægge og vil kræve opgravninger i mange af sidegaderne til Trommesalen i en længere periode og med risiko for forsyningssikkerheden.

HOFOR A/S

Ørestads Boulevard 35 | 2300 København S | Telefon 33 95 33 95 | CVR-NR. 1007 3022 | www.hofor.dk

København's Hovedbanegård og ledningsomlægninger

Foruden at beboere i området i kortere perioder kan opleve støj og vibrationer vil der også være en lagerplads samt skurby (6-8 pavilloner) i området i en periode på 2½ år. Placeringen af lagerplads og skurby er endnu ikke afklaret med Københavns kommune.

Sundby Øster plads

Arbejdsområdet for ledningsomlægningerne strækker sig længere ud i Amagerbrogade end det fremgår af miljøkonsekvensrapporten.

Grundvandssænkning i forbindelse med ledningsomlægning

Der skal anvendes grundvandssænkning og sugespidsanlæg ved HOFOR's ledningsarbejder ved og omkring Københavns Hovedbanegård. Det samme kan forekomme ved de øvrige metrostationer, men det er ikke afklaret endnu. HOFOR's grundvandssænkning vil blive udført efter de samme retningslinjer som angivet i miljøkonsekvensrapporterne. Håndteringen af grundvandet i forbindelse med ledningsomlægninger vil være betydelig mindre end Metroens både med hensyn til varighed og mængder.

Trafikale forhold

Ledningsomlægningerne vil betyde midlertidige ændrede trafikafvikling. Som eksempel kan nævnes at Helgolandsgade mellem Istedgade og Halmtorvet vil være spærret i 4-5 måneder for gennemkørende biltrafik. Ca. 20 P-pladser i gaden vil skulle midlertidigt nedlægges i perioden. Istedgade vil mellem Helgolandsgade og Reventlowsgade være spærret for biltrafik og en del af P-pladsene inddrages i 3-4 måneder. Afspærringen vil ske i mindre etaper og ikke samtidigt med spærringen af Helgolandsgade. Nord for krydset Reventlowsgade/Istedgade vil der også blive spærret for biltrafik i forbindelse med etablering af omløbsbygværk i 4-5 måneder. Der vil forekomme andre mindre trafikale begrænsninger i Reverdilsgrønt og i Colbjørnsensgade mellem Reverdilsgrønt og Istedgade.

Gentagelser fra forrige høringssvar

HOFOR ønsker at afklare om HOFOR's arbejder er indeholdt i Metroens støj-, støv- og vibrationsredegørelse da det ikke er klart i den supplerende miljøkonsekvensrapport. Det forventes at HOFOR's påvirkninger kan være af samme intensitet som Metroens arbejder men af betydelig kortere varighed.

UØ124: Der gøres opmærksom på at udløbet, beliggende ved Prags Boulevard og Prøvestensbroen i Metroens anlægsfase ikke må aflukkes/spærres da det kan have konsekvenser for opstuvninger flere steder på øst Amager.

Adgang til Amagerværket HOFOR gør opmærksom på, at adgangsveje via Kraftværksvej og Vindmøllevej må holdes tilgængelige (i bygge- og driftfasen), så

HOFOR A/S

Ørestads Boulevard 35 | 2300 København S | Telefon 33 95 33 95 | CVR-NR. 1007 3022 | www.hofor.dkSide 2 af 3

værkets drift ikke hindres af manglende mulighed for f.eks. olie-, flis- og asketransporter m.m. med lastbil.

Svarnr.: 52 På vegne af interesseorganisation eller borger Skanska Danmark A/S

Høringssvar:

Høringssvar fra Skanska Danmark A/S er vedhæftet.

Københavns Kommune
Rådhuspladsen 1
1550 København V

22. August 2025

Høringssvar til 'Supplerende miljøkonsekvensrapport samt § 25 tilladelse, M5'

Skanska har med interesse læst 'Supplerende miljøkonsekvensrapport samt § 25 tilladelse, M5'.

Skanska er fortalere for M5-projektet, og ser frem til, at en endnu større del af hovedstadsområdet får adgang til metro, når anlægsloven for projektet er vedtaget.

Skanska Danmark A/S ejer ca. 287.000 m² grundareal i Kløverparken. Skanska er dermed den næststørste private grundejer indenfor Københavns Østhavn. I Principaftale om Lynetteholmen¹ er det beskrevet, at de private grundejere skal være med til at finansiere metrobetjeningen af Østhavnen.

Nedenstående opsummerer Skanskas kommentarer til den supplerende miljøkonsekvensrapport. Vi står til rådighed for at uddybe høringssvaret, hvis der skulle være ønske om det.

Ny stations- og rampeplacering skaber bedre sammenhæng

Den nye stations- og rampeplacering skaber bedre forudsætninger for at skabe sammenhæng centralt i Kløverparken, selv om Skanskas forslag om en nordøstligere stationsplacering er blevet fravalgt efter nærmere undersøgelse. Vi værdsætter at være blevet inddraget i processen.

CAT-rampe er bedre end åben rampe

Der er undersøgt forskellige rampeløsninger. Vi vurderer, at CAT-rampen - som vist i Figur 4.21 på side 58 - giver bedre forudsætninger for indretning af områdets byrum, end den åbne rampe i Figur 4.20 på side 58, der skaber et dødt indeklemt areal under viadukten til kontrol- og vedligeholdelsescentret.

Skanska anbefaler derfor, at der arbejdes videre med CAT-rampen.

Lodrette støttemure fremfor skrå volde

Skanska anbefaler, at siderne på dæmningen og ramperne udføres med lodrette støttemure fremfor på skrå volde, da det vil efterlade et større areal til byudvikling af området, hvilket er en præmis for metroens passagergrundlag.

Ønske om dialog med Metroselskabet

Vi indgår gerne i konkret dialog med Metroselskabet om, hvordan grænsefladen mellem metroen og den omkringliggende by optimeres bedst muligt, herunder hvordan arealerne under viadukterne kan anvendes.

Støjafskærmning er vigtig for udvikling af området

Skanska noterer sig med tilfredshed, at der på side 121 lægges op til, at højbanestrækningerne i Kløverparken etableres med støjafskærmning. Skanska er enig i miljøkonsekvensrapportens

¹ <https://www.trm.dk/media/qabcpqgw/principaftalepdf.pdf>

beskrivelse af, at støjafskærmning er væsentlig for den bedste udvikling af området nærmest metroen, som vil understøtte metroens passagergrundlag mest muligt.

Metrobyggeplads på Kløverparken

Etablering af veje og adgangsforhold er vigtige for at opfylde ønsket om, at en stor del af byggeriet på Kløverparken kan være ibrugtaget, når metroen åbner. Derfor er det vigtigt, at metroens anlægsarbejder skaber plads til samtidig byudvikling af området.

Skanska vurderer, at den skitserede placering af metrobyggepladsen i Kløverparken ikke vil hindre etablering den nord-sydgående vej mellem krydset Amager Strandvej/Prags Boulevard og svinget ved Forlandet/Kløvermarksvej, samt at det vil være muligt at tilgå arealet øst for metrobyggepladsen fra både indkørslen ved Forlandet samt fra Oliehavnsbroen.

Vi ser frem til det videre samarbejde.

Negativ miljøpåvirkning ved etablering af erstatningsvandhuller

Det er positivt, at der arbejdes med opsætning af paddehegn, men eventuel etablering af erstatningsvandhuller i Kløverparken vil ikke være ideelt. Det har Skanska påpeget i tidligere høringssvar.

Skanska anbefaler, at der på forhånd søges om tilladelse til at flytte eventuelle indvandrede grønbrogede tudser til f.eks. Kalvebod Fælled, da det vil være en bedre løsning end etablering af erstatningsnatur i Kløverparken.

Nye vandhuller til grønbroget tudse vil medføre betydelig risiko for individerne i forbindelse med efterfølgende eller samtidig byudvikling. Derfor anbefaler Skanska, at der i stedet benyttes samme metode som ved klimasikringen af området, hvor Skanska fik tilladelse til at flytte populationen af grønbrogede tudser ud af området. Der er også risiko for, at erstatningsvandhuller vil tiltrække flere grønbrogede tudser fra omgivelser uden for Kløverparken, hvilket kan resultere i et større tab af individer i forbindelse med byudviklingen.

Miljøkonsekvensrapportens forslag til placering af erstatningsvandhullerne øst for metrostationen er ikke hensigtsmæssig. I området er der tidligere etableret terrænhævning med ren jord, der i tillæg til klimasikring har til formål at afskærme menneske- og dyreliv mod kontakt med den underliggende forurening på grunden. Grunden har tidligere været anvendt som losseplads og til olieraffinaderi, og da etableringen af vandhuller i området forudsætter gennembrud af det etablerede jordprojekt til grundvandsspejlet, vil det genetablere kontakt til forureningen, hvilket Skanska vurderer vil medføre en anseelig negativ miljøpåvirkning.

Med venlig hilsen
Skanska Danmark A/S

Peter Nymann-Jørgensen
Administrerende Direktør

Daniel Bro Kristensen
Forretningsudviklingschef

Svarnr.: 53 Borger

Vejnavn: Rialtovej

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:

Vi bor over den planlagte M5-metro, der skal graves kun 12-15 meter under vores hjem. Det er en chokerende lav dybde, som ikke kan sammenlignes med tidligere metroprojekter. Vi frygter de daglige konsekvenser, som driftsstøj og vibrationer vil have for vores liv.

Projektets målinger er utilstrækkelige, og der er intet reelt grundlag for at vurdere den virkelige risiko for skader på vores ældre bolig. Vi føler os usikre og overladt til et usikkert eksperiment. Vi kræver, at M5-projektet tager vores bekymring alvorligt og gentænker den farlige tunneldybde, før det er for sent.

Høringssvar – Husstand på Rialtovej

Vedr.: Metro M5 under vores bolig – driftsstøj, vibrationer og borgerbeskyttelse

Vi støtter bedre kollektiv trafik, men må indgive indsigelse mod den planlagte M5-tunnel kun 12-15 meter under vores hus. Som beboere direkte over linjen vil vi være varigt eksponerede for strukturlyd og vibrationer, hvor særligt drift fasen er ikke udtrykkelig beskrevet eller undersøgt i et i sammenligneligt miljø. Nedenfor angiver vi vores bekymringer og kritikpunkter, hvis linjeføringen fastholdes og føres i 12-15 meters dybde.

1) Driftsstøj – gennemsnit vs. støjspidser

Materialet (MKR/Supplerende MKV) angiver, at **strukturlyd** fra driften ikke forventes at overskride **20 dB(A) i natperioden (18-07) og 25 dB(A) om dagen (07-18)**.

Vurderingerne i væsentlig grad på **gennemsnitsværdier**, som ikke beskriver den oplevede gene fra **hyppige, korte togpassager** (støjspidser). Erfaringer fra Cityringen har vist, at **pass-by/topværdier** – ikke døgn- eller tidsrums-middel – udløser **søvnforstyrrelser** og oplevede gener, også hvor gennemsnitsværdier fra tidligere MKV har været udregnet som formelt er "inden for grænser".

Særligt ved **lav tunneldybde (12-15 m)** må det antages at risikoen forstærkes for hørbare passager og strukturlyd i boliger over tunnelen. Dette er på ingen måde udregnet på passende vis i både MKV eller den supplerende. Der mangler en redegørelse for **driftsmæssige tiltag og afhjælpning i boligen, hvis de udregnede værdier viser sig at være til gene når driften sættes i gang** (hastighedsnedtagning/vedligehold/sporjustering). Dette forekommer i **vejledning fra Miljøstyrelsen fra 1997** for støj fra s-toge >25 m fra linjeføringen, men dette kan ikke overføres til metro under jorden og der redegøres ikke for alternativer i den aktuelle proces.

2) Vibrationer og langsigtet risiko

Gentagne, lavfrekvente vibrationer kan **akkumulere** som komfortgener og potentielt påvirke ældre konstruktioner over tid. Vi **planlægger kældersækning**, hvilket bringer boligens brug **tættere på** tunnelniveau. Vi er bekymrede for ansvar og forsikring – samt **kompensation**, hvis M5 begrænser vores muligheder eller medfører merudgift eller vil øge støj og vibrationsgener.: Forhåndsgodkendte rammer for byggeprojekter over metrolinje herunder kældersækning; kompensation og teknisk bistand (geoteknik/ingeniør) betalt af bygherre, hvis M5 udløser begrænsninger eller meromkostninger.

Vi opfordrer til at der etableres **kontinuerlig monitorering** i repræsentative boliger med offentligt tilgængelige data og **klare triggergrænser** for målingerne. **Uafhængigt bygningssyn** og **baseline-målinger** (lyd/vibration) før drift, gentaget efter **1, 3 og 5 driftsår** – samt ved væsentlige ændringer i drift eller spor.

4) Alternativ linjeføring med færre beboergener

Vi opfordrer til seriøs belysning af en rute uden om tæt bebyggelse – fx langs trafikeret vej forbi kirkegården og videre under byggelegeplads/park – for at minimere varige driftsgener for beboere.

Opsummering over bekymringspunkter:

1. Bindende grænseværdi for støjspidser (indendørs)
2. Kontinuerlig monitorering, uafhængige målinger og offentlig adgang til data.
3. Tilskuds-/kompensationsordning til konkret støj- og vibrationsisolering samt klare, skriftlige rammer for kældersækning (risiko, ansvar, dækning).
4. Reel vurdering af alternativ linjeføring gennem mindre bebyggede arealer.

Vi stiller gerne vores bolig til rådighed for **baseline-målinger**.

Med venlig hilsen

En meget bekymret familie på Rialtovej

Svarnr.: 54 På vegne af interesseorganisation eller borger Copenhagen Malmö Port

Høringssvar:

Supplerende miljøkonsekvensvurdering for M5 - høringssvar fra Copenhagen Malmö Port (CMP)

Copenhagen Malmö Port (CMP) takker for muligheden for at afgive høringssvar til den supplerende miljøkonsekvensvurdering (MKV) for Metro M5.

CMP er havneoperatør i både København, Malmø og Visby. På dansk side varetager CMP bl.a. losning og lastning af gods og containere i Nordhavn ligesom CMP udlejer arealet på Prøvestenen til aktiviteter inden for tør- og vådbulk. Derudover omfatter CMP's operationelle virksomhed anløb og håndtering af krydstogtskibe ved Oeankaj i Nordhavn, Langelinie og Nordre Toldbod. Dertil kommer anløb af Oslofærgerne i Sdr. Frihavn. CMP fungerer også som havnemyndighed i forbindelse med anløb af kommercielle skibe.

CMP lejer vand- og landarealer fra By & Havn og varetager vedligehold af arealerne. Prøvestenen repræsenterer i denne sammenhæng en væsentlig kommerciel værdi for såvel CMP som CMP's ejere.

I tillæg til dette høringssvar, henviser CMP til høringssvar afgivet i forbindelse med miljøkonsekvensvurdering af Metro M5. Desuden henvises til høringssvar afgivet til idéhøringsfase og afgrænsningsnotater for hhv. Østlig Ringvej (Sund & Bælt) og Metro M5 (Københavns Kommune) for en detaljeret gennemgang af de potentielle påvirkninger af CMPs virksomhed. Endeligt henvises til CMPs høringssvar til den strategiske miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Øst-havnen, herunder Lynetteholm (Transportministeriet) for de kumulative effekter af Metro M5 i sammenhæng med andre planlagte projekter.

Som nævnt i tidligere høringssvar, spiller erhvervshavnen i København generelt - og tørbulkterminalerne på Prøvestenen specifikt i denne sammenhæng - en væsentlig samfundskritisk rolle for forsyningen af Københavnsområdet. Begrænsninger i areal til rådighed og adgangsforhold for disse aktiviteter, kan føre til øgede økonomiske omkostninger for f.eks. nye og genanvendte materialer til byggeri og håndtering og udskibning af f.eks. jord, men kan også føre til øget tung vejtrafik og herved afledte CO₂-udledninger.

CMP har følgende bemærkninger til den supplerende miljøkonsekvensvurdering med udgangspunkt i vores aktiviteter og adgangsforhold til og fra Prøvestenen:

1. Frihøjde under broen over Prøvestensbroen

Det er afgørende, at der opretholdes en tilstrækkelig frihøjde under den planlagte bro over Prøvestensbroen. En viadukt vil i praksis afskære hele Prøvestensområdet fra adgang for fremtidige sær-transporter med en højde, der overstiger frihøjden under viadukten.

Vi anbefaler derfor, at den frihøjde der nævnes i den supplerende miljøkonsekvensvurdering på 4,7 meter fastholdes og at dette indarbejdes som et bindende krav i projektets videre planlægning.

2. Øget lastbiltrafik og beredskabsadgang

CMP er bekymret for den forventede stigning i lastbiltrafik i området. Vi oplever allerede i dag trafikale udfordringer, som forventes at blive værre på sigt grundet øget trafik og anlægsprojekter. Dette kan medføre forsinkelser og begrænset fremkommelighed for såvel gods som for beredskabet.

Prøvestensbroen fungerer i dag som opmarchområde for brand- og redningskøretøjer ved hændelser på Prøvestenen.

Det er derfor afgørende, at projektet ikke forringer adgangen for beredskabet, og at der udarbejdes en beredskabsplan i tæt dialog med relevante aktører herunder politiet og Hovedstadens Beredskab.

3. Fremkommelighed under anlægsfasen

CMP har 24/7 trafik til og fra Prøvestenen, herunder brændstofudkørsel og transport af beton fra de to eneste betonværker i Københavns Kommune. Det er derfor essentielt, at fremkommeligheden opretholdes under hele anlægsperioden.

Vi anbefaler, at eventuelle lukninger i forbindelse med løft af broelementer begrænses til maksimalt 2-3 timer og placeres om natten. Der bør desuden udarbejdes en detaljeret trafikplan, som sikrer minimal forstyrrelse af havnens drift.

CMP står gerne til rådighed, såfremt dette høringssvar giver anledning til spørgsmål eller bemærkninger.

Med venlig hilsen

Malthe Mulvad
Public Affairs Lead
Copenhagen Malmö Port



Til:
Københavns Kommune

Copenhagen Malmö Port AB
Containervej 9
DK-2150 Nordhavn

Tel +45 35 46 11 11
cmport@cmport.com
www.cmport.com

24-08-2025

Supplerende miljøkonsekvensvurdering for M5 - høringssvar fra Copenhagen Malmö Port (CMP)

Copenhagen Malmö Port (CMP) takker for muligheden for at afgive høringssvar til den supplerende miljøkonsekvensvurdering (MKV) for Metro M5.

CMP er havneoperatør i både København, Malmø og Visby. På dansk side varetager CMP bl.a. losning og lastning af gods og containere i Nordhavn ligesom CMP udlejer arealet på Prøvestenen til aktiviteter inden for tør- og vådbulk. Derudover omfatter CMP's operationelle virksomhed anløb og håndtering af krydstogtskibe ved Oceankaj i Nordhavn, Langelinie og Nordre Toldbod. Dertil kommer anløb af Oslofærgerne i Sdr. Frihavn.

CMP fungerer også som havnemyndighed i forbindelse med anløb af kommercielle skibe. CMP lejer vand- og landarealer fra By & Havn og varetager vedligehold af arealerne. Prøvestenen repræsenterer i denne sammenhæng en væsentlig kommerciel værdi for såvel CMP som CMP's ejere.

I tillæg til dette høringssvar, henviser CMP til høringssvar afgivet i forbindelse med miljøkonsekvensvurdering af Metro M5. Desuden henvises til høringssvar afgivet til idéhøringsfase og afgrænsningsnotater for hhv. Østlig Ringvej (Sund & Bælt) og Metro M5 (Københavns Kommune) for en detaljeret gennemgang af de potentielle påvirkninger af CMPs virksomhed. Endeligt henvises til CMPs høringssvar til den strategiske miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm (Transportministeriet) for de kumulative effekter af Metro M5 i sammenhæng med andre planlagte projekter.

Som nævnt i tidligere høringssvar, spiller erhvervshavnen i København generelt - og tørbulkterminalerne på Prøvestenen specifikt i denne sammenhæng – en væsentlig samfundskritisk rolle for forsyningen af Københavnsområdet. Begrænsninger i areal til rådighed og adgangsforhold for disse aktiviteter, kan føre til øgede økonomiske omkostninger for f.eks. nye og genanvendte materialer til byggeri og håndtering og udskibning af f.eks. jord, men kan også føre til øget tung vejtrafik og herved afledte CO₂-udledninger¹.

¹ Afdækkes bl.a. i NIRAS 2023: [Betydningen af virksomhederne i tørbulkområdet på Prøvestenshavnen](#)

CMP har følgende bemærkninger til den supplerende miljøkonsekvensvurdering med udgangspunkt i vores aktiviteter og adgangsforhold til og fra Prøvestenen:

1. Frihøjde under broen over Prøvestensbroen

Det er afgørende, at der opretholdes en tilstrækkelig frihøjde under den planlagte bro over Prøvestensbroen. En viadukt vil i praksis afskære hele Prøvestensområdet fra adgang for fremtidige særtransporter med en højde, der overstiger frihøjden under viadukten.

Vi anbefaler derfor, at den frihøjde der nævnes i den supplerende miljøkonsekvensvurdering på 4,7 meter fastholdes og at dette indarbejdes som et bindende krav i projektets videre planlægning.

2. Øget lastbiltrafik og beredskabsadgang

CMP er bekymret for den forventede stigning i lastbiltrafik i området. Vi oplever allerede i dag trafikale udfordringer, som forventes at blive værre på sigt grundet øget trafik og anlægsprojekter. Dette kan medføre forsinkelser og begrænset fremkommelighed for såvel gods som for beredskabet.

Prøvestensbroen fungerer i dag som opmarchområde for brand- og redningskøretøjer ved hændelser på Prøvestenen. Det er derfor afgørende, at projektet ikke forringer adgangen for beredskabet, og at der udarbejdes en beredskabsplan i tæt dialog med relevante aktører herunder politiet og Hovedstadens Beredskab.

3. Fremkommelighed under anlægsfasen

CMP har 24/7 trafik til og fra Prøvestenen, herunder brændstofudkørsel og transport af beton fra de to eneste betonværker i Københavns Kommune. Det er derfor essentielt, at fremkommeligheden opretholdes under hele anlægsperioden.

Vi anbefaler, at eventuelle lukninger i forbindelse med løft af broelementer begrænses til maksimalt 2–3 timer og placeres om natten. Der bør desuden udarbejdes en detaljeret trafikplan, som sikrer minimal forstyrrelse af havnens drift.

CMP står gerne til rådighed, såfremt dette høringssvar giver anledning til spørgsmål eller bemærkninger.

Med venlig hilsen

Malthe Mulvad
Public Affairs Lead
Copenhagen Malmö Port

Svarnr.: 55 Borger

Vejnavn: Thingvalla Allé

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:

Den foreslåede metrolinje M5 repræsenterer en signifikant forbedring af den offentlige transport på tværs af det nordlige Amager og er således særdeles velkommen. Endvidere er det rosværdigt, at ruten mellem DR Byen og Lergravsparken er ført under Englandsparken, Sundbyøster Kirkegård, og Sundby Kirkegård, hvormed distancen under bebyggelse reduceres (jf. illustrationer s. 146 og 147 i den supplerende miljøkonsekvensrapport). Dog giver aspekter af den planlagte linjeføring, og håndtering af gener for beboere omkring den, anledning til nogle bekymringer, vi vil gennemgå herunder.

Estimerer for strukturlyd: Det er uhensigtsmæssigt, at grænserne for strukturlyd er angivet som gennemsnit over ti minutter; metroen må formodes kun eller primært at producere strukturlyd, mens togene passerer, hvorfor det må forventes, at den reelle støj ved passage er højere. Hermed siger forsikringen om, at grænseværdierne på 25 og 20 dB hhv. dag og nat ikke vil overskrides, praktisk talt intet om den reelle støj, når et tog passerer (s. 234 i den oprindelige miljøkonsekvensrapport, også pointeret i høringssvar 539 fra den oprindelige høringsrunde). Endvidere er det kritisabelt, at de estimerede værdier tilsyneladende ikke er angivet.

Dybde af stationen v/ Amagerbrogade Syd: I kraft af mængden af boliger omkring stationen, er det bekymrende, at perronen ønskes placeret i kun 9-12 meters dybde (s. 70 i den oprindelige miljøkonsekvensrapport); mens eksisterende, dybere tunneller nødvendiggør mindre dybe stationer ved Østerport (ibid. s. 83) og formentligt Lergravsparken (ibid. s. 71), er der reelt mulighed for at placere stationen v/ Amagerbrogade Syd dybere – og da strukturlyden for naboerne må forventes at reduceres ved en dybde nærmere de ideelle 14 m, med forbehold for de konkrete geologiske lag langs linjen, virker andet kortsigtet (Dai F, Yang J, Bi L, Liu Y. Analysis on characteristics of ground vibration induced by underground high-speed trains based on in-situ test. Journal of Low Frequency Noise, Vibration and Active Control. 2024;43(3):1097-1111. doi:10.1177/14613484241259303, figur 17). Om ikke andet må det være hensigtsmæssigt at vedtage de foreslåede 12 meters dybde som minimum og droppe undersøgelsen af muligheden for placering 9 meter under overfladen.

Orientering af stationen v/ Amagerbrogade Syd: Strækningen mellem DR Byen og v/ Amagerbrogade Syd er forlænget, og kurven gjort skarpere, for at kunne bygge stationen på Sundbyøster Plads i en vinkel, der tillader at bevare et træ (s. 120 i den oprindelige miljøkonsekvensrapport, også pointeret i høringssvar 172 fra den oprindelige høringsrunde). Selvom det er nobelt at ville forskåne pladsen og beplantningen, må hensyn til naboerne veje tungere, når der kun er tale om et enkelt træ ud af adskillige på pladsen. Det virker derfor oplagt at undersøge, om der findes et kompromis, der bedre fordeler krumningen mellem strækningen DR Byen til v/ Amagerbrogade Syd og strækningen v/ Amagerbrogade Syd til Lergravsparken, evt. under Filipsparken – med henblik på at reducere strukturlyden i bygningerne omkring strækningen vest for Sundbyøster Plads, i den udstrækning, det ikke resulterer i uforholdsmæssig forøgelse af samme omkring strækningen nordøst for pladsen.

Satser for kompensation til påvirkede naboer: Det er kritisabelt, at satserne for kompensation tilsyneladende baseres på Nabobekendtgørelsen fra konstruktionen af M3 Cityringen (s. 16 i den supplerende miljøkonsekvensrapport); satserne lader til at stamme fra juni 2014 (BEK nr. 768 af 25/06/2014), mens den kumulative inflation fra 2014 til 2024 allerede er 19 % (Danmarks Statistiks inflationsberegner), den gennemsnitlige kvadratmeterpris for lejligheder og villaer/rækkehuse i København fra juni 2014 til juni 2025 er steget med hhv. 119 % og 102 % (fra 28.630 til 62.769 kr/m² og fra 25.429 til 51.440 kr/m²; Boligsidens Markedsindeks), og den gennemsnitlige husleje i Region Hovedstaden alene fra Q4 2021 til Q2 2025 er steget med 9,47 % (fra indeks 100,3 til 109,8; Danmarks Statistiks huslejeindeks)

- hvorfor værdierne fra 2014 ingenlunde kan være tidssvarende, når byggeriet påbegyndes, og slet ikke, når metrolinjen tages i brug i anden halvdel af 2030-erne. Som et konkret eksempel vil en familie i en treværelses lejlighed maksimalt kunne modtage 10.000 kr. om måneden (BEK nr. 768 af 25/06/2014, § 9), hvilket allerede nu er langt under den reelle månedlige udgift for leje af en bolig, familien realistisk kan bo i - specielt når et forventeligt delvist tab af depositum medregnes. Satserne for kompensation bør derfor forhøjes, således at de tillader væsentligt påvirkede beboere at finansiere en midlertidig bolig tilsvarende deres nuværende under de mest støjende perioder af anlægningsfasen.

Prissætning af boliger til overtagelse: Såfremt generne i anlægsfasen er så voldsomme, at overtagelse af boliger bliver relevant, må de også formodes at have en negativ indvirkning på boligernes værdi. Derfor bør prissætningen ske med udgangspunkt i forventet værdi efter anlægsfasens afslutning, hvor estimeret tab af værdi som følge af forventelige gener i driftsfasen ikke er trukket fra, frem for værdien på det tidspunkt, en ejer eller andelshaver forlanger overtagelse af sin bolig (BEK nr. 768 af 25/06/2014, § 32, stk. 2).

Kompensation og overtagelse i driftsfasen: Rimelige muligheder for kompensation i driftsfasen svarende til gener fra, og/eller tab af ejendommens værdi som følge af, strukturlyd eller vibrationer bør tilføjes (BEK nr. 768 af 25/06/2014, kapitel 3). Derudover bør rimelige muligheder for overtagelse i driftsfasen tilføjes (BEK nr. 768 af 25/06/2014, kapitel 6).

Mvh.

Marianne & Hans Jørgen Laursen, Thingvalla Allé 1, st. tv.

Phat Thuong Duong, Thingvalla Allé 1, st. mf.

Bettina Larsen, Thingvalla Allé 1, st. th.

Berit Koch Olsen, Thingvalla Allé 1, 1. tv.

Riccardo Vanzo, Thingvalla Allé 1, 1. mf.

Jane & Kurt Ivarsen, Thingvalla Allé 1, 1. th.

Margit Suurballe, Thingvalla Allé 1, 2. tv.

Kirsten Just & Jens Vraa-Jensen, Thingvalla Allé 1, 2. mf.

Helle Koberg, Thingvalla Allé 1, 2. th.

Jette Ramshøj & Bent Weimar Steenberg, Thingvalla Allé 1, 3. mf.

Toke Krainert, Thingvalla Allé 1, 3. th.

Svarnr.: 56 Borger

Vejnavn: Reventlowsgade

Postnr. og by: 1651 København V

Høringssvar:

Høringssvar vedr. Metro M5, 2025

Jeg ønsker hermed at indgive et høringssvar til planerne om Metro M5. Det er afgørende, at der bliver taget hensyn til borgernes helbred og livskvalitet - især med tanke på, at I nu beder os med bopæl i Reventlowsgade om at gennemleve endnu et Metrobyggeri, og derved have brugt ca. 20 år af vores liv som nabo til en meget støjende byggeplads.

Ved seneste møde omkring M5 gav flere politikere udtryk for, at de ikke fik læst høringsvarene igennem, så hvis I kun skal tage en ting med, så tage dette: Uafhængig ombudsinstitution

Som borger er min største bekymring den belastning, støj og rystelser fra anlægsarbejdet vil påføre både voksne og børn, som igen skal gennemleve et metrobyggeri. Jeg synes, det er forkasteligt, at man ikke er i bedre dialog med de borgere, man beder om at bruge endnu 10-12 år på at leve med et metrobyggeri som nabo - er der ingen beslutningstagere fra Metroselskabet eller politikere eller, der kan se, at den tidligere dialog var elendig. Nu er i godt i gang med at gentage samme mønster.

Forslag og ønsker

Placering

- Muligheden for placering i Bernstorffsgade bør genovervejes. Det virker ugennemtænkt at placere stationen i Reventlowsgade med tanke på den massive negative indvirkning byggeriet har på borgere. På borgermøder med Metroselskab og lokalpolitikere er det nævnt, at Movia og HoFor har haft indvendinger mod placeringen på Bernstorffsgade, men når jeg læser deres høringssvar, er der ingen absolutter fra deres sider.
- Ydermere, så vil Postbyen, hvor der er etableret mange boliger og arbejdspladser, herunder Lego og Danske Bank, samt Tivoli og Glyptoteket have gavn af at have en metrostation tæt på.
- Ligeledes vil det være markant nemmere for den tunge trafik at komme frem og tilbage til byggepladsen.

Rettigheder og inddragelse

- Der bør etableres en uafhængig ombudsinstitution, som kan bistå borgere, foreninger og erhvervsdrivende juridisk, så vi ikke som borgere skal kæmpe mod Metroselskabets advokater – det er dyrt og mentalt opslidende – især med tanke på, at det er anden gang.
- Borgere, gårdlaug, foreninger, skoler og daginstitutioner skal informeres og inddrages langt bedre end hidtil.
- Alle informations- og dialogmøder skal placeres uden for normal arbejdstid, så flest mulige kan deltage. Er det bydende nødvendigt at placere møderne i borgernes arbejdstid, må Metroselskabet betale for, at man er nødt til at tage en fridag for at bistå dem i deres arbejde.

Kompensation

- Borgere og foreninger, som bidrager i processen omkring M5, skal kompenseres økonomisk.
- Mulighed for fleksible kompensationsløsninger bør tilbydes, så borgere og erhvervsdrivende selv kan vælge, hvad der er mest hjælpsomt.
- Kompensationspakker bør udvikles i samarbejde med tidligere berørte borgere og evalueres årligt. Det er for dårligt, at der ikke er lavet en egentlig evaluering af kompensationspakkerne fra tidligere endnu.
- Ang. § 32 stk. 2, så er det uklart hvordan boligen værdifastsættes. Bliver den værdifastsat ud fra, at der er et metrobyggeri i gang lige ud foran, eller bliver den værdifastsat til en værdi den ville have, hvis der ikke var et metrobyggeri lige ud foran? Byggeplads og adgang
- Planlægning af byggeplads og adgangsforhold skal ske i tæt dialog med de lokale borgere og erhvervsdrivende. Her skal erfaringer fra tidligere metrobyggerier inddrages og der skal lægges en plan for øget politipatruljering af området. Vi bor i et socialt belastet område, og det bliver ikke bedre af, at der kommer smalle passager langs byggehegn, der kan bruges til prostitution og fixer-rum.
- Der mangler information om hvad Metroselskabet vil med nedlægningen af dele af Københavns Hovedbanegård samt omlægningen af ledninger som en del af det forberede arbejde. Hvor længe varer det, og hvordan bliver kompensationsmulighederne
- Ved alle byggepladser er der i de travleste perioder tale om en lastbiltrafik på i alt 15-20 lastbiler pr. time, svarende til en lastbil hvert 3. - 4. minut, hvilket vurderes at være en

væsentlig trafikal påvirkning – dette betyder, at vores børn skal navigere i ekstrem tung lastbiltrafik på vej til skole – det vil vi gerne have en helt konkret løsning på, da det er hele vores børns skoleliv (0.-9. klasse), der kommer til at gå med Metrobyggeriet. Støj, støv og vibrationer

- Der skal udarbejdes konkrete handlingsplaner for støj og støv i samarbejde med de berørte.
- Andels- og ejerforeninger skal tilbydes gratis støjdæmpende løsninger (vinduer, gardiner m.m.).
- Hvis hovedtrapper afspærres, skal foreninger tilbydes gratis dørtelefoner, så pakkelevering, hjemmehjælp m.fl. fortsat har adgang gennem baggårde. Fremtidige muligheder
- Metroen skal konstrueres, således at ejendomme efter anlægsperioden fortsat har mulighed for at tilføje bygningsforbedringer (f.eks. altaner eller loftrumsudnyttelse), uden at metroens konstruktion begrænser dette ved ikke at kunne bære den øgede vægt.
- Vi forventer samtidig at blive inddraget i arbejdet med udseendet af metropladsen efter endt anlægsarbejde, så denne kan opfylde beboernes ønske om et grønt rekreativt område med bænke, legepladser og biodiversitet.

Det påvirker vores hverdag, søvn og trivsel, og den slags gener kan have langvarige konsekvenser for helbredet. Jeg opfordrer derfor til, at Metroselskabet og politikerne tager ansvar for at minimere disse gener mest muligt og sikrer konkrete, mærkbare løsninger – ikke kun generelle løfter.

Svarnr.: 57 På vegne af interesseorganisation eller borger Jernbanecafeen ApS

Høringssvar:

Jeg har vedhæftet mit høringssvar som bilag.

Mvh.

Xenia Norre Rasmussen

Vedr. suppl. miljøkonsekvensvurdering af M5 mv. – høringssvar Jernbanecafeen ApS

Som ejer af Jernbanecafeen ApS (herefter "Jernbanecafeen") CVR-nr. 17125273 beliggende Reventlowsgade 16, 1651 København V skal jeg herved komme med høringssvar i forbindelse med supplerende miljøkonsekvensvurdering af M5.

Om Jernbanecafeen

Mit navn er Xenia Norre Rasmussen, og jeg er 4. generations ejer af Jernbanecafeen, der har været beliggende i Reventlowsgade siden 1933, og som har været ejet af min oldefar siden 1970. Der er således tale om en historisk kulturinstitution i hjertet af Vesterbro, og det ønsker vi at blive ved med at være.

Fra Jernbanecafeen driver jeg værtshusvirksomhed, hvor vi har åbent alle ugens 7 dage fra kl. 07:00 – 02.00 med mulighed for servering både indenfor og udenfor og en rygepolitik ift. udendørsservering.

Vi har 15 ansatte på Jernbanecafeen og flere af vores medarbejdere har været ansat i mere end 10 år og bidrager hver især med deres viden og kendskab til vores historie om virksomheden til den positive og unikke oplevelse, som gæsterne får, når de besøger os.

Vi har en årlig omsætning på ca. 13 mio. kr. og et anseeligt overskud.

Vi ønsker i sagens natur at bevare Jernbanecafeen i Reventlowsgade præcis, som den er, og således med den samme gode historie, vores ansatte og ikke mindst indtægtskilde som grundlag for opretholdelse af vores nuværende livssituation med bolig og udgifter til forbrug, forsikring mv.

Vi er dog bekymret for, om det kan lade sig gøre i forbindelse med anlægget af M5 og i den forbindelse stationsbyggeriet ved Københavns Hovedbanegård, som vi på grundlag af en gennemgang af den oprindelige miljøkonsekvensvurdering og den supplerende miljøkonsekvensvurdering frygter vil få meget negativ indvirkning på driften af vores forretning, se straks nedenfor.

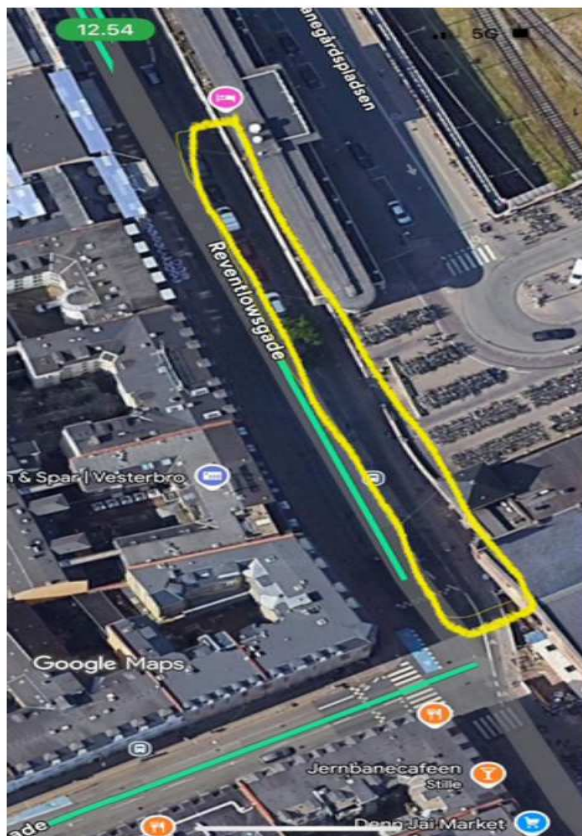
Bekymringspunkter ift. anlægsfasen ved København H (KH) - Undergrundsstation

Helt overordnet ønsker vi at fortsætte driften af Jernbanecafeen med så få begrænsninger og påvirkninger som overhovedet muligt i anlægsfasen. Vi forudsætter desuden, at vi selvfølgelig bliver fuldt ud kompenseret for evt. tab vi måtte lide som følge af anlægget, herunder fordi vi forudser at få betydelige driftsulempere, genopåvirkninger og omsætningsnedgang og derfor kan blive nødt til at holde lukket i anlægsfasen.

Af miljøkonsekvensvurderingen fremgår bl.a. følgende vedrørende arealinddragelse til oplag og skurby (Miljøkonsekvensrapport for M5, maj 2024, s. 293, afsnit 11.3.1, 3. kolonne):

"I anlægsfasen vil der blive inddraget areal til såvel selve anlægsarbejdet som til oplag og skurby. Det areal, der inddrages til arbejdsareal omfatter vejarealet i Reventlowsgade fra Istedgade til Tietgensgade, og vejarealet ned langs Stampesgade til trappenedgangen til Metro Cityringen (M3 og M4). I tilknytning hertil etableres der områder til oplag og skurvogne på Istedgade - fra Colbjørnsensgade til Reventlowsgade - og på Halmtorvet ved Byparken.

Arealinddragelsen vil betyde, at den del af Reventlowsgade, Istedgade og Stampesgade, som vil blive anvendt til arbejdsareal og oplagring og skurvogne, bliver afspærret for trafik, jf. kapitel 6 om Trafik."



Den forudsatte arealinddragelse og afspærring af kørende trafik, vil forhindre os i at få vareleverancer i anlægsfasen, herunder "til døren", som vi plejer. Anlægsfasen er forudsat at vare i en periode på 8 år, og vi kan selvfølgelig ikke opretholde en virksomhedsdrift uden mulighed for levering af varer og anden kørende trafik til vores værtshus.

Det er vores opfattelse, at en vis del af oplag og skurby for at tilgodese de forretningsdrivende i Reventlowsgade fra Istedgade til Reverdilsgrade i stedet bør placeres i Reventlowsgade mellem Istedgade og op mod Vesterbrogade, hvilket er illustreret på ovenfor indsatte kort.

På dette stykke af Reventlowsgade (markeret med gul streg på kortet) er der opgang til cykelparkering og bagsiden af Hotel Astoria, og der er ingen forretninger. Herved vil de forretningsdrivende, herunder Jernbanecafeen evt. fortsat kunne holde åbent i anlægsfasen, hvis der samtidig opretholdes en kørebane til kørende trafik i form af varetransporter mv. (evt. kun ensrettet) i Reventlowsgade fra Vesterbrogade og til Reverdilsgrade. Endvidere vil Jernbanecafeen forhåbentlig kunne bibeholde udeserveringen

foran forretningen, som året rundt er en væsentlig del af bymiljøet og bidrager betydeligt til vores omsætning, se dog også nedenfor vedrørende støjpåvirkninger.

Af den supplerende miljøkonsekvensvurderingsrapport af april 2025 fremgår bl.a. følgende vedrørende støj fra spunsarbejder ved skakte og stationer (s. 154, afsnit 9.3.4, 1. og 2. kolonne)

"Spunsarbejdet vil indebære støj udover de gældende støjgrænser i dagtimerne i op til en periode på mellem 6 til 12 måneder ved alle undergrundsstationerne, på nær stationen ved DR-byen. Støjen vil være højest ved København H og her også være i længst tid. Selvom der vil være en del anden baggrundsstøj i de fleste af områderne fra bl.a. biltrafik, vurderes påvirkningen på livskvaliteten og sundheden hos de mennesker, der bor og færdes i området omkring København H at være stor, mens den ved de øvrige undergrundsstationer på nær DR Byen, vurderes at være moderat."

Vi kan ikke se, hvordan vi skal fastholde og tiltrække gæster og personale under sådanne forhold, og vi er selvfølgelig også bekymret for vores eget helbred. Vi kan dog samtidig konstatere, at det intet sted i rapporten er omtalt, hvordan disse helt utilstedelige genepåvirkninger ville blive håndteret i forhold til de forretningsdrivende i området, da det alene fremgår, at beboere i området ved København H skal genhuses.

Vi forudsætter desuagtet at også de forretningsdrivende vil blive kompenseret for det omsætningstab vi unægteligt vil få under de i rapporten beskrevne omstændigheder, og herunder at der lovgives herom i den kommende anlægslov for projektet. Selv hvis man skulle være lydhør for ikke at afskære kørende trafik fuldstændig til vores forretning, jf. ovenfor vedrørende arealinddragelse i Reventlowsgade, vil det være umuligt for os at opretholde vores udeservering med en sådan støjpåvirkning i området ved København H.

Vi håber, at beslutningstagerne er lydhøre overfor vores og andre indkomne høringssvar, og at der bliver taget initiativer til nærmere dialog med borgere såvel som forretningsdrivende, hvor der er reel mulighed for at påvirke anlægsarbejdernes gennemførelse med mindst mulig gene for os alle sammen.

Vi har således fortsat tiltro til, at der er ønske om at bevare kulturinstitutioner som Jernbanecafeen i indre København uanset samfundsudviklingen.

Jeg står til rådighed, hvis der er spørgsmål mv.

Med venlig hilsen

Xenia Norre Rasmussen

Svarnr.: 58 Virksomhed/Organisation

Virksomhed/Organisation: JERNBANECAFEEN ApS

Vejnavn: Reventlowsgade

Postnr. og by: 1651 København V

Høringssvar:

Vedr. suppl. miljøkonsekvensvurdering af M5 mv. – høringssvar Jernbanecafeen ApS

Som ejer af Jernbanecafeen ApS (herefter "Jernbanecafeen") CVR-nr. 17125273 beliggende Reventlowsgade 16, 1651 København V skal jeg herved komme med høringssvar i forbindelse med supplerende miljøkonsekvensvurdering af M5.

Om Jernbanecafeen

Mit navn er Xenia Norre Rasmussen, og jeg er 4. generations ejer af Jernbanecafeen, der har været beliggende i Reventlowsgade siden 1933, og som har været ejet af min oldefar siden 1970. Der er således tale om en historisk kulturinstitution i hjertet af Vesterbro, og det ønsker vi at blive ved med at være.

Fra Jernbanecafeen driver jeg værtshusvirksomhed, hvor vi har åbent alle ugens 7 dage fra kl. 07:00 – 02.00 med mulighed for servering både indenfor og udenfor og en rygepolitik ift. udendørsservering.

Vi har 15 ansatte på Jernbanecafeen og flere af vores medarbejdere har været ansat i mere end 10 år og bidrager hver især med deres viden og kendskab til vores historie om virksomheden til den positive og unikke oplevelse, som gæsterne får, når de besøger os.

Vi har en årlig omsætning på ca. 13 mio. kr. og et anseeligt overskud.

Vi ønsker i sagens natur at bevare Jernbanecafeen i Reventlowsgade præcis, som den er, og således med den samme gode historie, vores ansatte og ikke mindst indtægtskilde som grundlag for opretholdelse af vores nuværende livssituation med bolig og udgifter til forbrug, forsikring mv.

Vi er dog bekymret for, om det kan lade sig gøre i forbindelse med anlægget af M5 og i den forbindelse stationsbyggeriet ved Københavns Hovedbanegård, som vi på grundlag af en gennemgang af den oprindelige miljøkonsekvensvurdering og den supplerende miljøkonsekvensvurdering frygter vil få meget negativ indvirkning på driften af vores forretning, se straks nedenfor.

Bekymringspunkter ift. anlægsfasen ved København H (KH) - Undergrundsstation
Helt overordnet ønsker vi at fortsætte driften af Jernbanecafeen med så få begrænsninger og påvirkninger som overhovedet muligt i anlægsfasen. Vi forudsætter desuden, at vi selvfølgelig bliver fuldt ud kompenseret for evt. tab vi måtte lide som følge af anlægget, herunder fordi vi forudser at få betydelige driftsulemper, genepåvirkninger og omsætningsnedgang og derfor kan blive nødt til at holde lukket i anlægsfasen.

Af miljøkonsekvensvurderingen fremgår bl.a. følgende vedrørende arealinddragelse til oplag og skurby (Miljøkonsekvensrapport for M5, maj 2024, s. 293, afsnit 11.3.1, 3. kolonne):

"I anlægsfasen vil der blive inddraget areal til såvel selve anlægsarbejdet som til oplag og skurby. Det areal, der inddrages til arbejdsareal omfatter vejarealet i Reventlowsgade fra Istedgade til Tietgensgade, og vejarealet ned langs Stampesgade til trappenedgangen til Metro Cityringen (M3 og M4). I tilknytning hertil etableres der områder til oplag og skurvogne på Istedgade – fra Colbjørnsensgade til Reventlowsgade – og på Halmtorvet ved Byparken.

Arealinddragelsen vil betyde, at den del af Reventlowsgade, Istedgade og Stampesgade,

som vil blive anvendt til arbejdsareal og oplagring og skurvogne, bliver afspærret for trafik, jf. kapitel 6 om Trafik.”

Den forudsatte arealinddragelse og afspærring af kørende trafik, vil forhindre os i at få vareleverancer i anlægsfasen, herunder ”til døren”, som vi plejer. Anlægsfasen er forudsat at vare i en periode på 8 år, og vi kan selvfølgelig ikke opretholde en virksomhedsdrift uden mulighed for levering af varer og anden kørende trafik til vores værtshus.

Det er vores opfattelse, at en vis del af oplag og skurby for at tilgodese de forretningsdrivende i Reventlowsgade fra Istedgade til Reverdilsgade i stedet bør placeres i Reventlowsgade mellem Istedgade og op mod Vesterbrogade, hvilket er illustreret på ovenfor indsatte kort.

På dette stykke af Reventlowsgade (markeret med gul streg på kortet) er der opgang til cykelparkering og bagsiden af Hotel Astoria, og der er ingen forretninger. Herved vil de forretningsdrivende, herunder Jernbanecafeen evt. fortsat kunne holde åbent i anlægsfasen, hvis der samtidig opretholdes en kørebane til kørende trafik i form af varetransporter mv. (evt. kun ensrettet) i Reventlowsgade fra Vesterbrogade og til Reverdilsgade. Endvidere vil Jernbanecafeen forhåbentlig kunne bibeholde udeserveringen foran forretningen, som året rundt er en væsentlig del af bymiljøet og bidrager betydeligt til vores omsætning, se dog også nedenfor vedrørende støjpåvirkninger.

Af den supplerende miljøkonsekvensvurderingsrapport af april 2025 fremgår bl.a. følgende vedrørende støj fra spunsarbejder ved skakte og stationer (s. 154, afsnit 9.3.4, 1. og 2. kolonne)

”Spunsarbejdet vil indebære støj udover de gældende støjgrænser i dagtimerne i op til en periode på mellem 6 til 12 måneder ved alle undergrundsstationerne, på nær stationen ved DR-byen. Støjen vil være højest ved København H og her også vare i længst tid. Selvom der vil være en del anden baggrundsstøj i de fleste af områderne fra bl.a. biltrafik, vurderes påvirkningen på livskvaliteten og sundheden hos de mennesker, der bor og færdes i området omkring København H at være stor, mens den ved de øvrige undergrundsstationer på nær DR Byen, vurderes at være moderat.”

Vi kan ikke se, hvordan vi skal fastholde og tiltrække gæster og personale under sådanne forhold, og vi er selvfølgelig også bekymret for vores eget helbred. Vi kan dog samtidig konstatere, at det intet sted i rapporten er omtalt, hvordan disse helt utilstedelige genepåvirkninger ville blive håndteret i forhold til de forretningsdrivende i området, da det alene fremgår, at beboere i området ved København H skal genhuses.

Vi forudsætter desuagtet at også de forretningsdrivende vil blive kompenseret for det omsætningstab vi unægteligt vil få under de i rapporten beskrevne omstændigheder, og herunder at der lovgives herom i den kommende anlægslov for projektet. Selv hvis man skulle være lydhør for ikke at afskære kørende trafik fuldstændig til vores forretning, jf. ovenfor vedrørende arealinddragelse i Reventlowsgade, vil det være umuligt for os at opretholde vores udeservering med en sådan støjpåvirkning i området ved København H.

Vi håber, at beslutningstagerne er lydhøre overfor vores og andre indkomne høringssvar, og at der bliver taget initiativer til nærmere dialog med borgere såvel som forretningsdrivende, hvor der er reel mulighed for at påvirke anlægsarbejdernes gennemførelse med mindst mulig gene for os alle sammen.

Vi har således fortsat tiltro til, at der er ønske om at bevare kulturinstitutioner som Jernbanecafeen i indre København uanset samfundsudviklingen.

Jeg står til rådighed, hvis der er spørgsmål mv.

Med venlig hilsen

Xenia Norre Rasmussen



**Svarnr.: 59 På vegne af interesseorganisation eller borger E/F
Reventlowsgade 26-30**

Høringssvar:

Hermed afgives høringssvar på vegne af E/F Reventlowsgade 26-30, se vedhæftede bilag.

Høringssvar vedr. Høring af supplerende miljøkonsekvensrapport for metrolinjen M5 (etape 1) samt revideret udkast til tilladelse efter miljøvurderingslovens §25

Indgivet af

Bestyrelsen for E/F Reventlowsgade 26-30 på vegne af over 100 borgere ved Københavns Hovedbanegård 1651 KBH V

Bestyrelsen for ejerforeningen Reventlowsgade 26-30 takker for endnu et omfattende høringsmateriale og afgiver hermed sit høringssvar og kommentarer vedrørende de projektændringer, som er udsendt i høring med den supplerende miljøkonsekvensrapport samt udkast til en §25-tilladelse.

Da der er indgået aftale om anlæg af M5 med en linjeføring, der betyder, at anlæg af stationen ved København Hovedbanegård fortsat ønskes placeret foran vores hjem i Reventlowsgade 26, 28 og 30 til trods for at borgere, der allerede har været udsat for et langvarigt metrobyggeri har givet udtryk for deres bekymringer herom i tidligere høringsperioder, finder vi anledning til at supplere dette høringssvar med generelle bemærkninger vedrørende de gener, vi forudser M5 vil medføre for vores ejerforenings beboere.

Efter to møder med både Metroselskabet og lokalpolitikere, står det klart for os, at man ikke er opmærksom på hvilken voldsom indvirkning anlægsarbejdet har på borgere, særligt os i Reventlowsgade, der allerede har været udsat for det tidligere. Der er ingen vidnesbyrd fra borgere i rapporterne, der kan give beslutningstagere en idé om, hvad det vil sige at bo med et anlægsarbejde i mere end et årti, og så vidt vides heller ingen undersøgelse af dette undervejs. Dermed kan man heller ikke vurdere de økonomiske omkostninger, der følger af diverse compensationer og forberedende arbejde, et anlægsprojekt i et boligområde medfører. Til orientering løb sidste byggeris compensationer op i over 400 millioner kroner og sager her fra er endnu ikke afsluttet.

På papiret vil anlægsarbejdet vare 8-10 år, men i realiteten er det for borgere, der skal bo med anlægsarbejdet allerede begyndt. Det betyder, at vi i langt over et årti skal forholde os til et metrobyggeri, noget vi allerede har gjort en gang før.

Del I – Generelle bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten samt bemærkninger til udkastet til §25-tilladelsen

I denne del redegør vi for de væsentlige gener, som metrobyggeriet vil påføre vores ejendomme og beboere i Reventlowsgade 26-30. Vi fremhæver vores bekymringer om støj, vibrationer, støv, lysindfald, trafik og generel livskvalitet, samt nødvendigheden af klare afværgeforanstaltninger, kompensationsordninger og bedre kommunikation med beboerne. Vi fastholder stadig at en placering i Bernstorffsgade er langt mere hensigtsmæssig på samtlige parametre.

Denne del omhandler også vores indsigelser mod de foreslåede rammer for støj, vibrationer, sundhed og sikkerhed. Vi kræver, at kompensationsmodellerne udvides og tilpasses nutidens boligpriser og livssituationer, samt at der indføres reelle valgmuligheder for beboerne. Vi pointerer desuden nødvendigheden af løbende information, forbedret trykthed og klare krav til Metroselskabet og Københavns Kommune samt inddragelse af borgerne i udmøntningen af §25-tilladelsen og Nabopakkebekendtgørelsen.

Del II – Bemærkninger til den supplerende miljøkonsekvensrapport

Her kommenterer vi de konkrete ændringer i projektmaterialet, herunder placeringen af sluslakt, valg af spunsning frem for sekantpæle, etablering af elevator ved Ingerslevsgade, samt konsekvenser for biodiversitet og vibrationspåvirkning. Vi understreger behovet for tydeligere procesplaner, trafikafvikling og fuld kompensation for de ekstra gener.

Del I

Generelle bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten samt bemærkninger til udkastet til §25-tilladelsen

Indledende bemærkninger

Indledningsvis vil vi udtrykke vores dybe bekymring over, at vi som naboer igen skal udsættes for generne ved et langvarigt metrobyggeri. Vi gør opmærksom på at psykiske senfølger efter anlæg af M3 fortsat er en udfordring, og at flere byggesager endnu ikke er afsluttet her seks år efter åbningen i 2019.

Ved møder med Metroselskabet og lokale politikere blev det tydeligt, at hverken Københavns Kommune eller Metroselskabet har lavet undersøgelser af, hvordan anlægsarbejdet har påvirket og stadig påvirker borgerne. Det finder vi dybt kritisabelt og opfordrer til, at man udarbejder en sådan undersøgelse, inden man igangsætter et nyt anlægsarbejde, så alle konsekvenser er kendt.

På den baggrund opfordrer vi derfor stadig til at etablere stationen på Bernstorffsgade. Både Metroselskabet og lokale politikere henviser til høringssvar fra Movia og HoFor. Disse høringssvar indeholder dog ikke afvisninger af Bernstorffsgade. De menneskelige omkostninger ved et årti langt anlægsarbejde bør veje højere end midlertidige trafikale udfordringer for Movia og HoFor.

Vi udtrykker vores utilfredshed med, at Københavns Kommune ikke har fundet anledning til at afholde et borgermøde om denne supplerende miljøkonsekvensrapport. Det er stærkt kritisabelt, da anlægsprojektet er af meget stor betydning for os som naboer, med en overvejende negativ betydning i hele den forberedende fase på to år samt den otte år lange anlægssfase. Der er mange spørgsmål fra os som naboer, og vi må bede om, at der fremadrettet bliver kommunikeret bedre og mere med os via informations- og dialogmøder om alle de væsentlige beslutninger der træffes, som har en konsekvens for os og vores hverdag som naboer.

Informationen omkring M5 er i det hele taget kritisabelt lige fra idéfasehøringen til nu, hvor borgerne på intet tidspunkt er blevet inddraget med undtagelse af to høringsfaser, der ligger henover sommeren, hvor de fleste, både virksomheder og private holder ferie. Som borgere til et så omfattende anlægsbyggeri forventer vi, at blive inddraget meget mere end hidtil.

Generelt angående anlæg af M5 i Reventlowsgade :

Vores ejerforening omfattende Reventlowsgade 26, 28 og 30 med 38 lejligheder med over 100 beboere lige fra spædbørn til gamle bliver maksimalt negativt påvirket af anlægsarbejderne i en grad, så det vil være forbundet med meget store vanskeligheder for os at få en normal hverdag i det meste af anlægsperioden for M5 samt i perioden med de forberedende arbejder.

Følgende opremser de massive udfordringer for os.

Støj

De første fem år af den samlede anlægsperiode kan der i en periode på 37+3 måneder ifølge Miljøkonsekvensvurdering forventes støj døgnet rundt langt over de tilladte grænseværdier. Det mulige forventede støjniveau vil være over 91 dB, svarende til at stå ved siden af et IC3-tog i fart uden høreværn.

Vibrationer

Vibrationspåvirkningerne fra byggeriet kan forventes at antage former, der ikke kun skader bygningerne fysisk, men også mærkes tydeligt i boligen. Dette er til stor gene i hverdagen, og vi gør opmærksom på, at i vores ejendom bor både børn og ældre, begge sårbare borgere, som må forventes at have ret til en god dagligdag i egen bolig – også i dagtimerne.

Støv

Støv fra byggepladsen vil forventeligt medføre et usundt nærmiljø i både boligen, på gaden og i gårdmiljøet. Vi kan ikke forvente at kunne lufte ud og åbne vinduer mod gaden i anlægsperioden grundet støv. Vi kan forventeligt ikke færdes på gaden med vores børn og husdyr, uden at blive generet af støv fra byggepladsen.

Lysindfald

Særligt for stuelejlighederne vil en væg klods op ad facaden betyde et væsentligt reduceret lysindfald. For alle stuelejligheder i opgangene gælder, at de primære beboelsesrum ligger mod Reventlowsgade. Samtidig gælder det for lejlighederne, at vinduerne mod Reventlowsgade er den primære kilde til dagslys for store dele af lejlighederne. Uanset om beboelsesrummene er sammenlagte med andre rum i lejlighederne eller ej, vil lejlighederne blive decideret mørke døgnet rundt. Det er vurderingen, at en afskærmning af byggepladsen som set ved de tidligere metrobyggerier vil betyde en overtrædelse af kravene om minimum 10% dagslys i beboelsesrum, jf. § 379 i bygningsreglementet, da der intet dagslys vil være.

Lastbilkørsel

Den tunge lastbilkørsel med forurennet jord fra byggepladsen i længere perioder udenfor vores vinduer flere gange i timen døgnet rundt medfører yderligere støj- og støvpåvirkning og utrygge trafikale forhold for gående, cyklister samt vores skolebørn.

Dårlig fremkommelighed

For gående, cyklister, skolebørn, barnevogne og rollatorer vil fremkommeligheden forværres ved anlæg af både en byggeplads, placering af containerby samt et forventeligt omlæg af vores grønne gårdmiljø til kørevej for brandredning.

Nedlæggelse af cykel- og bilparkeringspladser

Nedlæggelse af cykel- og bilparkeringspladser på og omkring Reventlowsgade vil medføre betydelige gener for beboerne, der for nogens vedkommende er afhængige af kommunal hjælp og pleje samt handicapadgang. Vi forventer, at der stilles p-pladser i nærområdet, for eksempel ved DGI-byen til rådighed for beboerne i samme antal som de, der nedlægges.

Rod og utryghed i gademiljøet

Erfaringsmæssigt fra anlæg af M3, vil en etablering af byggeplads og containerby medføre mørke utryghedsskabende kroge omkring byggepladsen, endda nær hovedbanens miljø af stofbrugere og sælgere. Vi har oplevet flere hændelser med både vold og overfald i mørke passager under det sidste anlæg af M3, da os med natarbejde og vore unge mennesker på vej hjem fra byen skulle passere mørke kroge om natten.

Visuel forurening

Udsigt til en byggeplads med gener fra kraftig byggepladsbelysning, grønt hegn samt en containerby og asfaltering af vores grønne baggårdsmiljø samt nedlæggelse af det nyanlagte byrum efter anlæggelsen af M3 vil obstruere det visuelle indtryk af vores nabolag. Vi finder det omsonst at et nyligt anlagt grønt område, som der ikke findes mange af på Vesterbro, nu skal nedlægges.

Forberedende arbejder

De forberedende arbejder med ledningsomlægninger, der medfører gener for trafik og nærmiljø samt ekstra arbejdsbyrde for andels- og ejerforeninger, der forventes at deltage i Metroselskabets undersøgelser, starter allerede to år før anlægsarbejderne. Dette bør medregnes i den samlede miljøpåvirkning og kompensationsudmålinger.

Påvirkning af livskvalitet

Friheden til at vælge vores hverdagsliv berøves os. Vi kan ikke bo og leve, færdes og mødes som vi ønsker i lang tid fremover på grund af anlægsarbejderne.

Afværgeforanstaltninger og kompensation

Som skitseret ovenfor har anlægget af M5 store konsekvenser for os som nærmeste naboer til byggepladsen, og vi ser med stor bekymring på projektet, både i forhold til vores ejendoms fysiske tilstand samt for vores helbred, velfærd og livskvalitet.

Vi forventer at der iagttages tilstrækkelige forebyggende foranstaltninger for at minimere de gener anlægsarbejderne måtte medføre, samt at vi som naboer inddrages konstruktivt og proaktivt i planlægningen heraf. Vi forventer desuden, at der ydes en rimelig kompensation til os som naboer, der i omfang kompenserer os, så vi ikke lider sundhedsmæssig overlast, at vores bygning ikke lider skade, der påfører os en økonomisk byrde, og ikke mindst muliggør, at vi selv kan vælge, hvordan vi vil bo uden støj og byggerod i den periode, hvor vi ikke kan bo i vores bolig. Følgende beskriver de afværgeforanstaltninger, der bør foretages, samt hvordan kompensationen bør udmåles.

Fri og fleksibel kompensering, der sammensættes af borgerne

Vi forventer at blive inddraget og hørt som forening med respekt for at vi er forskellige individer med forskellige behov for kompenserende foranstaltninger. Vi skal kompenseres for samtlige gener, der påføres os, således at den enkelte beboer har friheden til at vælge, hvordan de vil bo og leve i anlægsperioden.

Vibrationsgener skal f.eks. medtages som en kompenserende faktor, både i forhold til bygningens fysiske skader og i forhold til komfort for beboere, der berøres af vibrationer i både dag- og nattetimer, efter samme principper som ved støj.

Der er mange og meget forskellige beboere i vores forening, der vil have brug for forskellige former for kompensering på forskellige tidspunkter i anlægsfasen. Vi er børnefamilier med mange børneværelser mod gaden med stor støjpåvirkning fra byggepladsen, vi er pensionister der i sit otium gerne vil blive boende, vi har beboere hvis økonomi afhænger af muligheden for at udleje et værelse, som nu bliver ubeboeligt grundet støj, og vi har nye beboere der for nyligt har købt en lejlighed til en høj markedspris uden oplysning om, at der snart kommer et støjende anlægsprojekt udenfor vinduerne, og nu står uden mulighed for at sælge uden et væsentligt tab. Vi blev de facto stavnsbundet fra den dag projektet kom på tale og bør kompenseres med det in mente.

Ifølge Miljøkonsekvensrapporten 2024 kan de første fem år af anlægsarbejderne betyde uacceptabel støj i minimum 37 måneder fra 2028 - 2031, samt en yderligere støjbelastning i tre måneder, som konsekvens af spunsning. Dvs i alt 40 måneder med støjbelastning i døgndrift langt over de tilladte grænseværdier i Miljølovgivningen.

Vi forventer, at dette støjscenarie begrænses mest muligt i tid og udstrækning, samt at der generelt kompenseres efter andre principper, end de som fremgår af den foreslåede Nabopakkebekendtgørelse, idet denne udelukkende tager udgangspunkt i kompensationen for de faktiske støjende perioder. Med andre ord er det ikke tilstrækkeligt, at vi kompenseres for to måneder her og tre måneder der, idet vi kan ikke flytte frem og tilbage på hotel eller lejelejligheder, eller sidde fem år af vores otium og læse avis i et møderum i et nærliggende hotel. Vi vil kræve egen ret til at vælge hvor og hvordan vi vil bo i den kommende anlægsperiode, og vi forventer som minimum en økonomisk kompensation, der muliggør dette valg.

Tidsoptimering af anlægsarbejderne

Vi forventer, som naboer at Københavns Kommune stiller krav til udbyder om at entreprenører er til stede over en kortest mulig periode, at der arbejdes i sammenhængende perioder, og der afsluttes station for station. Vi forventer tillige at byggepladserne afsluttes og nedlægges hvorefter der straks herefter reetableres byrum med pladser, cykelparkering og byrumsinventar så snart hver enkelt station er færdig, således at generne fra byggepladserne, bliver i den kortest mulige periode.

Kommunikation og dialog før, under og efter anlægsperioden

Vi forventer at få en tydelig procesplan og at denne løbende revideres, således at vi som naboer kan følge med i anlægsarbejderne og planlægge vores hverdag i god tid. Vi ønsker, at der lokalt på byggepladsen oprettes et projektkontor med en fast kontaktperson, da der allerede nu pålægges foreninger en betydelig kommunikationsopgave i forhold til oplysning af alle naboer. En opgave der retteligt burde ligge på København Kommunes og Metroselskabets bord.

Vi forventer samtidig at blive inddraget i arbejdet med udseendet af metropladsen efter endt anlægsarbejdet så denne kan opfylde beboernes ønske om et grønt rekreativt område med bænke, legepladser og biodiversitet.

Indsigelser til det supplerende høringssvar vedrørende paragraf 25 tilladelse

Den nuværende §25-tilladelse har udeladt en række problematikker, vi som borgere mener, er yderst relevante at medtage grundet vores erfaring med tidligere byggeri.

Trafik

Trafikale påvirkninger både før og under anlægsperioden vil medføre væsentlige trafikgener, der vil gøre det vanskeligt at komme til og fra arbejde, skole og daginstitution, ja selv en tur i supermarkedet vanskeliggøres hvad enten det er på gåben, cykel, med barnevogn, rollator eller i bil.

Nedlæggelse af grønne rekreative områder og indretning af byggeplads

Erfaringsmæssigt vil de få rekreative områder ved Københavns Hovedbanegård nedlagt, og de indre baggårdsanlæg undergå massiv omlægning i form af afspærring og asfaltering af grønne arealer til fordel for brandbilers fremkommelighed. Vi forventer at byggepladsen indrettes således at vores grønne gårde bevares og friholdes for omlægning.

Støj

Vi noterer os, at det forventes, at staten udsteder en særskilt byggepladsbekendtgørelse, som fastlægger særskilte støjgrænseværdier for hver enkelt byggeplads og projektfase. Det forventes ligeledes at staten vil udstede en Nabopakkebekendtgørelse, hvori der fastsættes en ØKF Team Planlægning (2387) 11/33 støjgrænseværdi, der angiver, hvornår man som nabo er berettiget til kompensation. Vi kræver som naboer, at Københavns Kommune stiller krav til denne Nabopakkebekendtgørelse, således at vi som beboere kompenseres tilstrækkeligt, både økonomisk og praktisk, som nævnt ovenfor.

Vi vil som naboer inddrages i Metroselskabets støj- og støvhandlingsplan, så det sikres at planen baseres på konkret erfaring og tager de nødvendige hensyn til naboerne, og som sikrer at disse hensyn løbende justeres efter forholdene.

Vibrationspåvirkning og skadeudbedring

Anlægsarbejdet og i begrænset omfang også drift af metroen forårsager vibrationer og strukturlyd, som kan udbredes i det omgivende miljø.

Vi forventer, at Københavns Kommune stiller krav til dokumentationsansvar i forhold til skader påført bygningerne i forbindelse med vibrationer, støj og anden påvirkning fra anlægsarbejdet således at bevisbyrden ikke pålægges bygningsejerne men skadevolder.

Vi forventer ligeledes at Københavns Kommune stiller krav til Metroselskabet om at eventuelle skader påført bygningen i anlægsperioden udbedres straks og løbende i tæt samarbejde med de berørte beboere uden et længere sagsforløb.

Opdatering af Nabopakkebekendtgørelsen

Vi forventer, at vi som naboer kompenseres for såvel de bygningsfysiske, de psykologiske og de miljømæssige belastninger anlægsprojektet medfører.

Den primære påvirkning vil være støjgener i anlægsfasen og det beskrives, at der forventes at blive tilbudt kompensation til naboerne efter tilsvarende kriterier og juridiske grundlag som fastlagt i Nabopakkebekendtgørelsen for Cityringens, Nordhavnsmetroens og Sydhavnsmetroens byggepladser. Vi forventer, at Nabopakkebekendtgørelsen opdateres og pristalsreguleres i forhold til vores lejligheds værdi i dag, samt at vi som naboer får valgmuligheder i forhold til hvilken kompensation den enkelte husstand ønsker. Nabopakkebekendtgørelsen skal kunne håndtere livsændringer i hele anlægsperioden, således at vi som naboer kan vælge den kompensationsform, der passer den enkeltes livssituation, og løbende genbesøge det valg efter behov. Ved overtagelse af bolig stiller vi krav om at denne tilbydes til en kvadratmeterpris, der er tilsvarende sammenlignelige lejligheder på det øvrige Vesterbro, og som stiller beboerne i en situation der muliggør, at de kan købe en tilsvarende bolig andetsteds på Vesterbro.

Nabopakkebekendtgørelsen bør også inddrage andre aspekter end støj, som for eksempel kompensation ved manglende dagslys i boligerne, som for stueetagen bliver et alvorligt problem også i perioder uden støj.

Vi vil orienteres på ugentlig og daglig basis i forhold til støj- og vibrationsgener i anlægsperioderne, således at vi som naboer kan tilrettelægge vores dagligdag herefter, og ønsker som hovedregel at der kompenseres for ikke kun de dage og timer, hvor støjgrænserne ikke overholdes, men for længere sammenhængende perioder, der muliggør at vi reelt kan planlægge en alternativ bolig i sammenhængende perioder.

Nabopakkebekendtgørelsen bør tillige muliggøre, at vi som forening kan etablere støjdæpende vinduesruder m.m. således at støj i boligen mod byggepladsen kan minimeres i forhold til længere sammenhængende perioder med livsforandringer, også i forhold til valg af enten kompensation eller ekspropriation.

Vi behøver forventeligt mere politipatruljering i området, og mere opmærksomhed fra den sociale vicevært, da kriminaliteten og utrygheden omkring byggepladsen erfaringsmæssigt vil stige.

Ombudsinstitution

Der skal oprettes en ombudsinstitution, som samtlige berørte borgere herunder også foreninger og erhvervsdrivende kan kontakte og søge juridisk bistand hos før under og efter anlægsfasen. Alt for ofte har vi set foreninger og enkeltpersoner få en uretfærdig behandling af Metroselskabet og Københavns Kommune, da private ikke har samme ressourcer og adgang til juridisk bistand i sager om kompensationsudmålinger eller overskridelse af for eksempel støjgener.

Borgerpulje

Der skal etableres en økonomisk pulje, hvor berørte foreninger kan ansøge om økonomisk bistand i arbejdet med at oplyse berørte borgere og erhvervsdrivende beboere om projektet, for eksempel indkaldelse og afholdelse af møder, så byggeriet ikke slår bunden ud af foreningernes økonomi.

Del II

Bemærkninger til den supplerende miljøkonsekvensrapport for metrolinjen M5

Til den supplerende høring skal bemærkes, at både etablering af elevator i Ingerslevsgade samt anlæg af slutsrakt i enten Trommesalen eller Vesterbrogade vil belaste vores nærområde trafikalt og dermed påføre vores foreninger yderligere gener i en hverdag, hvor vi i forvejen bor i nogle af de allermest belastede boliger i forhold til det kommende anlægsprojekt.

Vi ønsker samtidig at det belyses, hvilke gener vi kan forvente i den forberedende fase hvad angår ledningsomlægninger og nedrivning af bygning ved Hovedbanegården. Vi mangler information om konsekvenserne for os som beboere i denne forberedende periode og hvordan vi bliver kompenseret i den periode.

Vi har følgende bemærkninger til det udsendte materiale:

Placering af slutsrakt

En ny mulig placering af slutsrakten i Trommesalen eller på Vesterbrogade vil uanset hvilken af de to foreslåede løsninger, der vælges, betyde mere trafik i nærområdet for vores ejerforening, samt færre p-pladser i nærområdet.

Vi forstår, at årsagen til at slutsrakten skal flyttes, er at Frederiksberg Kommune har ønske om at blive koblet på linjen ved Codanpladsen på hjørnet af Vodroffsvej og Gl. Kongevej. Umiddelbart virker det derfor uhensigtsmæssigt at foreslå andre placeringer af slutsrakten, og det er vores klare anbefaling, at slutsrakten placeres på netop Codanpladsen.

Fastholdes valget mellem Trommesalen og Vesterbrogade ønsker vi, at der sker en kompensation i form af erstatningsparkeringspladser i nærområdet, og at de trafikale konsekvenser ledes væk fra Reventlowsgade.

Det er desuden uklart hvad dette ekstra arbejde betyder for arbejderne ved Københavns Hovedbanegård, dette bør uddybes nærmere i en procesplan, således at vi som naboer er oplyst om hvordan vores nærområder bliver påvirket i den samlede periode, også den periode der går forud for selve anlægsperioden.

Spunsning fremfor sekantpæle

Spunsning frem for boring af sekantpæle vil for vores ejerforening betyde samlet set tre måneders længere periode med et meget højt støjniveau, som angives at være over de tilladte grænseværdier.

Vi anerkender at ændringsforslaget for vore nabokareers vedkommende vil betyde mindre støj, men finder naturligvis en forlænget periode med støj langt over de tilladte grænseværdier problematisk, særligt henset til at vi i forvejen vil blive særdeles støjbelastet.

Elevator ved skolevejen Ingerslevsgade

Ingerslevsgade er nu en skolevej for børnene ved Københavns Hovedbanegård, da Gasværksvejens skole flyttede til nye lokaler i Kødbyen. Øget tung trafik på skolevejen Ingerslevsgade kan derfor ikke accepteres og må gentænkes.

Vi foreslår, at der lukkes af for tung trafik på Tietgensbroen i perioden, med henblik på at øge trafikikkerheden samt etableres et lyskryds, så børn trygt kan krydse Tietgensbroen til og fra skole.

Samtidig skal det sikres at den trafik, der i rapporten vurderes at finde andre veje på Vesterbro end Ingerslevsgade, ikke bliver ledt rundt på de andre skoleveje Skelbækgade og Kødboderne, eller på Halmtorvet, Staldgade og Kvægtorvsgade ved Musik- og Teater og Billedskolerne men ledes udenom.

Biodiversitet

De ændrede ledningsforhold vil betyde fældning af træer, hvilket yderligere forringer vores nærmiljø. Vesterbro er det område af København med mindst grønt pr. indbygger, fældning af flere træer forbedrer ikke denne statistik.

Vibrationspåvirkning af alle tre bygninger

Generelt er støjpåvirkningen høj for vores ejendom, og det forventes i fremsendt materiale at påvirkningen for vibrationer ligeledes er høj.

Det skal bemærkes, at kun Reventlowsgade 28 er udpeget som bevaringsværdig bygning, og dermed nævnes som en særlig vibrationsfølsom bygning på vibrationskort på side 348. Vores ejerforening er dog omfattet af tre ensartet konstruerede bygninger, og de bør derfor alle tre være omfattet af samme opmærksomhed i forhold til måling af vibrationer samt forebyggende foranstaltninger og kompensationsudmåling ved skade.

Svarnr.: 60 Borger**Vejnavn:** Strandlodsvej**Postnr. og by:** 2300 København S**Høringssvar:**

Høringssvar vedrørende miljøkonsekvenser for M5

Jeg hilser beslutningen om at sløjfe byggepladsen ved Jenagade velkommen, men dele af den reviderede linjeføring på strækningen mellem Lergravsparken og Prags Boulevard, finder vi hverken nødvendig eller påkrævet.

Mellem de øvrige stationer på M5 føres linjen næsten i fugleflugtslinje, men lige mellem Lergravsparken og Prags Boulevard har man valgt et stort højresving, som gav god mening, da linjen skulle ramme afgreningskammeret, men ikke burde være nødvendig nu. Revideringen gør, at linjen nu blandt andet føres under vores ejendom med beboelse i stueetagen, mens både en mere direkte linje (og også den forrige planlagte linje) så ud til at have færre konsekvenser, ikke kun for os, men det samlede antal af ejendomme med bolig i stueetagen.

Beboere i vores ejerforening har udtrykt bekymring for vibrationer og støj, ikke blot i anlægsfasen, men også i driftsfasen og finder konsekvenserne underbelyst i miljøkonsekvensrapporten.

Som andre høringssvar angiver, er det ligeledes underbelyst, hvilke rettigheder man som beboer har, udover at sende et høringssvar. Bliver der fuldt kompenseret for evt. værdiforringelse af ens bolig? Hvor meget skal man være påvirket, før det udløser erstatning?

Som I sagde på borgermødet, er det individuelt, hvor sensitiv man er over for støj, og i vores forening har vi både børn og voksne i stueetagen, der trives dårligt med vedvarende støj. Der anmodes derfor om en revurdering af linjeføringen mellem Lergravsparken og Prags Boulevard samt en mere detaljeret belysning af konsekvenser og rettigheder.

Mvh. Thomas Ryge

Svarnr.: 61 Borger**Vejnavn:** Strandlodsvej**Postnr. og by:** 2300 København S**Høringssvar:**

Høringssvar vedrørende miljøkonsekvenser for M5

Jeg hilser beslutningen om at sløjfe byggepladsen ved Jenagade velkommen, men dele af den reviderede linjeføring på strækningen mellem Lergravsparken og Prags Boulevard, finder vi hverken nødvendig eller påkrævet.

Mellem de øvrige stationer på M5 føres linjen næsten i fugleflugtslinje, men lige mellem Lergravsparken og Prags Boulevard har man valgt et stort højresving, som gav god mening, da linjen skulle ramme afgreningskammeret, men ikke burde være nødvendig nu. Revideringen gør, at linjen nu blandt andet føres under vores ejendom med beboelse i stueetagen, mens både en mere direkte linje (og også den forrige planlagte linje) så ud til at have færre konsekvenser, ikke kun for os, men det samlede antal af ejendomme med bolig i

stueetagen.

Beboere i vores ejerforening har udtrykt bekymring for vibrationer og støj, ikke blot i anlægsfasen, men også i driftsfasen og finder konsekvenserne underbelyst i miljøkonsekvensrapporten.

Som andre høringssvar angiver, er det ligeledes underbelyst, hvilke rettigheder man som beboer har, udover at sende et høringssvar. Bliver der fuldt kompenseret for evt. værdiforringelse af ens bolig? Hvor meget skal man være påvirket, før det udløser erstatning?

Som I sagde på borgermødet, er det individuelt, hvor sensitiv man er over for støj, og i vores forening har vi både børn og voksne i stueetagen, der trives dårligt med vedvarende støj. Der anmodes derfor om en revurdering af linjeføringen mellem Lergravsparken og Prags Boulevard samt en mere detaljeret belysning af konsekvenser og rettigheder.

Mvh. Vickie, Strandodsvej

Svarnr.: 62 Borger

Vejnavn: Strandlodsvej

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:

Høringssvar vedrørende miljøkonsekvenser for M5

Jeg hilser beslutningen om at sløjfe byggepladsen ved Jenagade velkommen, men dele af den reviderede linjeføring på strækningen mellem Lergravsparken og Prags Boulevard, finder jeg hverken nødvendig eller påkrævet.

Mellem de øvrige stationer på M5 føres linjen næsten i fugleflugtslinje, men lige mellem Lergravsparken og Prags Boulevard har man valgt et stort højresving, som gav god mening, da linjen skulle ramme afgreningskammeret, men ikke burde være nødvendig nu.

Revideringen gør, at linjen nu blandt andet føres under vores ejendom med beboelse i stueetagen, mens både en mere direkte linje (og også den forrige planlagte linje) så ud til at have færre konsekvenser, ikke kun for os på Strandloden, men det samlede antal af ejendomme med bolig i stueetagen.

Beboere i vores forening har udtrykt bekymring for vibrationer og støj, ikke blot i anlægsfasen, men også i driftsfasen og finder konsekvenserne underbelyst i miljøkonsekvensrapporten.

Som andre høringssvar angiver, er det ligeledes underbelyst, hvilke rettigheder man som beboer har, udover at sende et høringssvar. Bliver der fuldt kompenseret for evt. værdiforringelse af ens bolig? Hvor meget skal man være påvirket, før det udløser erstatning?

Som I sagde på borgermødet, er det individuelt, hvor sensitiv man er over for støj, og i vores ejendom har vi både børn og voksne i stueetagen, der trives dårligt med vedvarende støj. Vi anmoder derfor om en revurdering af linjeføringen mellem Lergravsparken og Prags Boulevard samt en mere detaljeret belysning af konsekvenser og rettigheder.

Mvh. Vickie Ryge, Strandlodsvej

Svarnr.: 63 Borger

Vejnavn: Enrumvej

Postnr. og by: 2942 Skodsborg

Høringssvar:

Kære beslutningstagere

Jeg kan ikke tolke forslaget som andet end et forsøg på at få sneget en højbanemetro ind fra Prags Boulevard til Lynetteholm. Dog uden at tage debatten direkte som ved seneste høring, men i stedet gøre det på en måde, hvor man officielt ikke gør det, men hvor en højbanestation ved Prags Boulevard de facto ikke efterlader andre muligheder.

Personligt synes jeg, det er ekstremt problematisk, at man på den måde undviger debatten - og ikke mindst undviger at skulle forhold sig til de mange hundrede høringssvar, der meget tydeligt var imod en højbanemetro langs Margretholms grønne områder og tværs over Margretheholm Havn.

Lad mig derfor gentage:

En metro hører hjemme under jorden - det er det, der er det smarte ved den. På den måde generer den mindst muligt, og overfladen kan bruges andre fornuftige ting som byrum til mennesker, natur eller boliger. De vidste de for over 150 siden, da de anlagde metroen i London, men i København synes beslutningstagerne stadig ikke at have forstået det - til trods for klokkeklare eksempler på, hvor altødelæggende en højbane kan være, og hvordan den skærer gennem landskabet henlægger dette goldt, øde og lidet ønskværdigt at bosætte sig i nærheden af.

Derfor gør det også ondt at læse om planerne om, at M5 kan byde på endnu mere højbane. I sig selv en lille tragedie, men endnu værre i de fremlagte planer, fordi den ikke alene skal ligge tæt på et velfungerende beboelsesområde - Udsigten med 2000 beboere - men også skal gå igennem en stærkt begrænset ressource, nemlig grøn bytur.

Var vi ikke blevet klogere? Havde vi ikke lært noget af tidligere fejl? København vil gerne brande sig på at være grøn og tilbagelænet - antitesen til støjende betonagtige storbyer. Men dette klinger totalt hult, hvis vi begår endnu en fejl og ødelægger natur, beboerliv og et helt unikt havnemiljø med en skæmmende højbaneløsning.

Når vi overvejer fremtiden for København, er det afgørende, at vi træffer den rigtige beslutning. En metrohøjbane gennem området omkring Margretheholm vil være en fejltagelse af flere årsager. Først og fremmest vil støjen fra skinnerne forstyrre det fredelige miljø, som mange beboere sætter pris på. Derudover vil de værdifulde grønne områder, som jeg og mange andre nyder at besøge, blive ødelagt, og naturen vil lide under det.

Havnen, som er en perle i området, og som jeg ofte besøger med min familie for at nyde naturen, roen, det særlige leben, skal beskyttes mod sådanne indgreb. Jeg ønsker, at børnene i området skal kunne lege frit og trygt, og at beboerne skal kunne nyde roen i deres hjem uden konstant larm og uro. Disse overvejelser er delt af mange, både unge og gamle, som benytter Margretheholmen til rekreative formål.

Det er derfor essentielt, at vi vælger den bedste løsning og ikke blot den billigste. Lad os tage hensyn til det, der virkelig betyder noget for fællesskabet og for dem af os, der bruger områdets faciliteter.

Svarnr.: 64 Borger

Vejnavn: Rialtovej

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:

Vedrørende Metro M5 under vores beboelseskvarter

Vi bor i Rialtovej nr. 7, og er meget bekymrede ved udsigten til den nye M5, der - efter den nuværende plan - kommer til at køre lige under vores mere end 100 år gamle, bevaringsværdige hus og villakvarter i øvrigt.

Vi oplever ikke, at der er blevet lyttet til nogle af vores input til den første høring, og sidder tilbage med oplevelsen af, at også den supplerende Miljøkonsekvensvurdering (MKV) undervurderer risikoen for støjgener og strukturelle skader, særligt fordi vurderingerne udelukkende baseres på forældet vejledning fra Miljøstyrelsen fra 1997 og beregnede gennemsnitsværdier, som ikke undersøgt tilstrækkeligt for den reelle påvirkning af driften fra metroen.

1. Støjgener, vibrationer og sundhedsrisici – utilstrækkelig vurdering og metode
Miljøkonsekvensvurderingen – både oprindelig og supplerende – tager udgangspunkt i vejledende grænseværdier på 64 dB fra Miljøstyrelsens 1997-vejledning, som er udviklet til traditionelle jernbaner med en anbefaling om minimum 25 meter afstand til beboelse. Dette giver intet validt sammenligningsgrundlag for et underjordisk metrotog, der samtidig kun føres i 12-15 meters dybde under private hjem.

Det er veldokumenteret (jf. seneste målinger fra Cityringen) at støjen ikke blot består af et statisk gennemsnit, men at de gentagne og meget korte støjspidser ved togpassager udgør den største gene – særligt i nattetimerne, hvor gentagelsen i sig selv kan forstyrre søvn og føre til helbreds-mæssige konsekvenser. Eksempler på tidligere klagesager og støjproblemer fra metrostrækninger (herunder fra Olufsvej og Østerbro) viser, at borgernes reelle oplevelser ofte ikke afspejles i de tekniske vurderinger forud for byggeriet, som MKV'erne lægger til grund. Dette borgerperspektiv og de erfaringer, som burde bidrage til mere nuanceret risikovurdering, er helt fraværende i både den oprindelige og supplerende MKV. Det er bekymrende og viser et ensidigt fokus på beregnede modeller fremfor faktiske konsekvenser.

Tidligere erfaringer fra lignende projekter

- Cityringen (M3, København): Projektet blev ramt af forsinkelser og ekstraomkostninger, og entreprenøren (CMT) rejste milliardkrav. Myndigheder foretog efterfølgende målinger i 16 udvalgte boliger med klager over strukturlyd/støj fra driften. Tunnelerne lå typisk omkring 30 m dybt – alligevel opstod gener. Det understreger, at risikoen undervurderes, og at en lave M5-dybde (12-15 m) kræver større forsigtighed.

- Crossrail (London): Internationalt eksempel på "best practice": risikobaseret bygningsklassificering, baseline-målinger før arbejdet, kontinuerlig overvågning under tunnelføring samt kompensationsinjektion (compensation grouting) for at modvirke sætninger i realtid. Sætter en relevant standard, som bør afspejles i M5, særligt grundet den lave dybde.

- Amsterdam (Noord/Zuidlijn): Ved lav dybde/åbne udgravninger i blød jord (fx Vijzelgracht) opstod læk, sætninger og evakueringer, hvilket medførte lange forsinkelser og meromkostninger. Sagen bruges ofte som case for nødvendigheden af streng overvågning og beredskab ved lavtliggende arbejder i tætte byområder.

Derudover vurderer MKV, at vibrationer i driftsfasen ikke vil overskride vejledende grænseværdier, og at påvirkningen vil være ubetydelig. Dette bygger dog igen på generelle modelberegninger og erfaringer fra tidligere metropjekter, hvor metroen ligger langt dybere. Der tages ikke højde for den betydelige forskel, det gør, at metroen her planlægges i 12-15 meters dybde, hvilket kan medføre øget vibrations- og støjoverførsel til overfladen.

Der findes adskillige eksempler på, at borgere ved tidligere metrostrækninger – herunder Cityringen – har oplevet betydelige gener fra lavfrekvent strukturlyd og gentagne støjspidser, til trods for at støjniveauet på papiret holdt sig under vejledende gennemsnitlige grænseværdier. Disse erfaringer, der også omfatter klager over vibrationer og søvnforstyrrelser, viser tydeligt, at tidligere MKV'er har fejlvurderet de reelle påvirkninger, og bør derfor vægtes i vurderingen af dette projekt. Vi understreger, at et gennemsnitligt

lydniveau over et døgn ikke er dækkende for borgernes oplevede virkelighed, selv tunneldybder dobbelt så langt nede som i det planlagte byggeri har ført til faktiske gener for beboere.

2. Strukturel risiko – manglende hensyn til gamle bygninger og lav dybde

Den planlagte tunneldybde på 12-15 meter under vores boliger er markant lavere end de 20-30 meter, som typisk er benyttet ved tidligere metroprojekter. Dette betyder, at risikoen for jordforskydninger, sætningsskader og vibrationsoverførsel øges betydeligt – især for ældre bygninger, som vores kvarter består af.

MKV og supplerende MKV vurderer konsekvenserne som ubetydelige uden konkrete undersøgelser eller borgerinddragelse, og uden anerkendelse af, at netop lav dybde og ældre fundamenter skaber øget sårbarhed. Den supplerende rapport adresserer ikke denne kritik, hvilket vi finder stærkt problematisk.

3. Forældede og utilstrækkelige vurderingsmetoder – stadig uadresseret

Som nævnt flere steder i vores oprindelige høringssvar (og gentaget her), bygger støj- og vibrationsvurderingerne fortsat på:

- Miljøstyrelsens 1997-vejledning (for jernbaner, ikke metro under boliger)
- Gennemsnitsbaserede støjmodeller (støjspidser bør vægtes højere i vurderingen)
- Erfaringsbaserede eksempler fra Cityringen, uden at tage højde for forskellen i dybde og boligtype
- Mangel på inddragelse af borgererfaringer om gener fra tidligere metrobyggerier (klager)

Ingen af disse metodevalg afspejler de konkrete forhold i vores kvarter, og intet nyt er præsenteret i den supplerende rapport, som imødekommer disse metodiske svagheder.

4. Manglende begrundelse for rutevalg – alternativer med færre konsekvenser er overset

Hverken den oprindelige eller den supplerende MKV vurderer seriøst alternativer til linjeføringen under beboelsesområdet. Det nærliggende alternativ – hvor metroen følger den trafikerede Kastrupvej, under elværket, byggelegepladsen og parken (tidligere kirkegård) – nævnes ikke i rapporten, på trods af at det ville give markant færre støj- og vibrationspåvirkninger.

En sådan rute bevæger sig gennem mindre bebyggede områder og vil derfor påvirke færre borgere, både i anlægs- og driftsfasen. Vi savner en faglig og politisk forklaring på, hvorfor denne mulighed ikke er taget med i betragtning.

5. Økonomiske hensyn synes at vægte højere end borgerhensyn

Den politiske aftale om M5 og Lynetteholm viser klart, at projektets gennemførsel er betinget af tilbagebetaling af investeringer via byudvikling. Der er således en klar økonomisk interesse i at etablere metroen hurtigst muligt og med lavest mulige omkostninger – men det må ikke ske på bekostning af borgernes trivsel, ejendomsværdi og sundhed.

Samlet konklusion

- Vi fastholder, at støjspidser og permanente gener i driftsfasen er massivt undervurderet, og at 1997-vejledningen er forældet og ubrugelig som grundlag for vurderingen.

- Den lave dybde på 12-15 meter udgør et unikt og uafklaret risikoscenarie, som hverken er analyseret eller simuleret i tilstrækkelig grad.

- Vores tidligere kritikpunkter er ikke imødekommet i den supplerende MKV – hverken metodisk, sundhedsfagligt eller teknisk.

- Alternativer med færre konsekvenser er ikke inddraget seriøst.

Vi opfordrer derfor kraftigt til, at der udføres nye, opdaterede konsekvensvurderinger med moderne målemetoder, realistiske støjscenarier og konkret borgerinddragelse – og at der

gives en fagligt funderet begrundelse for ikke at vælge alternativer, som ville mindske generne og påvirkningen af allerede bosatte borgere.

M.v.h. Søren Rhein-Knudsen
Rialtovej 7, st
2300 København S

Svarnr.: 65 Borger

Vejnavn: Margretheholmsvej

Postnr. og by: 1432 København K

Høringssvar:

Det er mit klare synspunkt, at den foreslåede højbaneløsning for M5 vil have ødelæggende konsekvenser for København som grøn og bæredygtig by. København profilerer sig nationalt og internationalt på sin grønne identitet, og en højbane i byens tætte områder vil stå i direkte modsætning hertil. En sådan konstruktion vil medføre betydelige visuelle indgreb, fragmentere byrum og grønne strøg samt reducere rekreative værdier for både beboere og besøgende.

Særligt bør der henvises til tidligere erfaringer i København, hvor beslutninger om infrastruktur uden tilstrækkelig hensyntagen til miljø og byliv har resulteret i alvorlige støj- og miljøgener. Eksempler herpå er støjbelastningen ved Bispeengen samt overdækningen af motorvejen ved Ørestaden. Begge steder illustrerer, hvordan manglende helhedsvurderinger og kortsigtede løsninger har ført til betydelige gener for naboer og brugere af byens rum. I modsætning til højbaneløsningen på vest siden af Amager, så er området særligt ved Margretheholmen og andre steder langs M5 linjen allerede beboet og andre beboelseskompleser er allerede planlagt, det bør tages med i betragtningen, da vi allerede kan konstatere at en højbane løsning ikke blot kan, men vil skabe lydgener for disse beboere, hvilket når det kan undgås – skal undgås.

At gentage denne fejl ved at etablere en højbane på M5 vil ikke blot undergrave ambitionen om et grønt København, men også skabe en ny barriere i byens udvikling, som fremtidige generationer vil blive nødt til at leve med – og som andre steder betale ekstra for at få ændret.

Det er væsentligt at understrege, at byudviklingsområdet Kløvermarken vil blive markant forringet af en højbane. Området rummer et stort potentiale for grøn byudvikling, rekreative funktioner og nye boligområder. Dette potentiale undergraves, hvis en massiv højbane gennemskærer området. En tunnelloøsning vil derimod muliggøre, at Kløvermarken kan udvikles optimalt med sammenhængende byrum og grønne forbindelser, uden at støj og visuel dominans fra metroen sætter grænser for, hvad der kan realiseres.

Det samme gør sig gældende ved Prags Boulevard, hvor en station på højbane vil beslaglægge betydeligt byrumsareal og minimere den optimale udnyttelse af kvarterets offentlige rum. Et bykvarter som dette har behov for at styrke sine lokale mødesteder og rekreative kvaliteter – ikke for at få påtvunget en tung konstruktion, der deler byrummet og forringer den arkitektoniske og funktionelle helhed.

Endelig bør det bemærkes, at en højbaneløsning i etape 1 reelt vil låse de fremtidige muligheder i etape 2. En forhøjet linjeføring vil tvinge samme løsning ned over de planlagte forbindelser til Margretheholm og Lynetteholm. Dermed træffes der ikke blot en beslutning for den nuværende etape, men i praksis for hele den fremtidige linjeføring – med varige konsekvenser for to af Københavns største byudviklingsområder i dette århundrede. At lade en højbane dominere disse nye bydele vil i sig selv være en alvorlig fejlbeslutning, som næppe kan forenes med visionerne for moderne, bæredygtig byudvikling.

Jeg skal derfor kraftigt opfordre til, at der udarbejdes og fremlægges en revideret løsning baseret på tunnel frem for højbane, således at projektet bliver i tråd med både Københavns

Kommunes og statens erklærede ambitioner om bæredygtighed, klimasikring og grøn byudvikling.

Svarnr.: 66 Borger

Vejnavn: Margretheholmsvej

Postnr. og by: 1432 København K

Høringssvar:

At anlægge stationen ved prags boulevard som højbane tyder på, at beslutningen om en højbane over Margretheholm allerede er taget.

I første høring gjorde jeg og mange andre opmærksom på, hvor ødelæggende dette vil være for et område, som ellers er et åndehul for beboere og gæster, som bruges til massevis af rekreative formål og som gør, at der er steder i byen, som lever op til kommunes strategier om grønt i byen. Der spilles fodbold og rundbold, afholdes udendørs træning og yoga, og børn har mulighed for at lege sikkert på egen hånd på græs og i skov og komme væk fra deres skærme her på margretheholmen.

Derudover vil en højbane ødelægge den fantastiske Lynettehavn, som er bygget af borgere selv og hvor der er et så fint lokalmiljø.

De gamle træer med flagermus, som er mellem Udsigten og forbrændingen står også til at skulle fældes, hvis man går videre med en højbane.

Derfor bør en metrostation ved prags boulevard graves ned, så København bevarer grønne åndehuller og et levende havnemiljø.

Svarnr.: 67 Borger

Vejnavn: Luftmarinegade

Postnr. og by: 1432 København K

Høringssvar:

Jeg støtter M5-metroen som en vigtig forbedring af den kollektive transport i København. Men jeg er stærkt imod en højbaneløsning, da den vil opdele byområdet og skabe permanente gener for både beboere og byrum.

Grønne områder og et gode udendørsområder har en stor betydning for både miljø og om det vil være attraktivt at bo i de berørte områder i fremtiden. Det vil være til stor gene og ødelæggende for nærmiljøet, såfremt man bygger metroen over jorden. Det kan ses i andre områder hvor Metroen blev bygget over jorden, og det flugter ganske enkelt ikke med Københavns ambition om at være en "klimavenlig, grøn og inkluderende by".

Kommunen bør i stedet vælge en tunnelløsning som den foretrukne model. Det kan for eksempel ske ved at lade M5 undtages fra at dække Nordhavnsmetroens underskud, ved at finansiere tunnelen gennem et tillæg på billetprisen, eller udsætte M5, indtil der er økonomi til at gennemføre den rigtige løsning: en tunnel.

Højbaner ødelægger byområder, og jeg vil som beboer hellere helt undvære metroen, end acceptere at den bliver bygget over jorden. Hvis man virkelig ikke kan finde den relativt lille ekstra finansiering til at lægge metroen under jorden, bør man - som sidste udvej - prioritere pengene på at forbedre eksisterende offentlig transport som fx. busser i stedet for.

Svarnr.: 68 Borger

Vejnavn: Strandlodsvej

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:

Høringssvar vedrørende miljøkonsekvenser for M5.

Vi er beboere til en af de ejendomme som linjeføringen skal gå under. Den nye linjeføring fra Lergravsparken til Prags Boulevard går gennem så meget beboelse, som i forvejen har været under heftig aktivitet i så mange år (bla. Strandloden ved Strandlodsvej). Det virker ikke som om der er tænkt specielt meget over, hvilke påvirkninger denne fugleflugts-linjeføring vil medføre for hele områdets beboere.

Det forekommer ikke særlig belyst i hvilket omfang vi vil blive generet af støjniveauet ved boringerne, samt de konsekvenser der er for bygningen. Man kan læse at der kan blive mulighed for yderligere afværgetiltag hvis en byggesagkyndig kommer ind over. Men da vi tidligere har stiftet bekendtskab med byggesagkyndige som ikke havde de nødvendige kompetencer så kan man jo godt være bange for om der sker noget i det hele taget. Der er ingen tvivl om at bygningerne på Strandloden har været gennem mange rystelser/vibrationer gennem de sidste 10 år, som følge af det meget omfattende byggeri i området.

Man bør som minimum undgå linjeføringen under etageejendomme hvor der er beboelse i stueplan og vælge at føre under forretninger, fælleslokaler etc. i stedet for. Det må være et minimumskrav at tage dette hensyn.

Der anmodes om en revurdering af linjeføringen mellem Lergravsparken og Prags Boulevard samt en mere detaljeret belysning af konsekvenser herfor for beboerne.

Svarnr.: 69 Borger

Vejnavn: Strandlodsvej

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:

Høringssvar vedrørende miljøkonsekvenser for m5

Det er en god idé at sløjfe byggepladsen ved Jenagade, men dele af den reviderede linjeføring på strækningen mellem Lergravsparken og Prags Boulevard, finder vi hverken nødvendig eller påkrævet.

Mellem de øvrige stationer på M5 føres linjen næsten i fugleflugtslinje, men lige mellem Lergravsparken og Prags Boulevard har man valgt et stort højresving, som gav god mening, da linjen skulle ramme afgreningskammeret, men ikke burde være nødvendig nu.

Revideringen gør, at linjen nu blandt andet føres under vores ejendom med beboelse i stueetagen, mens både en mere direkte linje (og også den forrige planlagte linje) så ud til at have færre konsekvenser, ikke kun for os, men det samlede antal af ejendomme med bolig i stueetagen.

Beboere i vores ejerforening har udtrykt bekymring for vibrationer og støj, ikke blot i anlægsfasen, men også i driftsfasen og finder konsekvenserne underbelyst i miljøkonsekvensrapporten.

Som andre høringssvar angiver, er det ligeledes underbelyst, hvilke rettigheder man som beboer har, udover at sende et høringssvar. Bliver der fuldt kompenseret for evt. værdiforringelse af ens bolig? Hvor meget skal man være påvirket, før det udløser erstatning?

Som I sagde på borgermødet, er det individuelt, hvor sensitiv man er over for støj, og i vores forening har vi både børn og voksne i stueetagen, der trives dårligt med vedvarende støj.

Der anmodes derfor om en revurdering af linjeføringen mellem Lergravsparken og Prags Boulevard samt en mere detaljeret belysning af konsekvenser og rettigheder.

Mvh. Stine og Jan Akselbo

Svarnr.: 69 Borger

Vejnavn: Reventlowsgade

Postnr. og by: 1651 København V

Høringssvar:

Jeg afgiver hermed høringssvar, jf. vedhæftede. Mvh. Søren Kjær Madsen, Reventlowsgade 24, 2. TV, 1651 København V.

Høringssvar vedr. Metro M5, 2025

Jeg ønsker hermed at indgive et høringssvar til planerne om Metro M5. Det er afgørende, at der bliver taget hensyn til borgernes helbred og livskvalitet – især med tanke på, at I nu beder os i og omkring Reventlowsgade/Stampesgade om at gennemleve endnu et Metrobyggeri.

Forslag og ønsker

Placering

- Muligheden for placering i Bernstorffsgade bør genovervejes. Det virker ugennem tænkt at placere stationen i Reventlowsgade med tanke på den massive negative indvirkning byggeriet har på borgere. På borgermøder med Metroselskab og lokalpolitikere er det nævnt, at Movia og HoFor har haft indvendinger mod placeringen på Bernstorffsgade, men når jeg læser deres høringssvar, er der ingen absolutter fra deres sider.
- Ydermere, så vil Postbyen, hvor der er etableret rigtigt mange arbejdspladser og boliger, samt Tivoli have gavn af at have en metrostation tæt på.

Rettigheder og inddragelse

- Der bør etableres en uafhængig ombudsinstitution, som kan bistå borgere, foreninger og erhvervsdrivende juridisk, så vi ikke som borgere skal kæmpe mod Metroselskabets advokater – det er dyrt og mentalt opslidende – især med tanke på, at det er anden gang.
- Borgere, gårdlaug, foreninger, skoler og daginstitutioner skal informeres og inddrages langt bedre end hidtil.
- Alle informations- og dialogmøder skal placeres uden for normal arbejdstid, så flest mulige kan deltage. Er det bydende nødvendigt at placere møderne i borgernes arbejdstid, må Metroselskabet betale for, at man er nødt til at tage en fridag for at bistå dem i deres arbejde.

Kompensation

- Borgere og foreninger, som bidrager i processen omkring M5, skal kompenseres økonomisk.
- Mulighed for fleksible kompensationsløsninger bør tilbydes, så borgere og erhvervsdrivende selv kan vælge, hvad der er mest hjælpsomt.
- Kompensationspakker bør udvikles i samarbejde med tidligere berørte borgere og evalueres årligt. Det er for dårligt, at der ikke er lavet en egentlig evaluering af kompensationspakkerne fra tidligere endnu.

Byggeplads og adgang

- Planlægning af byggeplads og adgangsforhold skal ske i tæt dialog med de lokale borgere og erhvervsdrivende. Her skal erfaringer fra tidligere metrobyggerier inddrages og der skal lægges en plan for øget politipatruljering af området. Vi bor i et socialt belastet

område, og det bliver ikke bedre af, at der kommer smalle passager langs byggehegn, der kan bruges til prostitution og fixer-rum.

Støj, støv og vibrationer

- Der skal udarbejdes konkrete handlingsplaner for støj og støv i samarbejde med de berørte.
- Andels- og ejerforeninger skal tilbydes gratis støjdæmpende løsninger (vinduer, gardiner m.m.).
- Hvis hovedtrapper afspærres, skal foreninger tilbydes gratis dørtelefoner, så pakkelevering, hjemmehjælp m.fl. fortsat har adgang gennem baggårde.

Fremtidige muligheder

- Metroen skal konstrueres, således at ejendomme efter anlægsperioden fortsat har mulighed for at tilføje bygningsforbedringer (f.eks. altaner eller loftrumsudnyttelse), uden at metroens konstruktion begrænser dette ved ikke at kunne bære den øgede vægt.

Som borger er min største bekymring den belastning, støj og rystelser fra anlægsarbejdet vil påføre både voksne og børn, som igen skal gennemleve et metrobyggeri. Jeg synes, det er forkasteligt, at man ikke er i bedre dialog med de borgere, man beder om at bruge endnu 10-12 år på at leve med et metrobyggeri som nabo.

Det påvirker vores hverdag, søvn og trivsel, og den slags gener kan have langvarige konsekvenser for helbredet. Jeg opfordrer derfor til, at Metroselskabet og politikerne tager ansvar for at minimere disse gener mest muligt og sikrer konkrete, mærkbare løsninger – ikke kun generelle løfter.

Svarnr.: 71 Borger

Vejnavn: Reventlowsgade

Postnr. og by: 1651 København V

Høringssvar:

Jeg afgiver hermed høringssvar, jf. vedhæftede. Mvh. Stina Esberg Kjær Madsen,
Reventlowsgade 24, 2. TV, 1651 København V.

Høringssvar vedr. Metro M5, 2025

Jeg ønsker hermed at indgive et høringssvar til planerne om Metro M5. Det er afgørende, at der bliver taget hensyn til borgernes helbred og livskvalitet – især med tanke på, at I nu beder os i og omkring Reventlowsgade/Stampesgade om at gennemleve endnu et Metrobyggeri.

Forslag og ønsker

Placering

- Muligheden for placering i Bernstorffsgade bør genovervejes. Det virker ugennem tænkt at placere stationen i Reventlowsgade med tanke på den massive negative indvirkning byggeriet har på borgere. På borgermøder med Metroselskab og lokalpolitikere er det nævnt, at Movia og HoFor har haft indvendinger mod placeringen på Bernstorffsgade, men når jeg læser deres høringssvar, er der ingen absolutter fra deres sider.
- Ydermere, så vil Postbyen, hvor der er etableret rigtigt mange arbejdspladser og boliger, samt Tivoli have gavn af at have en metrostation tæt på.

Rettigheder og inddragelse

- Der bør etableres en uafhængig ombudsinstitution, som kan bistå borgere, foreninger og erhvervsdrivende juridisk, så vi ikke som borgere skal kæmpe mod Metroselskabets advokater – det er dyrt og mentalt opslidende – især med tanke på, at det er anden gang.
- Borgere, gårdlaug, foreninger, skoler og daginstitutioner skal informeres og inddrages langt bedre end hidtil.
- Alle informations- og dialogmøder skal placeres uden for normal arbejdstid, så flest mulige kan deltage. Er det bydende nødvendigt at placere møderne i borgernes arbejdstid, må Metroselskabet betale for, at man er nødt til at tage en fridag for at bistå dem i deres arbejde.

Kompensation

- Borgere og foreninger, som bidrager i processen omkring M5, skal kompenseres økonomisk.
- Mulighed for fleksible kompensationsløsninger bør tilbydes, så borgere og erhvervsdrivende selv kan vælge, hvad der er mest hjælpsomt.
- Kompensationspakker bør udvikles i samarbejde med tidligere berørte borgere og evalueres årligt. Det er for dårligt, at der ikke er lavet en egentlig evaluering af kompensationspakkerne fra tidligere endnu.

Byggeplads og adgang

- Planlægning af byggeplads og adgangsforhold skal ske i tæt dialog med de lokale borgere og erhvervsdrivende. Her skal erfaringer fra tidligere metrobyggerier inddrages og der skal lægges en plan for øget politipatruljering af området. Vi bor i et socialt belastet

område, og det bliver ikke bedre af, at der kommer smalle passager langs byggehegn, der kan bruges til prostitution og fixer-rum.

Støj, støv og vibrationer

- Der skal udarbejdes konkrete handlingsplaner for støj og støv i samarbejde med de berørte.
- Andels- og ejerforeninger skal tilbydes gratis støjdæmpende løsninger (vinduer, gardiner m.m.).
- Hvis hovedtrapper afspærres, skal foreninger tilbydes gratis dørtelefoner, så pakkelevering, hjemmehjælp m.fl. fortsat har adgang gennem baggårde.

Fremtidige muligheder

- Metroen skal konstrueres, således at ejendomme efter anlægsperioden fortsat har mulighed for at tilføje bygningsforbedringer (f.eks. altaner eller loftrumsudnyttelse), uden at metroens konstruktion begrænser dette ved ikke at kunne bære den øgede vægt.

Som borger er min største bekymring den belastning, støj og rystelser fra anlægsarbejdet vil påføre både voksne og børn, som igen skal gennemleve et metrobyggeri. Jeg synes, det er forkasteligt, at man ikke er i bedre dialog med de borgere, man beder om at bruge endnu 10-12 år på at leve med et metrobyggeri som nabo.

Det påvirker vores hverdag, søvn og trivsel, og den slags gener kan have langvarige konsekvenser for helbredet. Jeg opfordrer derfor til, at Metroselskabet og politikerne tager ansvar for at minimere disse gener mest muligt og sikrer konkrete, mærkbare løsninger – ikke kun generelle løfter.

Svarnr.: 72 Borger

Vejnavn: Strandlodsvej

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:

Høringssvar vedrørende den supplerende miljøkonsekvensrapport for M5:

Jeg hilser forslaget om at sløjfe byggepladsen ved Jenagade velkommen, men dele af den reviderede linjeføring på strækningen mellem Lergravsparken og Prags Boulevard, finder vi hverken nødvendig eller påkrævet.

Mellem de øvrige stationer på M5 føres linjen næsten i fugleflugtslinje, men lige mellem Lergravsparken og Prags Boulevard har man valgt et stort højresving, som gav god mening, da linjen skulle ramme afgreningskammeret, men ikke burde være nødvendig nu.

Revideringen gør, at linjen nu (den nye lilla) blandt andet føres under vores ejendom med beboelse i stueetagen, mens både en mere direkte linje (og også den forrige planlagte linje, som nu er markeret som lysegrøn) så ud til at have færre konsekvenser, ikke kun for os, men det samlede antal af ejendomme med bolig i stueetagen.

Vi er flere, der er bekymrede for vibrationer og støj, ikke blot i anlægsfasen, men også i driftsfasen, og vi finder konsekvenserne underbelyst i miljøkonsekvensrapporten.

Vi synes, ligesom andre høringssvar beskriver, at det ligeledes er underbelyst, hvilke rettigheder man som beboer har, udover at sende et høringssvar. Bliver der fuldt kompenseret for evt. værdiforringelse af ens bolig? Hvor meget skal man være påvirket, før det udløser erstatning?

Som I sagde på borgermødet, er det individuelt, hvor sensitiv man er over for støj, og vi har både børn og voksne i stueetagen, der trives dårligt med vedvarende støj.

Der anmodes derfor om en revurdering af linjeføringen mellem Lergravsparken og Prags Boulevard samt en mere detaljeret belysning af konsekvenser og rettigheder.

Svarnr.: 73 Borger

Vejnavn: Luganovej

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:

Jeg ønsker hermed igen at udtrykke min alvorlige bekymring over det foreslåede metroprojekt (M5), som planlægges ført direkte under vores over 100 år gamle OG bevaringsværdige villakvarter. Det synes tydeligt, at både den oprindelige og den supplerende Miljøkonsekvensvurdering (MKV) undervurderer risikoen for støjgener og skader på ejendomme. Vurderingerne baseres på forældet vejledning fra Miljøstyrelsen fra 1997 og beregnede gennemsnitsværdier, som ikke undersøgt tilstrækkeligt for den reelle påvirkning af driften fra metroen.

Jeg er oprigtigt bekymret for støjgener, vibrationer og sundhedsrisici, da vurdering og metode tager udgangspunkt i vejledende grænseværdier på 64 dB fra Miljøstyrelsens 1997-vejledning, som er udviklet til traditionelle jernbaner med en anbefaling om minimum 25 meter afstand til beboelse. Dette giver ingen mening at bruge dette for at vurdere for en underjordisk metro, der kun er 12 meter under private hjem, hvor borgere lever deres liv og sover om natten.

Det er efterhånden veldokumenteret (herunder fra Cityringen) at støjen ikke blot består af et

statisk gennemsnit, men at de gentagne og meget korte støjspidser ved togpassager udgør den største gene – særligt i nattetimerne, hvor gentagelsen i sig selv kan forstyrre søvn og føre til store helbredsmæssige konsekvenser.

Det lader desværre til, at projektet er vurderet baseret på forældede og utilstrækkelige vurderingsmetoder, herunder Miljøstyrelsens 1997-vejledning (for jernbaner, ikke metro under boliger), gennemsnitsbaserede støjmodeller (støjspidser bør vægtes højere i vurderingen), eksempler fra Cityringen, uden at tage højde for forskellen i dybde og boligtype og sidst mangel på inddragelse af borgererfaringer om gener fra tidligere metrobyggerier (klager).

MKV vurderer, at vibrationer i driftsfasen ikke vil overskride vejledende grænseværdier, og at påvirkningen vil være ubetydelig. Dette bygger dog igen på generelle modelberegninger og erfaringer fra tidligere metroprojekter, hvor metroen ligger langt dybere. Der tages ikke højde for den betydelige forskel, det gør, at metroen her planlægges at ligge så lavt, hvilket kan medføre øget vibrations- og støjoverførsel til overfladen og betydeligt reduceret livskvalitet for beboere - herunder stor risiko for skader på vores gamle huse og reduceret brugsværdi og værdi, generelt. Særligt risikoen for skader på vores ejendomme synes ikke ordentligt behandlet.

Der findes adskillige eksempler på, at borgere ved tidligere metrostrækninger – herunder Cityringen – har oplevet betydelige gener fra lavfrekvent lyd og gentagne støjspidser, til trods for at støjniveauet teoretisk holdt sig under vejledende gennemsnitlige grænseværdier. Disse erfaringer, der også omfatter klager over vibrationer og søvnforstyrrelser, viser tydeligt, at tidligere MKV'er har fejlvurderet de reelle påvirkninger, og bør derfor vægtes i vurderingen af dette projekt.

Der er i øvrigt en masse muligheder for at føre metrolinjen under større veje medvidere, og således undgå gene for kommunens borgere og skatteydere. Dette er fremført tidligere, men indtil nu ignoreret.

Der bør blive foretaget nye, opdaterede konsekvensvurderinger med moderne målemetoder, realistiske støjscenarier og konkret borgerinddragelse inden der arbejdes videre med projektet i nuværende form.

Svarnr.: 74 På vegne af interesseorganisation eller borger Vesterbro Lokaludvalg

Høringssvar:

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 forsikringselskab, 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 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 arbejdsproget 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 Byfornylsescentret 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

Sekretariatet for Vesterbro Lokaludvalg
Økonomiforvaltningen



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. udførslen, 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

Bilag 1 af 1 for Svarnr. 74: 20250824T17-49_2025-0193423-5 Vesterbro Lokaludvalg 2025 -
Hoeringssvar om supplerende miljøekonsekven 64017938_48403252_0.pdf - Side 2 af 4

Sekretariatet for Vesterbro Lokaludvalg
miljøkonsekvensrapport for M5-metrolinjen 2/4

Vesterbro Lokaludvalgs høringssvar om den supplerende

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 compensation 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 compensation 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,

Bilag 1 af 1 for Svarnr. 74: 20250824T17-49_2025-0193423-5 Vesterbro Lokaludvalg 2025 -
Hoeringssvar om supplerende miljøkonsekvens 64017938_48403252_0.pdf - Side 3 af 4

Sekretariatet for Vesterbro Lokaludvalg
miljøkonsekvensrapport for M5-metrolinjen 3/4

Vesterbro Lokaludvalgs høringssvar om den supplerende

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 rigtig 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

Bilag 1 af 1 for Svarnr. 74: 20250824T17-49_2025-0193423-5 Vesterbro Lokaludvalg 2025 -
Høringssvar om supplerende miljøkonsekvens 64017938_48403252_0.pdf - Side 4 af 4

Sekretariatet for Vesterbro Lokaludvalg
miljøkonsekvensrapport for M5-metrolinjen 4/4

Vesterbro Lokaludvalgs høringssvar om den supplerende

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 Byfornysescentret 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

Svarnr.: 75 Borger

Vejnavn: Rialtvej

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:

Den anvendte målemetode i forbindelse med støj og vibrationsmålinger er udviklet til jernbanedrift på overfladen og under nogle helt andre forudsætninger end en metro under jorden i boligområder og er derfor uanvendelig og i øvrigt forældet. Metroogene skal køre hver 2-5 minut under beboelse, hvor der maks er 7-8 m op til jordoverfladen. Det må derfor være peakstøj og peakvibration der måles og ikke som nu et gennemsnit over 10 minutter. Som minimum må jeg forlange at peakstøj og vibration altid skal inkluderes og have meget betydelig vægt (det vil for mig sige vægte mindst 85-90% i den samlede vurdering). Det må i øvrigt være muligt at lave en linjeføring under parker og kirkegårde der ikke påvirker beboelse så meget som den nuværende linjeføring vil gøre.

Derudover vil jeg påpege at mange af de huse som metroen skal køre under er byggeforeningshuse der er bygget omkring år 1900 og der er ikke brugt de allerbedste materialer. Mange af husene er bygget direkte på jorden og/eller med murede og ikke støbte fundamenter. De gentagne vibrationer fra metroen frygter jeg vil over tid forårsage betydelige skader på husene.

Omkring anlægget af en station v Sundbyøster pl. kan jeg ikke forstå at man har valgt denne placering lige op og ned af en skole. Den larm og støj byggeriet forårsager gennem de 5-6 år byggeriet tager vil gå voldsomt ud over elevernes indlæring. Derudover giver selve placeringen ingen mening. En placering på Sundbyvester pl. (hvor der er langt bedre plads til byggeriet) vil gøre det muligt at kombinere metro og busforbindelser på Amager så det bliver muligt at komme på tværs af øen og ikke kun på langs.

Jeg forstår heller ikke placeringen af stationen på Prags Boulevard. Placeringen er åbenbart bestemt af at der skal foregå noget "byudvikling" i området, men hvem har lyst til at bo lige op og ned af benzinøen? Hvis den futter af er det boligerne i det område omkring den tænkte station der først ryger med i bålet.

Det er min opfattelse at hele M5 projektet hviler på et yderst spinkelt økonomisk grundlag og risikoen for at regningen lander hos skatteborgerne er overhængende. Der er alt for mange uafklarede punkter og forudsætninger der ikke er på plads og beskrevet. Jeg synes man skulle overveje nogle alternativer fx. at sætte en ekstra vogn på de eksisterende metrotog på M1 og M2, hvis det er kapaciteten der motivationen for at bygge M5.

Endelig savner jeg noget ordentlig dialog med de borgere der berøres. Det er ikke nok at sende en flok embedsmænd og ingeniører i byen med fine tegninger, slesk tale og billig portvin. Hvor er de ansvarlige politikere der åbenbart så inderligt ønsker dette projekt gennemført? De må da stille op og forklare hvorfor de mener som de gør.

Svarnr.: 76 Borger

Vejnavn: Strandlodsvej

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:

Kære KK,
Høringssvar vedrørende miljøkonsekvenser for M5

Jeg hilser beslutningen om at sløjfe byggepladsen ved Jenagade velkommen, men dele af den reviderede linjeføring på strækningen mellem Lergravsparken og Prags Boulevard, finder vi hverken nødvendig eller påkrævet.

Mellem de øvrige stationer på M5 føres linjen næsten i fugleflugtslinje, men lige mellem Lergravsparken og Prags Boulevard har man valgt et stort højresving, som gav god mening, da linjen skulle ramme afgreningskammeret, men ikke burde være nødvendig nu.

Revideringen gør, at linjen nu blandt andet føres under vores ejendom med beboelse i stueetagen, mens både en mere direkte linje (og også den forrige planlagte linje) så ud til at have færre konsekvenser, ikke kun for os, men det samlede antal af ejendomme med bolig i stueetagen.

Beboere i vores ejerforening har udtrykt bekymring for vibrationer og støj, ikke blot i anlægsfasen, men også i driftsfasen og finder konsekvenserne underbelyst i miljøkonsekvensrapporten.

Som andre høringssvar angiver, er det ligeledes underbelyst, hvilke rettigheder man som beboer har, udover at sende et høringssvar. Bliver der fuldt kompenseret for evt. værdiforringelse af ens bolig? Hvor meget skal man være påvirket, før det udløser erstatning?

Som I sagde på borgermødet, er det individuelt, hvor sensitiv man er over for støj, og i vores forening har vi både børn og voksne i stueetagen, der trives dårligt med vedvarende støj.

Der anmodes derfor om en revurdering af linjeføringen mellem Lergravsparken og Prags Boulevard samt en mere detaljeret belysning af konsekvenser og rettigheder.

Mvh Anni og Per Løye

Svarnr.: 77 Borger

Vejnavn: Luganovej

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:

Kære beslutningstagere,

Vi bor på Luganovej i det gamle villakvarter Valhal og er dybt forundrede og skuffede over, at de mange hundrede bekymrede og veldokumenterede høringssvar fra sidste runde ikke er afspejlet i den nye konsekvensberegning. Og heller ikke i politikernes konklusion efter høringen, hvor de sagde, at høringerne overvejende var positive. Intet kunne være længere fra sandheden med de mange hundrede bekymrede borgere, der ytrede sig under høringen. Intet ser ud til at være ændret i den model, man har valgt at arbejde videre med. Denne model rummer en lang række problemer – ikke kun for klima og miljø, men i høj grad også for de borgere og villaejere, der vil blive hårdt ramt under både anlægs- og driftsfasen. Vi står over for:

- Sundhedsmæssige konsekvenser af støj- og vibrationsgener, som er veldokumenteret i andre bydele.
- Økonomiske konsekvenser i form af værdiforringelse af vores boliger.

Vores primære bekymringer:

1. Placering i kun 8-15 meters dybde
– Der findes ingen fortilfælde for så lav en metrodybde. Erfaringerne fra Østerbro og Frederiksberg viser, at selv ved langt dybere tunneller har der været store støjgener. Risikoen for betydelige gener for villaerne omkring Kongedybet, Sixtusvej, Rialtovej og Luganovej er derfor meget stor.
2. Forældede målemetoder

- Grænseværdierne er baseret på 30 år gamle metoder, som hverken tager højde for vibrationer eller for den særlige metrostøj, der ikke kan reduceres med almindelige lydløsninger som glas og vinduer. Metroselskabet har allerede tabt sager herom (bl.a. Olufsvej).

3. Risiko for bygningsskader

- De gamle, bevaringsværdige villaer i kvarteret kan tage skade, når metroen graves så højt i netop denne jordbundstype, særligt også fordi vores fundamenter er utidssvarende.

4. Manglende garanti for brug af bedste teknologi

- På borgermødet blev det nævnt, at man vil bruge "datidens bedste teknologi". Dette skete ikke på M3, hvor Rambøll dokumenterede, at man kun anvendte den tredje bedste løsning. Hvorfor skal borgerne acceptere kompromiser på bekostning af deres hjem og helbred?

Vores forslag:

1. Anlæg metroen dybere

- Læg linjen på niveau med M1 og M2, så de gamle villakvarterer omkring Lergravsparken og det islandske kvarter skånes. En mindre CO2-besparelse under anlægsfasen kan ikke retfærdiggøre permanente gener for beboerne.

2. Omlæg linjeføringen

- Før linjen under Kastrupvej, Byggelegepladsen og Sundby Kirkegård. Her vil langt færre mennesker blive berørt, og de bevaringsværdige huse vil skånes.

3. Brug den bedst mulige teknologi

- Rambøll (2019) beskrev mulige løsninger, herunder gummimåtter, bredere sporvidde, hyppigere smøring og bedre sporlegemer. Disse løsninger skal ikke fravælges pga. pris, hvis man ønsker at tage hensyn til borgerne.

4. Revider grænseværdierne

- Tilpas dem, så de afspejler den særlige type støj og vibrationer fra metrodrift.

Afslutning

Metrolinje M5 giver ikke Amager en reel forbedring af forbindelserne. Afstanden mellem stationerne er større end i andre bydele, og linjeføringen gennem de bevaringsværdige kvarterer vil skabe flere problemer end løsninger. Denne linje er i realiteten designet til at betjene Lynetteholmen – ikke Amagers borgere, som i årtier fremover vil leve med støj, vibrationer og risiko for bygningsskader, men uden at få tilsvarende gavn.

Vi opfordrer derfor til en grundlæggende revurdering af linjeføringen, dybden og den teknologiske løsning, så projektet kan realiseres uden at påføre tusindvis af borgere unødige og permanente gener.

Med venlig hilsen

Svarnr.: 78 Borger

Vejnavn: Rialtovej

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:

Vi har indsendt dette høringssvar for at udtrykke vores store bekymring over den planlagte metro M5-linje og for de langsigtede konsekvenser, som driftsstøj og vibrationer fra en tunnel i så lav dybde vil have for vores hjem og vores livskvalitet. Vi føler, at projektet undervurderer de alvorlige risici set fra borgerens perspektiv.

Høringssvar – Husstand på Rialtovej

Vedr.: Metro M5 under vores bolig – driftsstøj, vibrationer og borgerbeskyttelse

Vi må indgive indsigelse mod den planlagte M5-tunnel kun **12–15 meter** direkte under vores hus, selvom vi selvfølgelig støtter bedre kollektiv trafik. Som beboere direkte over linjen vil vi være varigt eksponerede for strukturlyd og vibrationer. Særligt driftsfasen er ikke udtrykkeligt beskrevet eller undersøgt i et sammenligneligt miljø. Nedenfor angiver vi vores bekymringer og kritikpunkter, hvis linjeføringen fastholdes og føres i 12-15 meters dybde.

1. Driftsstøj – gennemsnit vs. støjspidser

Materialet (MKR/Supplerende MKV) angiver, at strukturlyd fra driften ikke forventes at overskride 20 dB(A) i natperioden og 25 dB(A) om dagen. Vurderingerne er i væsentlig grad baseret på gennemsnitsværdier, som ikke beskriver den oplevede gene fra hyppige, korte togpassager (støjspidser). Erfaringer fra Cityringen har vist, at pass-by/topværdier – ikke døgn- eller tidsrums-middel – udløser søvnforstyrrelser og oplevede gener.

Særligt ved en lav tunneldybde på 12–15 meter må det antages, at risikoen forstærkes for hørbar passage og strukturlyd i boliger over tunnelen. Der mangler en redegørelse for, hvordan man vil håndtere de gener, der opstår, hvis de udregnede værdier viser sig at være utilstrækkelige.

2. Vibrationer og langsigtet risiko

Gentagne, lavfrekvente vibrationer kan akkumulere som komfortgener og potentielt påvirke ældre konstruktioner over tid. Vi er bekymrede for, at M5-projektet vil begrænse vores muligheder for fremtidige byggeprojekter, som eksempelvis kældersænkning, hvilket bringer boligens brug tættere på tunnelniveauet. Vi har brug for klare rammer for byggeprojekter over metrolinjen, kompensation og teknisk bistand, hvis M5 medfører begrænsninger eller meromkostninger.

Vi opfordrer til, at der etableres kontinuerlig monitorering i repræsentative boliger med offentligt tilgængelige data, samt uafhængigt bygningssyn og baseline-målinger før drift, der gentages efter 1, 3 og 6 driftsår.

3. Byggeri i blød undergrund – Erfaringer fra udlandet

Vi anser det for uansvarligt, at man tilsyneladende ikke har taget ved lære af lignende projekter. Byggeriet af Amsterdams metro (Noord/Zuidlijn) er et relevant eksempel, hvor den lave tunneldybde og byggeriet i et område med blød undergrund førte til skader på historiske bygninger. Projektet blev forsinket i adskillige år og overskred budgettet markant, delvist grundet de komplekse bygningsskader. Vi frygter, at et tilsvarende scenarie kan udspille sig i et historisk område som vores.

4. Alternativ linjeføring med færre beboergener

Vi opfordrer til en seriøs belysning af en alternativ rute, der leder uden om tæt bebyggelse – for eksempel langs en trafikeret vej forbi kirkegården og videre under byggelegetidspadser eller parker. Dette vil mindske de varige driftsgener for beboere, der ellers vil blive direkte påvirket.

Opsummering over bekymringspunkter:

- Bindende grænseværdi for støjspidser (indendørs), som er den reelle kilde til gene.
- Kontinuerlig monitorering af støj og vibrationer, uafhængige målinger og offentlig adgang til data.
- En tilskuds- eller kompensationsordning til konkret støj- og vibrationsisolering samt klare, skriftlige rammer for kældersænkning (risiko, ansvar, dækning).
- Reel vurdering af en alternativ linjeføring gennem mindre bebyggede arealer.

Vi stiller gerne vores bolig til rådighed for baseline-målinger.

Med venlig hilsen

En bekymret familie på Rialtovej

Svarnr.: 79 Borger

Vejnavn: Vatnavej

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:

Dette er et høringssvar til Københavns Kommunes udkast til § 25-tilladelse.

Tilladelsen fokuserer ensidigt på de gener, der kan være for beboerne i anlægsfasen og negligerer de gener, der kan være i driftsfasen.

Et eksempel er dokumentets side 15 i afsnittet om "Menneskers sundhed og sikkerhed", hvor kommunen beskriver en række afværgeforanstaltninger den vil sætte i værk for at reducere støjpåvirkning i anlægsfasen. Omkring driftsfasen skrives blot, at metroen vil give lettere og hurtigere adgang til byen. Det er ikke godt nok.

Kommunen bør tage støj og vibrationsgener i driften langt mere alvorligt, da mange beboere langs linjeføringen er dybt bekymrede over, hvad de varige gener vil indebære. På borgermøde på Amager i midten af august 2025 udtrykte mange borgere bekymring over, om metroen vil medføre så meget støj og rystelser i driften, at de må flytte. Metroselskabet svarede blot, at man ville overholde loven, og at støj opleves individuelt.

Når nu der kan udføres grundige estimater på støj og vibrationer i anlægsfasen må dette også være muligt for driftsfasen, så beboerne kan få afklaring på, hvad der venter, og om det er noget, de kan leve med.

Københavns Kommune bør stille krav til Metroselskabet om, at de foretager sådanne beregninger og kommunen bør tage resultaterne af beregningerne seriøst.

Mvh Maja

Svarnr.: 80 På vegne af interesseorganisation eller borger Skolebestyrelsen ved Skolen ved Dybbølsbro

Høringssvar:

Til: Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune

Vedrørende: Høring om supplerende miljøkonsekvensvurdering for Metro M5 (sagsnr. HEARING/193)

På vegne af Skolebestyrelsen ved Skolen ved Dybbølsbro afgives hermed høringssvar.

Indledning

Skolen ved Dybbølsbro ligger i et trafikalt knudepunkt - mellem Dybbølsbro, Ingerslevsgade og busterminalen. Hver dag krydser flere hundrede børn og unge disse veje på deres skolevej. Vi er samtidig en folkeskole, hvor undervisningsmiljøet er sårbart over for støj og vibrationer.

Vi anerkender, at den supplerende miljøkonsekvensvurdering (herefter MKV) reducerer de mest alvorlige gener ved at flytte bortkørsel af tunneljord væk fra Ingerslevsgade. Det er et væsentligt fremskridt. Men selv med ændringerne ser vi fortsat risici, som kræver tydelige vilkår i den kommende § 25-tilladelse.

Trafikale forhold - sikker skolevej

Ifølge planlovens § 11 g, stk. 3 og miljøvurderingslovens § 12 og § 20 skal trafikale gener for særligt udsatte grupper - herunder børn - både vurderes og afbødes.

Problemstilling:

- Skolevejen langs Ingerslevsgade/Skelbækgade er i forvejen præget af tung trafik og busterminal. Selv mindre omlægninger eller ekstra transporter kan skabe betydelige sikkerhedsrisici.

- Omlægninger ved Trommesalen eller Vesterbrogade kan skubbe biltrafik mod Dybbølsbro-området og dermed skolens nærområde.

Spørgsmål og behov:

- Hvordan vil kommunen og Metroselskabet sikre, at tunge transporter ikke lægges

gennem Ingerslevsgade i tidsrum, hvor mange børn krydser vejen?

- Hvordan vil man forebygge flaskehalse og omkørsler, der rammer Dybbølsbro og skolens nærområde?
- Hvilke fysiske eller organisatoriske tiltag - f.eks. midlertidige cykelspor, patruljer eller tidsvinduer for kørsel - vil kunne skabe en tryk skolevej?

Støj og vibrationer - undervisningsmiljø

Ifølge miljøvurderingsloven (LBK nr. 4 af 3. januar 2023) og arbejdsmiljølovens § 15 skal der tages særligt hensyn til læringsmiljøer.

Problemstilling:

- Undervisningen risikerer at blive forstyrret af anlægsstøj fra skaktarbejder og stationsbyggeri.
- Vibrationer og strukturlyd fra tunnelarbejdet kan påvirke skolen kortvarigt men mærkbart.

Spørgsmål og behov:

- Hvordan sikres det, at støjende arbejder begrænses i skoletiden - særligt i morgentimerne og under prøver?
- Hvordan vil kommunen følge op på, at grænseværdier overholdes, og at der sker løbende målinger ved skolens matrikel?
- Hvilke afværgeforanstaltninger kan iværksættes, hvis grænseværdier overskrides - og hvordan vil skolen blive inddraget i sådanne beslutninger?

Afslutning

Vi ser positivt på, at projektet er ændret, så nogle af de mest belastende gener flyttes væk fra Ingerslevsgade. Men vi insisterer på, at børns sikkerhed og undervisningsmiljø sikres eksplicit i de vilkår, som fastsættes i den kommende § 25-tilladelse.

Vi opfordrer derfor kommunen til at præcisere, hvordan de nævnte problemstillinger håndteres - og til at sikre, at lovens forpligtelser omsættes til konkrete krav i praksis.

Med venlig hilsen

Mikkel Hansen

Formand for skolebestyrelsen

Skolen ved Dybbølsbro

Svarnr.: 81 På vegne af interesseorganisation eller borger Tietgens Karres Gårdlaug

Høringssvar:

Høringssvar vedr. Metro M5, 2025

Indsendt på vegne af Tietgens Karres Gårdlaug

Som gårdlaug vil vi hermed indgive vores høringssvar i forbindelse med planerne om Metro M5. Vi ønsker at understrege, at projektet ikke blot påvirker de enkelte boliger, men i høj grad vores fælles gårdrum, grønne områder og tryk i hverdagen.

Grønne områder og fællesfaciliteter

- Det fremgår af planerne, at flere af vores nuværende grønne opholdsarealer vil blive inddraget eller direkte nedlagt i forbindelse med anlægsarbejdet. Disse arealer udgør et vigtigt fællesskabsmiljø for både børn, voksne og ældre beboere - et sted, hvor vi har adgang til lys, luft og rekreativ værdi midt i byen.
- Vi finder det uacceptabelt, at grønne lommer, som er skabt og vedligeholdt af beboere gennem mange år, reduceres uden garanti for reetablering. Vi kræver, at Metroselskabet forpligter sig til at reetablere gårdarealer og grønne zoner i mindst samme kvalitet og omfang som før.

Adgangsforhold og sikkerhed

- Flere af de planlagte ændringer i adgangsforhold risikerer at skabe snævre passager og uoverskuelige områder omkring vores ejendomme og gårde. Det giver ikke blot

praktiske udfordringer for daglig brug, men også øget risiko for kriminalitet, uønsket ophold og generelt utryghed for beboerne.

- Vi frygter, at midlertidige adgangsveje til baggårde eller nødpassager vil blive brugt af uvedkommende, hvilket øger risikoen for indbrud, hærværk, fixer-rum og prostitution. Der skal derfor etableres klare aftaler om overvågning, lysforhold og øget politipatruljering i området.
- Hvis hovedindgange til ejendomme midlertidigt afspærres, må der sikres trygge, kontrollerede adgangsforhold via baggårde, herunder installation af dørtelefoner eller andre adgangskontroller.

Beboernes rettigheder og inddragelse

- Det er essentielt, at gårdlaug og beboerforeninger inddrages direkte i planlægningen af adgangsforhold og reetablering af grønne områder. Hittidige erfaringer fra metrobyggerier viser, at mangelfuld dialog resulterer i løsninger, der skaber langvarige gener for beboerne.
- Vi foreslår faste dialogfora mellem Metroselskabet, gårdlaug og relevante myndigheder, så beboernes viden om nærområdet inddrages aktivt.

Kompensation målrettet gårdlaug

- Når grønne områder og fællesfaciliteter nedlægges eller begrænses i længere tid, bør gårdlaug tilbydes økonomisk kompensation til dækning af tabt rekreativ værdi og udgifter til alternative løsninger (fx midlertidige legepladser eller opholdsområder).
- Hvis adgangsveje ændres eller gøres mere usikre, skal kompensationen også omfatte udgifter til øget adgangskontrol, fx dørtelefoner, låsesystemer eller kameraovervågning, som gårdlauget ellers ikke ville have haft behov for.
- Kompensationsordningerne skal tilpasses de kollektive behov i gårdene og udvikles i samarbejde med repræsentanter for gårdlaug og beboerforeninger.

Konklusion

Som gårdlaug ønsker vi en metro, der bidrager til byen – ikke en metro, der efterlader os uden grønne opholdsarealer, med forringet tryghed og manglende adgangskontrol. Vi opfordrer derfor Metroselskabet og de ansvarlige politikere til at:

1. Sikre reetablering af grønne områder i fuldt omfang.
2. Garantere trygge adgangsforhold under hele byggeperioden.
3. Forebygge uønsket brug af byggepladshegn, smalle passager og baggårde til aktiviteter, der skaber utryghed.
4. Inddrage gårdlaug aktivt i planlægningen og kommunikationen.
5. Tilbyde målrettede kompensationsordninger til gårdlaug, der dækker både tabte fællesfaciliteter og øgede sikkerhedsudgifter.

Vi beder indtrængende om, at man anerkender de sociale og rekreative værdier, der ligger i vores gårde og grønne områder – og ikke underminerer dem for endnu et langvarigt metrobyggeri.

Svarnr.: 82 Borger

Vejnavn: Prøvestens Allé

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:

Bebor, som bliver kraftig påvirket af ny M5 linje vil jeg gerne udtrykke min utilfredshed angående selve projektet og den information som er blevet vidder givet (eller mere ikke vidder givet) til os, beboerne på Amager.

Vi ved godt at vi ikke kan stoppe projektet, det er umuligt når Københavns Metro ejes af Københavns Kommune, Staten og Frederiksberg Kommune. Som er stor aktører og vil udføre projektet lige gyldigt hvad det koster. Og prisen er højt, det er ikke kun kroner og øre men det er vores børns liv, vores hjemme/arbejdes liv, ældre og andre som bliver påvirket af

den ny M5. Hvad med klimaer og biodiversitet? Med sjælen arter – "Som skal bare flyttes til ny hjem" – det var svaret fra metro repræsentant, møde som blev afholdt her den 13/08-2025. Så stigen er lagt.

Men når det er sagt, så måske i kun grundigt overveje hvad er i gang, og det i gøre er i orden?

Efter mødet den 13/08-2025 mine bekymringer har vokset, møde som er så vigtigt, blev ikke taget seriøs af arrangørerne. Simle spørgsmål som blev ikke besvaret.

1. Station ved Sundbyøsterplads aka. Sundbyøster skole.

- I skole gå det ca. 600 børn fra 5-16 år. Børnenes lejeområde er Sundbyøsterplads. Det er der hvor børnene kommer for at få frisk luft og bæver sig i frikvarteret.
- Det er børnenes legeplads
- Den friske luft i skole. Sommerperiode skoles vindue er åbne, ikke kun på grund af udluftning men også på grund af varme. Det er sauna in i klasselokaler, ingen aircondition. Hvad vil i gøre med det? Har børn ikke rettighed til at få undervisning i lokaler hvor indeklimaer er i orden og børne kan lære?
- Hvad med støvpartikler? Har i beregnet hvordan jeres byggeri støvpartikler vil påvirke vores børn?
- Har i kontaktet Børne- og Ungdomsforvaltningen? Hvis ja, vi har ikke hørt fra dem. Hvis ikke, så det er sjuske arbejde og meget arrogant holdning.
- Vi blev oplyst at der er en metro lige ved Frederiksberg gymnasie. Der bliver sammenlignet gymnasiets børn med folkeskole børn til mødet den 13/08. Børn som har ikke mulighed til at bevæger sig ud fra skoles territorium på fri fod eller få undervisning på Teams. Børn i alder, hvor der sker så meget nyt (skole, klasse, venner, underviser) børnene skal finde deres plads i skolen. Udvikling, fysisk og mental er sat i gang.

2. Den ny M5 – kun i 12 m dybt. I kan ikke være seriøse? Som jeg ved, der er ingen undergrundsmetrostationer som er kun i 12 m dybt i M3 og M4 (18-35). Så alle påstande statements og argumenter fra metro samt Københavns kommune er ikke brugerbart i forhold til M5.

- Ingen støj og vibrationer eller minimalt støj og vibrationer. Hvordan i ved det når i aldrig har haft en metrostation som er kun 12 m dybt. Samt hvad med boende som har kælderen? Så er der kun ca. 8 meter mellem metro tunnelen og gulv?
- Ingen sætningskæder på husene som er over 100 år gammelt og bygget uden fundament som vi kender i dag. Heller ingen sætningskæder når metro kommer i driftsfasen. Hvis jeg husker rigtigt, så er der en del huse som har synket og fået sætnings skader ved etablering af M3 og M4. Disse sager er ikke afsluttet i nu. Som der bliver deklareret på mødet, i disse situationer få ejerne erstatning. Er der ikke bedrer at etablerer metro ud fra disse områder. Husene er bevaringsværdige i mange forskelligt områder hvor ny M5 skal etableres i kun 12 m dybe. Som det ser lige nu, I vil gå i gang med etablering af M5 som vil ødelægge folks huse oplagt og med vilje.
- Ny produkter som vil gøre at metro linje vil ikke larme eller larmer minimalt. Produktudvikling tager lang tid. Skal gennem forskelligt faser: Ide fase, design fase, udviklings fase, test fase og kun hvis produkt består testen, produkt kan bruges. Så det produkt som bliver nævnt i rapporten i min forståelse, eksister ikke og måske vil aldrig blive produceret.

3. Økonomi – som vi fik oplyst at projektet skal betales af metro billetter. Som vi blev fortalt til mødet, M5 bliver brugt af mange passagerer i 2075 over 140000. Men hvad med passagerer tal når metro setes i drift 2036? Nok den samme "succes" som M3 og M4 som køre tomme om dagen. Så billetter bliver dyre og metro nok bliver fravalgt.

4. Støj- som sagt for, i har ikke haft en metro linje som er 12 m dybt under en 100 år gammel hus. Hvordan i beregner støj her? Vi er så forskelligt mennesker og vi bliver påvirket af støj så forskelligt så hvordan i kan sete et støj tal på dette. Og måske i skal genbesøge disse støjtal da vi lever i 2025 og ikke i 1994.

5. Det er ikke i orden at møder, som er så vigtig, som etablering af M5 delvis forgår på engelsk. Ikke alle er engelsk talende, en del af information er blevet tabt til disse høringer og det er ikke i orden. På møderne blev der givet udtryk at det var ikke i orden at der blev talt

engelsk. Hvis, I har ikke person som kan afholde møde på Dansk så skal I søge at der er tolk til stedet. Dansk er national spørg i Denmark.

Til sidst, jeg kan ikke helt forstå jeres tænker gang. M5 kun 5 min fra Hovedbanegården bliver der reklameret på mødet den 13/08. I dag tager det 7 min så ikke så stor forskel. Men hvad med metro til Hvidovre hospital eller Rigshospitalet? Metro der hvor den vil gavne mange mennesker da disse steder er svært og tager langt tid til at komme til.

Svarnr.: 83 På vegne af interesseorganisation eller borger AB Stampe

Høringssvar:

Høringssvar vedr. Metro M5, 2025

Som andelsboligforening, der er nærmeste nabo til det planlagte metrobyggeri, ønsker vi at indgive et høringssvar. Vores forening og beboere vil blive massivt påvirket af anlægsarbejdet, både hvad angår nærområdet, adgangsforhold, støj, støv, vibrationer og den generelle tryghed i hverdagen.

Placering

- Vi opfordrer stærkt til, at placeringen i Reventlowsgade genovervejes. Den valgte placering vil have en uforholdsmæssigt stor negativ indvirkning på vores beboere.
- Alternativ placering i Bernstorffsgade bør undersøges nærmere. Det vil bedre betjene Postbyen, hvor der er mange arbejdspladser og boliger, samt Tivoli – uden at skabe lige så store gener for de eksisterende boligområder.
- De indvendinger, som Movia og HOFOR tidligere har fremført, er ikke ultimative, og kan efter vores opfattelse ikke alene retfærdiggøre at vælge Reventlowsgade frem for Bernstorffsgade.

Rettigheder og inddragelse

- Vi mener, der bør etableres en uafhængig ombudsmand, som kan bistå borgere, andelsforeninger og erhvervsdrivende juridisk. Det er urimeligt, at vi som naboer til projektet skal stå alene over for Metroselskabets advokater.
- Beboere, foreninger, gårdlaug, skoler og institutioner skal informeres og inddrages langt mere systematisk end hidtil. Vi har behov for reel medindflydelse – ikke blot orienteringsmøder.
- Informationsmøder skal altid placeres uden for normal arbejdstid. Hvis møder holdes i arbejdstiden, må Metroselskabet kompensere beboere og repræsentanter for tabt arbejdsfortjeneste.

Kompensation

- Andelsforeninger og beboere, som bliver direkte berørt, skal tilbydes økonomisk kompensation for de gener og merudgifter, der følger af byggeriet.
- Kompensationen bør være fleksibel og kunne dække forskellige behov, f.eks. støjdæmpende tiltag, ekstra rengøring, adgangskontrol eller fælles aktiviteter, der kan afhjælpe belastningen.
- Kompensationsordninger bør udvikles i dialog med tidligere berørte borgere, så vi undgår at gentage de fejl, der blev begået i tidligere metroprojekter.

Byggeplads og adgang

- Placeringen af byggeplads og adgangsforhold skal planlægges i tæt dialog med os som nærmeste naboer.
- Vi bor i et socialt belastet område, hvor smalle passager langs byggepladshegn risikerer at blive brugt til uønsket ophold, herunder prostitution og fixerum. Der skal udarbejdes konkrete planer for belysning, overvågning og øget politipatruljering.
- Hvis hovedtrapper spærres af, skal andelsforeningen kompenseres med etablering af sikre og kontrollerede bagindgange – inkl. dørtelefoner og adgangssystemer –

så pakkelevering, hjemmehjælp og beboere fortsat kan komme ind trygt.

Støj, støv og vibrationer

- Der skal udarbejdes konkrete handlingsplaner for støj, støv og vibrationer i samarbejde med de berørte naboer.
- Vores ejendom er særligt sårbar over for rystelser. Der skal foretages uafhængige målinger af vibrationer før, under og efter byggeriet, og Metroselskabet må hæfte for eventuelle skader.
- Andels- og ejerforeninger i nærområdet bør tilbydes gratis støjdæmpende løsninger som nye vinduer, gardiner eller andre relevante tiltag.

Fremtidige muligheder

- Metroen skal konstrueres på en måde, så vores ejendom også efter anlægsperioden fortsat kan udvikles og forbedres – eksempelvis gennem etablering af altaner, udnyttelse af loftrum eller andre bygningsmæssige forbedringer. Metroens konstruktion må ikke forhindre dette.

Konklusion

Som andelsboligforening og nærmeste nabo til byggeriet er vi dybt bekymrede over den massive belastning, projektet vil påføre vores ejendom og beboere. Støj, støv, vibrationer og ændrede adgangsforhold vil påvirke både vores helbred, trivsel og ejendomsværdi.

Vi opfordrer derfor til, at:

1. Placeringen i Bernstorffsgade genovervejes.
2. Beboere og foreninger inddrages langt mere aktivt og reelt i processen.
3. Der etableres uafhængig juridisk bistand til berørte borgere og foreninger.
4. Der udarbejdes konkrete planer for sikkerhed, støj, støv og vibrationer.
5. Der tilbydes fleksible kompensationsordninger, som også dækker kollektive behov i andels- og ejerforeninger.

Vi beder Metroselskabet og politikerne om at tage ansvar for de mange tusind mennesker, som skal leve med dette byggeri i op til 10-12 år. Vi kræver reelle løsninger frem for generelle løfter.

Svarnr.: 84 Borger

Vejnavn: Rialtovej

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:

Miljøkonsekvensrapporten fokuserer på gennemsnitsværdier, men den reelle gene for naboer opstår ved de korte, gentagne passager af tog. Strukturlyd på 20-25 dB(A) vurderes i rapporten som acceptabel, men erfaringer fra Cityringen viser, at rumlen og lavfrekvent støj stadig er tydeligt hørbar i boliger, selv under "tilladte" niveauer.

Vi mener, at der bør stilles krav om systematisk overvågning af bygninger før, under og efter anlægsarbejdet, så eventuelle skader kan dokumenteres og udbedres.

Planlagt tunneldybde på blot 12-15 meter under boliger er markant lavere end ved Cityringen (~30 meter). Det giver en helt anden kobling af lyd og vibrationer ind i boliger. At benytte vejledninger fra 1997, udarbejdet til andre typer jernbaner og forudsætninger, forekommer utilstrækkeligt. Vi anbefaler, at metoderne opdateres til også at inkludere peak-værdier og borgererfaringer.

Vi opfordrer til at vurdere alternativer, hvor tunnelen i højere grad lægges under større veje eller ubebyggede arealer (fx kirkegårde, parker eller eksisterende trafikårer), hvor generne for beboere vil være mindre.

Som beboere på Rialtovej (2300) er vi bekymrede for de omfattende støj-, vibrations- og strukturelle gener, som M5 i den planlagte form vil påføre vores kvarter. Vi opfordrer derfor til, at der arbejdes med alternative linjeføringer, mere realistiske målemetoder, samt konkrete ordninger for overvågning, compensation og borgerinddragelse.

Svarnr.: 85 Borger

Vejnavn: Stampesgade

Postnr. og by: 1702 København V

Høringssvar:

Hvorfor ikke placere M5-stationen i Bernstorffsgade?

Det er besluttet, at den nye M5-station ved København H skal ligge i Reventlowsgade ved Tietgens Bro. Men hvorfor egentlig dér – og ikke i Bernstorffsgade, lige over for Tivolis hovedindgang?

Der findes ingen ingeniørmæssige begrundelser for at afvise Bernstorffsgade. Ja, det kan være mere udfordrende og dyrere, men i et langsigtet perspektiv giver placeringen store fordele.

Fordelene ved Bernstorffsgade

- Direkte adgang til Tivoli, som selv er stærkt interesseret i den løsning.
- Hurtig forbindelse til Postbyen, hvor tusindvis af beboere og ansatte snart vil færdes.
- Let adgang for turister fra de mange hoteller bag banen samt for medarbejdere i bl.a. Danske Banks domicil.
- Færre gener for naboer, da nærmeste bygninger primært er hoteller, Tivoli og Hovedbanegården.

Ulemperne ved Reventlowsgade

Hvis stationen bygges i Reventlowsgade, skal passagerer igennem Hovedbanegården eller op på Tietgens Bro for at komme mod indre by, hotellerne ved kanalen og de store arbejdspladser i området. Samtidig vil byggeriet betyde endnu engang massive gener for forretningsdrivende og beboerne i Reventlowsgade og Stampesgade, hvor bygninger allerede tog skade under metrobyggeriet af M3 og M4. Flere erstatningssager er stadig uafklarede. En højtliggende tunnels mulige støjgivende gener, efter byggeriet er færdigt og togene kommer i drift må også anses som en væsentlig ulempe.

Mangelfuld borgerinddragelse

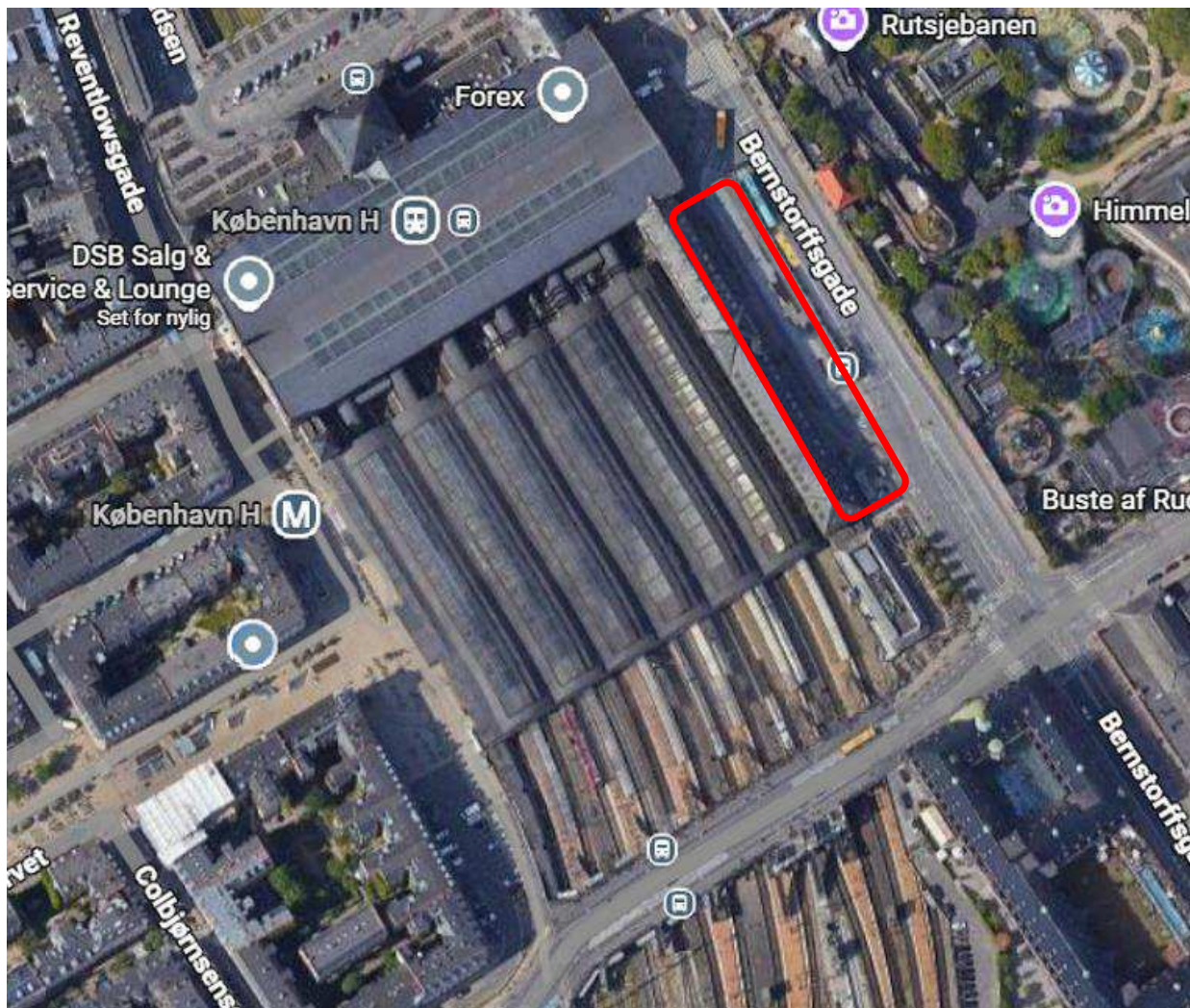
Erfaringerne fra de borgermøder, der hidtil har været afholdt, er nedslående: utilstrækkelig information, korte præsentationer og uklare svar på væsentlige spørgsmål. Naboernes erfaringer og bekymringer er reelt ikke blevet taget alvorligt.

En opfordring

Første spadestik er endnu ikke taget. Derfor er der stadig tid til at rette op på en fejlbeslutning. At flytte stationen til Bernstorffsgade vil både gavne brugerne og spare naboerne for år med støj, støv og helbredsbelastende gener.

Jeg opfordrer derfor politikerne til at vise mod og omtanke: Genovervej placeringen af M5-stationen ved København H – og vælg Bernstorffsgade. Hvor der er vilje, er der vej.

(En mere fyldig udgave af dette høringssvar, samt foto af omtalte placering er vedhæftet)



”Hvorfor skal Københavns nye M5 station ikke ligge i Bernstorffsgade, men i Reventlowsgade ved Tietgens Bro?”

Det er politisk vedtaget. Der er ikke en ingeniørmæssig grund for ikke at bygge på Bernstorffsgade. Ja, det kan blive sværere og dyrere, men logistisk set, for mange af de virksomheder og bydele der er i området, vil det give meget mere mening, hvis man tænker lidt langsigtet.

Det lader til at, bygherrer tror, at alle der kommer til at bruge den nye M5, alle skal videre med M3 eller M4.

Movia og Høfor har gjort indsigelser, for at bygge på Bernstorffsgade. Movia, fordi det vil kræve omlægning af deres ruter, mens der bygges. Høfor, fordi der ligger vigtige forsyning ledninger i gaden. Men det kan lade sig gøre med den ingeniørkunnen man har i dag.

I Bernstorffsgade vil der være direkte adgang til Tivoli (som er meget interesseret i, at den ligger der), samt der vil være direkte rute til den nye Postby, hvor der kommer til at bo mange mennesker. Det vil være nemt for alle de turister, der bor på de mange hoteller bag banelegemet, at komme frem. Danske Banks Domicils mange medarbejdere vil kunne komme nemmere på arbejde, og der vil være direkte forbindelse til tog og busser fra en placering ved de nuværende busholdepladser overfor Tivoli.

Kommer stationen til at ligge i Reventlowsgade, som det tegner til nu, så skal alle passager, enten gennem Hovedbanen eller op på Tietgens bro, for at komme mod indre by og syd-øst til de store hoteller og domiciler der ligger ned mod kanalen.

Og som nabo til det nydeligt afsluttet Metrobyggeri af M3 og M4, er det utrolig frustrerende, at der nu igen skal være byggeri lige uden for vores vinduer igen ved Københavns H.

Særligt frustrerende er det, at det er generne som vi oplevede for få år siden, kan undgås, ved at flytte stationen til den anden side af Hovedbanegården.

Vores bygninger i Reventlowsgade og Stampesgade kan ikke holde til en omgang mere. De tog stor skade i forrige byggeri, og flere erstatningssager er endnu ikke afgjort.

Vores forretningsliv led og lider stadig under det forrige byggeri, og man kan kun bekymre sig om de overlever endnu en årelang omgang.

Bekymrende, var det også at være til Borgermøde d. 7. august på Rysensteens Gymnasie. Her blev der brugt omkring 2-3 minutter på at fortælle om Nabopakken. Og det var om at man kan søge om genhusning, at vi kan henvende os til ”bliv hørt” og at Metro vil holde sig inde for de til enhver tid gældende regler. Men som vi ved af erfaring, så skifterne tiderne mange gange under et så langstrakt byggeri, og dermed også reglerne. Og det er var sjældent i naboernes gunst. Da der blev spurgt til, om der var lavet en evaluering af nabopakken fra sidste gang, var

svaret først ja, men blev så ændret til nej. Så igen, er naboerne ikke blevet hørt. Og indkaldelserne til disse Borgermøder, har været kritisable. Det første møde i '22, var det vist, var kun få mødt op. Måske fordi, der i E-boks ikke var skrevet nogen overskrift om et møde der skulle omhandle et muligt nyt Metrobyggeri. Det var her, på det første mødet, at Movia og Hofo gjorde sine indsigelser, som jeg forstår det. På andet Borgermøde, var de glade for at der var mødt så mange frem, for der havde ikke været mange på det første. På dette andet møde, var ideen om Bernstorffsgade allerede skrinlagt, netop pga. af indsigelserne fra de to firmaer. Til det sidste Borgermøde, var der dog kommet en overskrift på brevet i E-boks, men placeringen af mødet blev ændret, midt i sommerferien, og der var kommet en tilmeldingsblanket på. Det har måske afholdt nogen fra at komme.

Man kan endnu engang kun grue for kommunikationen mellem Metro og naboerne, i de mange år der venter os i byggehelvede igen.

Det mest frustrerende er, at de helt kan spare nabopakken ved KBH.H væk, hvis de byggede på Bernstorffsgade.

Der bor ikke nogen, der kan generes i deres hverdag, så meget at det får indflydelse på deres helbred. Nærmeste naboer vil blive tivoli og Hovedbanegården og et par hoteller. Og så må msn jo gøre sig umage med planlægningen så man hurtig kan få stationspladsen færdig, mens man arbejder under jorden. Det må kunne lade sig gøre. Hvis ikke de nuværende entreprenører kan, så må man sende det ud i udbud igen. Måske kunne man kigge til Japan eller Kina.

Jeg håber virkeligt, at der er nogle politikker, der er modige nok til at tage placeringen op igen, selv i dette stadie af projektet, da jeg ikke mener at alle muligheder er afdækket. Man er hoppet med på Movia og Hofo begrundelser og så stoppet der. Jeg mener at vores, levende menneskers ve og vel og vores smukke bygninger, er vigtigere end nogle firmaers bekymringer, om noget besvær af deres drift i et par år. Men de byder de åbenbart gerne beboerne på indre Vesterbro.

Første spadestik er endnu ikke taget, så kære politikker, vær modige, fornuftige og praktiske og tag placeringen af M5 station på Københavns Hovedbanegård op igen. Og flyt den. Hvor der er vilje, er der vej. Kom nu.

Svarnr.: 86 Borger

Vejnavn: Reventlowsgade

Postnr. og by: 1651 København V

Høringssvar:

Jeg afgiver hermed mit høringssvar til den kommende M5, se vedhæftede.

Høringssvar vedrørende den kommende M5-metro - metronedgang ved Københavns Hovedbanegård

Indsendt af Helene, beboer på Reventlowsgade

Indledning

Som nærmeste nabo til det planlagte metrobyggeri ønsker jeg at indgive et høringssvar, da min familie med tre små børn vil blive massivt påvirket af anlægsarbejdet, og jeg oprigtigt ikke forstår, hvorfor vores politikere synes, det er i orden at udsætte borgerne i området ved Reventlowsgade for endnu et årti med et metrobyggeri.

Mit høringssvar omhandler særligt den foreslåede placering af en nedgang ved Københavns Hovedbanegård. Jeg mener ikke, at projektet i tilstrækkelig grad tager hensyn til de omkringboende borgere, erhvervsdrivende samt den eksisterende bymæssige og trafikale sammenhæng.

Materialet viser med al tydelighed, at der ikke på noget tidspunkt er evalueret på tidligere metrobyggeri i samarbejde med de berørte borgere. Samtidig står det også klart, at vores lokalpolitikere og Metroselskabet ikke er interesserede i at tage konstruktive dialoger med borgerne om dette projekt, endsige lytte og agere på vores bekymringer.

Det er valgår - kom nu ud af rådhuset og tal med os og lad os få sammen få skabt et metrobyggeri, der ikke ødelægger borgernes liv.

Mine hovedsynspunkter kan sammenfattes således:

1. Metronedgangen bør placeres ved Bernstorffsgade frem for Ingerslevsgade.
2. Borgerinddragelsen har været mangelfuld og utilstrækkelig.
3. Den nuværende Miljøkonsekvensvurdering og §25-tilladelse tager ikke højde for Ingerslevsgades funktion som skolevej og miljøet omkring Skolen ved Dybbølsbro.
4. Nabopakkebekendtgørelsen bør udvides til at dække alle relevante gener.
5. Der bør etableres en uafhængig ombudsinstitution.
6. Der bør etableres en borgerpulje til oplysende arbejde.

1. Metronedgangen på Reventlowsgade skal flyttes til Bernstorffsgade

Den foreslåede placering af endnu en metronedgang på Reventlowsgade, vil have meget vidtgående konsekvenser for de omkringboende og erhvervsdrivende. Det gælder både støj, vibrationer, trafikpres, tab af lysindfald i lejligheder, der bliver lukket inde af grønt byggehegn og gener for dagligdagens bevægelse samt usikre skoleveje for vores børn. Hertil skal nævnes at borgerne her allerede har gennemlevet mere end et årti med metrobyggeri, hvorfra der stadig verserer sager. Vi skal ikke udsættes for det i endnu et årti.

- **Økonomisk perspektiv:** At skulle kompensere de mange beboere og erhvervsdrivende på Ingerslevsgade vil med stor sandsynlighed overstige de økonomiske konsekvenser ved at omlægge ledninger langs Tivoli samt at kompensere de relativt få hoteller på

Bernstorffsgade. Hotellerne har desuden professionelle driftsvilkår og erfaring med store byggeprojekter, hvilket gør dem bedre rustet til at håndtere generne end privatpersoner. Til orientering blev der givet over 400 millioner kroner i erstatning ved sidste metrobyggeri.

- **Byplanmæssigt perspektiv:** Bernstorffsgade er allerede en tung trafikåre tæt på store arbejdspladser som Lego og Danske Bank, det nye boligkvarter Postbyen samt Glyptoteket og Tivoli. En nedgang dér vil derfor være mere naturlig og skabe mindre dissonans i gadebilledet end på Reventlowsgade, der i høj grad fungerer som boligvej og mangler grønne arealer, ikke flere metronedgange.
- **Menneskelige perspektiv:** Der ligger allerede en nedgang. Det er under al kritik at udsætte borgere og erhvervsdrivende for mere end et årtis anlægsarbejde to gange.

Jeg anbefaler derfor på det kraftigste - uagtet at omlægningen af HoFors forsyningsledninger bliver 5 millioner kroner dyrere, og at Movia synes, det er lidt træls at skulle omlægge et par buslinjer - at placeringen flyttes til Bernstorffsgade.

Hensynes til buslinjer og trafikale gener fra omlægning af ledninger bør aldrig sættes højere end hensynet til borgernes ve og vel.

2. Manglende inddragelse af borgere, foreninger erhvervsdrivende

Erfaringer fra tidligere metroprojekter viser, at borgerinddragelse er afgørende for at skabe tillid og sikre en rimelig balance mellem hensynet til byudvikling og til de mennesker, der rammes af anlægsarbejdet.

- Mange borgere og erhvervsdrivende i området er først blevet opmærksomme på planerne meget sent i processen.
- Der er ikke lavet undersøgelser af, hvordan tidligere metroprojekter påvirker borgerne. Det er helt forkasteligt, at man ikke har taget sig tid til at spørge borgerne, så man kan sikre, at man ikke gentager fejl.
- Der har ikke været afholdt tilstrækkeligt med informationsmøder i lokalområdet.
- Informationsmateriale er i høj grad blevet udformet på teknisk og uigennemskuelig vis, hvilket har gjort det svært for almindelige borgere at forholde sig til projektet.

Dette underminerer både projektets legitimitet og borgernes tillid til beslutningsprocessen.

Hvordan vil kommunen og Metroselskabet sikre, at kommunikationen forbedres?

Hvordan kan kommunen og Metroselskabet inddrage borgerne i planlægningen af byggeriet, så der bliver taget størst mulig hensyn til borgerne og fejl ikke bliver gentaget?

3. Skolevej – tung trafik på Ingerslevsgade og i nærområdet

Ingerslevsgade fungerer i dag som skolevej for mange børn i lokalområdet, herunder børn, der skal til og fra Skolen ved Dybbølsbro, den nybyggede skole i krydset ved Ingerslevsgade, Skelbækgade og Kødboderne.

- Trafikale ændringer, tung byggepladstrafik og reduceret oversigtsforhold udgør en reel sikkerhedsrisiko.

- Omlægningerne ved Trommesalen eller Vesterbrogade og Ingerslevsgade skubber ifølge Miljøkonsekvensrapporten øget trafik og tung trafik ud i gaderne ved skolen.
- Ifølge færdselsloven (§ 40, stk. 1) skal der tages særligt hensyn til børn som bløde trafikanter. Dette må reflekteres i metroprojektets planlægning.
- Ifølge miljøvurderingsloven (LBK nr. 4 af 3. januar 2023) og arbejdsmiljølovens §15 skal der tages særlige hensyn til læringsmiljøer.
- Den nuværende §25-tilladelse berører ikke tilstrækkeligt dette forhold.

Hvordan sikrer kommunen og Metroselskabet, at der ikke er tung trafik på skolevejene Ingerslevsgade, Skelbækgade og Kødboderne samt på Halmtorvet og Staldgade, hvor mange skolebørn færdes og går til fritidsaktiviteter i dagtimerne?

Hvilke tiltag vil kommunen og Metroselskabet tage, for at sikre at der tages hensyn til læringsmiljøet på Skolen ved Dybbølsbro?

4. Udvidet kompensationsordning (Nabopakkebekendtgørelsen)

Det er ikke tilstrækkeligt at basere en ny nabopakkebekendtgørelse på den fra tidligere metrobyggeri, da den primært fokuserer på støj og vibrationer. Den skal udvides, så følgende forhold både forsøges forbedret i forhold til tidligere byggerier og kompenseret:

- **Trafikale gener:** Forlænget rejsetid eller øgede omkostninger ved transport til arbejde, skole og daginstitution.
- **Gener for foreninger:** Bestyrelser og frivillige organisationer pålægges et markant merarbejde i forbindelse med håndtering af henvendelser og koordinering med Metroselskabet.
- **Bygningsskader og klager:** Borgere bør kompenseres for udgifter forbundet med registrering, dokumentation og juridisk bistand i forbindelse med skader og klager.
- **Vibrations- og lysgener:** Gener fra vibrationer er lige så utålelige som støj og forvolder skade både på bygninger men også genstande i lejligheder, der falder ned.
- **Gener fra manglende lysindfald:** Manglende dagslys har en tydelig effekt på vores psykiske velfærd. Ifølge Bygningsreglementet BR18, kapitel 15 (Indeklima) §§ 377-379 skal samtlige beboelsesrum have lysindfald. Derfor skal lejligheder der bliver blændet af grønt byggehegn og dermed må henligge i mørke kompenseres særligt for dette.
- Kompensation for omlægning af dørtelefoner til baggårde, hvor hoveddøre bliver spærret af grønt byggehegn.

Jeg anbefaler på det kraftigste, at man spørger samtlige berørte foreninger, hvad de tidligere har oplevet af gener og hvordan de mener, de bedst muligt bliver kompenseret. Alle berørte boligområde er forskellige og bør derfor også have mulighed for bliver kompenseret forskelligt.

5. Ombudsinstitution

Jeg anbefaler oprettelsen af en uafhængig ombudsinstitution, som kan yde juridisk og byggesagkyndig bistand til borgere, erhvervsdrivende og foreninger. I juridiske sager om kompensationsudmåling og skader blev vi alle mødt af en tung mur af advokater og

byggesagkyndige fra Metroselskabet. Kun de, der i forvejen var bekendt med jura, vidste hvordan den mur blev forceret. Vi andre blev pænt tromlet over.

- Erfaringer fra Cityringen viser, at mange borgere oplevede at stå magtesløse i mødet med Metroselskabet.
- En uvildig instans vil styrke retssikkerheden og sikre en mere balanceret dialog.

En ombudsinstitution burde oprettes ved samtlige større anlægsarbejder, så alle borgere til alle tider sikres at deres interesser og retssikkerhed ikke bliver tilsidesat i anlægsarbejder, der har en voldsom indgriben i deres liv.

6. Borgerpulje

Der bør etableres en borgerpulje, hvor borgere, erhvervsdrivende og foreninger kan søge om økonomisk bistand til oplysende arbejde relateret til metropjektet.

- Puljen vil sikre, at lokalområdet kan udarbejde fagligt kvalificerede indsigelser og høringsvar og informere naboer og brugere af området.
- Puljen vil også sikre, at foreninger har mulighed for at informere beboer uden en meromkostning for foreningen.
- Et lignende princip er kendt fra Miljøstyrelsens støtteordninger til NGO'er i miljøsager, hvilket kan tjene som forbillede.

Afsluttende bemærkning

Jeg opfordrer Metroselskabet og de politiske beslutningstagere til at:

- Revurdere placeringen af nedgangen ved Hovedbanegården.
- Anerkende og afhjælpe de væsentlige gener, som projektet påfører borgerne.
- Styrke inddragelsen gennem kompensationsordninger, ombudsmand og borgerpulje.

Kun derved kan projektet gennemføres på en måde, der skaber balance mellem hensynet til byens udvikling og hensynet til de mennesker, der lever i byen.

Svarnr.: 87 Borger

Vejnavn: Luganovej

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:

Hvad er årsagen til at inddrage Sundbyøster Plads fremfor Sundbyvester Plads? Man vil få et endnu større opland med, få tilknyttet et allerede trafikalt knudepunkt hvad angår offentlig trafik og undgå at inddrage en nyrenoveret plads, som i stor stil anvendes af skolens børn, ligesom man i mindre grad vil komme til at forstyrre undervisningen.

Og som beboer i GF Valhal, undres jeg over placeringen af metroen mellem Sundbyøster Plads og Lergravsparken. Hvorfor ikke i langt højere grad lægge metroen under de grønne områder og større veje (Sundbyøster Plads - Fillipsparken - Amager Hospital - Sundby Kirkegård - Backersvej - Lergravsparken). På den måde vil man genere langt færre private ejendomme.

Svarnr.: 88 Borger

Vejnavn: Stampesgade

Postnr. og by: 1702 København V

Høringssvar:

Ligesom flere af de øvrige høringssvar fra vores lokalområde, så sender jeg et høringssvar, denne gang til den supplerende høring om M5.

Eller ... det er jo forkert at blive ved med at kalde det en "høring" ... der er jo ingen der lytter. Det hele er reelt besluttet. Der gik politik i møget, men de folkevalgte i Borgerrepræsentationen svigtede deres indsættelses-ed. Pyt med beboerne ...

Nu er der mere tale om en offentlig skin-proces, som vi - altså de borgere som endnu et metrobyggeri kommer til at gå ud over de næste 11 år - forsøger at få rullet tilbage til "start", i en nærmest dum, stædig, nyttesløs insisteren på at blive hørt og ordentligt behandlet i tråd med den "demokratiske proces" som Metroselskabet, Københavns Kommune og Trafikstyrelsen har udmeldt.

På et borgermøde for nyligt, d. 7 august på Rysensteen Gymnasium spurgte en kvik borger om, i hvilken grad man ville bruge de erfaringer, der var indsamlet efter anlæggelsen af M3/M4 her i vores gade (og hvor tog begyndte at køre med passagerer i 2019). Svaret fra Metroselskabet var, at man da ikke har lavet nogen evaluering eller indsamling af erfaringer. Så der er ingen der ved ... eller interesserer sig for, hvad der fungerede/ikke fungerede, hvad der kunne gøres bedre, etc.

Straks meldte tanken sig: Endnu 10 år med møder, med nye koordinators/rådgivere/medarbejdere etc. som ikke lytter, fordi de ikke tror på dét vi siger, og som alligevel - hvis de gør - sjældent har det fornødne mandat til at indgå aftaler med os, om afprøvning af div. ad hoc-løsninger, som vi i mangel af bedre finder på sammen med nabokoordinatoren, skønt ingen af os ved om det virker, men vi er jo nødt til at være løsningsorienterede, fordi problemerne løser jo ikke sig selv ...

Tankerne drønedede rundt. Og langsomt slukkede alt håb og tiltro til processen for mig. Tanken om at skulle leve med det enorme pres det er, at bo og leve under så kummerlige vilkår i årevis, igen.

Jeg blev svimmel og fik kvalme. Tænk, der er - IGEN - ingen der lytter til os. Ingen, der tror på det mareridt vi har været igennem. Og nu gentager det hele sig!

Jeg bliver derfor NØDT til at gentage mig selv:

Ved at bygge stationen i Bernstorffsgade undgår man så godt som alle de gener, vi oplevede ved M3/M4.

Altså: I skal genoverveje en alternativ placering af endnu en metrostation i Reventlowsgade. Det giver SÅ meget bedre mening at lægge den i Bernstorffsgade!

- Der er meget mere plads til skurby og lagerplads i Bernstorffsgade
- Der er ingen naboer at genere i Bernstorffsgade
- Der er ingen naboer at kompensere i Bernstorffsgade
- Der er ingen skades-ramte beboelsesejendomme der skal slås om kompensation i Bernstorffsgade
- Børn går ikke i skole i Bernstorffsgade
- Den ny busterminal kan anlægges i Bernstorffsgade, så den er færdig samtidig med den nye metrostation i Bernstorffsgade.
- Man kan i anlægsperioden opretholde den sædvanlige drift af tog og metro på Kh, og benyttelse af adgangsveje til/fra Metro og til resten af Hovedbanegården uden forstyrrende omlægninger
- Beboerne i Reventlowsgade kan åbne deres vinduerne uden at skulle have ørepropper/hørevern på
- Beboerne i Reventlowsgade skal ikke trækkes med endnu et årelangt forhindringsløb for at komme ind og ud af ejendommen hver dag, når metrostationen lægges i Bernstorffsgade
- Vores gamle, smukke bygninger slipper for rystelser og sætningsskader, hvis stationen lægges i Bernstorffsgade
- I Stampesgade og Reventlowsgade var der under byggeriet af M3/M4 store problemer med husene omkring stationskassen, hvor husene sank og blev hævet ad flere omgange. Det sker ikke igen, hvis stationen lægges i Bernstorffsgade
- Beboerne i Stampesgade slipper for kæmperevner (fra gulv til loft) i væggene mod naboerne. Det sker ikke hvis stationen lægges i Bernstorffsgade
- Beboerne slipper for at slås med Metroselskabet om kompensation i årevis efter byggeriet er slut hvis stationen lægges i Bernstorffsgade
- De nyplantede træer på den nyindrettede stationsplads i Stampesgade/Reventlowsgade skal ikke lade livet for endnu en byggeplads/skurby hvis stationen lægges i Bernstorffsgade
- Man kan sågar bibeholde de få bil-parkeringspladser der er tilbage i Reventlowsgade, og tillige glæde sig over, at der allerede er opsat spritnye el-ladere, som ellers ville skulle fjernes/skrotes ... hvis stationen lægges i Bernstorffsgade
- Man kan bibeholde de mange cykelparkeringspladser der er anlagt ud for Reventlowsgade 20-22 og 24 i tæt nærhed til M3/M4, hvis stationen lægges i Bernstorffsgade
- I Bernstorffsgade vil passagerne kunne opnå lettere adgang til busser og fjern tog, hvis stationen lægges i Bernstorffsgade
- En station i Bernstorffsgade vil være tættere på Tivoli, Postbyen, Danske Bank Domicil etc. hvilke både pendlere og turister efterspørger

Så kære politikere,

Byd os ikke 10 år mere, når der nu findes et bedre alternativ! - Nemlig Bernstorffsgade-løsningen!

Jeres beslutning har kæmpestore konsekvenser for os der bor i området, det er os der skal leve med den.

HUSK, at selvom der gives kompensationer for alt muligt, så ændrer det ikke på at vi mistrives, bliver stressede og nogle syge, af al den støj, maskin-os, stærkt blinkende lys, råben, kørsel, støv, og evig uro, som jeres beslutning medfører. Vi er voksne og børn, unge og ældre. Ingen af os kan tåle det i så lang tid.

Dét er mennesker ikke designet til.

Og løsningen er ganske enkelt: Endnu en metrostation skal lægges i Bernstorffsgade

Bliv hørt! ... det er dét vi beder om.



Høringssvar vedr. Supplerende miljøkonsekvensrapport samt § 25 tilladelse, M5

Udvalget står ved sit tidligere høringssvar og mener stadig at Rigs-
hospitalet bør indtænkes i den planlagte metrolinje. Forlængelse af M5
og etablering af stationen som udvidet beskyttelsesrum med behand-
lingsfaciliteter for Rigshospitalets patienter og medarbejdere, er en na-
turlig konsekvens af den politiske og militære situation i Europa.

Udvalget har ikke yderligere kommentarer til høringen.

Venlig hilsen

Allan Marouf
Forperson for Østerbro Lokaludvalg

28. august 2025

Sagsnr.
2025-0245662

Dokumentnr.
2025-0245662-3

Sagsbehandler
Jonas Gilvad Høeg

Sekretariatet for Østerbro Lokal-
udvalg

Århusgade 103
2100 København Ø

EAN nummer
5798009800497

Til Københavns Kommune

Miljøvurdering & Plan
J. nr. 2023-14175
Ref. Jusha
Den 22. august 2025

Høringssvar vedr. projekt: Metrolinje M5

Tak for din henvendelse til Styrelsen for grøn arealanvendelse og vandmiljø af d. 3. juni 2025.

Efter modtagelsen af din henvendelse, har denne været sendt i intern høring i styrelsen ved flere enheder og teams.

Der er indkommet høringssvar fra følgende enheder/teams der har deltaget i høringen. Høringssvarene er vedhæftet som yderligere bilag til dette dokument:

- Miljøvurdering og Plan, Kystvande (*ingen bemærkninger*)
- Miljøvurdering og Plan, Grundvand (*se vedhæftede*)
- Miljøvurdering og Plan, Målsatte vandløb og søer (*se vedhæftede*)
- Miljøvurdering og Plan, Natur (*se vedhæftede*)

Hvis I har nogle spørgsmål, er I velkommen til at kontakte undertegnede.

Med venlig hilsen

Julie Schandorf Hansen
Fuldmægtig
+45 20 25 95 71
jusha@sgav.dk

Grundvand
J.nr. 2023-14175
Ref. GINIEL
Den 22. august 2025

Høringssvar fra Grundvand vedr. projekt Metrolinje M5

Høringsmaterialet er gennemgået i forhold til påvirkning af målsatte grundvandsforekomster jf. bekendtgørelse af lov om vandplanlægning, LBK nr. 126 af 26/01/2017.

I den supplerende miljøkonsekvensvurdering er der vurderet på målsatte grundvandsforekomster med henvisning til miljøkonsekvensrapport for M2 af maj 2024 samt udkast til kommunens § 25 tilladelse til anlæg af metrolinje M5 givet efter bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), LBK nr. 4 af 3. januar 2023. Styrelsen for Grøn arealomlægning og Vandmiljø ikke bemærkninger hertil.

Med venlig hilsen

Gitte Nielsen
Specialkonsulent

Målsatte vandløb og søer
J.nr. 2023-14175
Ref. MIDKR
Den 22. august 2025

Høringssvar fra Målsatte vandløb og søer vedr. projekt Metrolinje M5

Høringen vedrørende supplerende miljøkonsekvensrapport for metrolinje M5 er gennemgået i forhold til påvirkning af målsatte vandforekomster af de biologiske kvalitetselementer for vandløb og sø jf. lov om vandplanlægning. Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø har ingen bemærkninger til det fremsendte i forhold til ovennævnte gennemgang, da projektet ikke indeholder ændringer ift. målsatte vandløb og søer beskrevet i miljøkonsekvensrapport for M5 maj 2024.

Med venlig hilsen

Michael Dalby Kristiansen
Specialkonsulent

Københavns Kommune

Miljøvurdering og Plan
Natura 2000 og bilag IV-arter
J.nr. 2023-14175
Ref. pernr
Den 21-08-2025

Høringssvar fra Miljøvurdering og Plan vedr. projektet Metrolinje M5

Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø (SGAV) enhed for Miljøvurdering og Plan har gennemgået den supplerende miljøkonsekvensrapport for projektet metrolinje M5 samt udkastet til §25 tilladelsen.

Højbanestation v/Prags Boulevard Øst

- Padder
SGAV læser af materialet, at arten grønbroget tudse potentielt kan genindvandre til området omkring den kommende højbanestation ved Prags Boulevard *inden* anlægsfasen påbegyndes. Hvis arten forventes potentielt at indvandre til området, kan der med fordel beskrives hvorvidt der vil blive foretaget nødvendige undersøgelser og potentielle afværgetiltag i tilfældet af, at arten indtager området som levested.

Øvrige supplerende oplysninger i forhold til MKR for M5, maj 2024

- Vedr. flagermus i bygninger
Det kan med fordel uddybes hvorfor bygningerne, som står til nedrivning, ikke er flagermus egnede. SGAV læser af materialet, at bygningerne ved København H vurderes uegnede grundet, at de ligger i et område med støj, lys, forstyrrelser og et begrænset fødegrundlag. Dog beskrives det i et tidligere afsnit, at de flagermusarter som lever i og omkring KBH er tilpasset et liv med konstante påvirkninger fra støj, lys og trafik, hvorfor selve metrobyggeriet ikke vil have en yderligere negativ påvirkning på flagermus. Det fremgår af teksten, at bygningerne i området ved Prøvestenen, Amager Strandvej 3 og København H ikke er vigtige områder for flagermus, da flagermus primært vil være tilknyttet byens parker og naturområder. Med udgangspunkt i den strenge individ- og levestedsbeskyttelse jf. habitatdirektivet, kan vurderingen med fordel også uddybes med en artsspecifik tilgang, da visse flagermusarter udelukkende benytter bygninger til yngle- og rasteområder.
- Vedr. padder
SGAV bemærker, at hvis fund af fredede arter skal flyttes til andre eksisterende eller nyetablerede paddevandhuller, bør det sikres at vandhullerne er både fuldt funktionelle og søen de flyttes til ligner mest muligt den sø, de flyttes fra. Derudover bør metoden for indsamlingen af padder beskrives.

Eventuelle manglende oplysninger og data

- Vedr. udskydelse af vurderinger

Der henvises til høringssvaret som SGAV (dengang Miljøstyrelsen) afgav i forbindelse med høringen af miljøkonsekvensrapporten for M5, maj 2024 ift. til tilgangen til beskyttede arter og udskydelse af vurderinger.

Med venlig hilsen

Pernille Raun Klausen

Biolog | Miljøvurdering og Plan

Administrativt høringssvar: Supplerende miljøkonsekvensrapport og udkastet til § 25-tilladelse for første etape af metrolinje M5

Region Hovedstaden har følgende administrative bemærkninger til den supplerende miljøkonsekvensrapport og udkastet til § 25-tilladelse, som er i offentlig høring fra den 2. juni til den 24. august 2025.

Region Hovedstaden takker for muligheden for at afgive bemærkninger og har i denne høring fokus på en mulig placering og anlæg af slusksakt i området omkring Vesterbrogade og Trommesalen.

Vi ønsker at gøre opmærksom på, at Region Hovedstadens regionale buslinje **250S** kører gennem det berørte område og potentielt vil kunne blive væsentligt påvirket af de foreslåede trafikomlægninger med kørsel i busbaner og afspærringer i forbindelse med anlægsarbejdet.

Det fremgår, at anlægsarbejdet – afhængigt af placeringen af slusksakten – kan medføre betydelige trafikmæssige gener, herunder:

- **Lukning af Trommesalen for biltrafik i op mod tre år, og**
- **væsentlig påvirkning af trafikken på Vesterbrogade i op til tre år**, enten som fuld påvirkning eller i form af reduceret fremkommelighed ved sammenlægning af busbane og svingbane.

Dette vil kunne få alvorlige konsekvenser for fremkommeligheden og regulariteten for den regionale busstrafik i området – med risiko for forsinkelser, uregelmæssig drift og deraf følgende fald i passagertal. I yderste konsekvens kan dette medføre et øget tilskudsbehov for at opretholde det nuværende serviceniveau.

Region Hovedstaden vil derfor anmode om følgende:

1. **Tidlig involvering af Movia i planlægningen**, så eventuelle konsekvenser for de regionale buslinjer kan vurderes og adresseres tidligt i processen. Det er afgørende, at Movia inddrages minimum 12 måneder før forventet anlægsstart, så regionen kan tage højde for ændringerne i sin årlige trafikbestilling, som typisk ligger i oktober.
2. **Særskilt høring af Region Hovedstaden vedr. trafikafvikling**, hvor busstrafikken forventes påvirket, med henblik på at sikre hensyntagen til den kollektive trafik og mulige afværgeforanstaltninger.
3. **Økonomisk kompensation fra bygherre**, såfremt der opstår behov for omlægninger eller forstærkninger af busdriften som følge af anlægsarbejdet. Regionen anser det

som rimeligt, at bygherre dækker eventuelle meromkostninger, der opstår som direkte følge af anlægsrelaterede forhold.

Vi ser frem til fortsat dialog og samarbejde med Københavns Kommune og relevante parter med henblik på at sikre en smidig anlægsproces med mindst mulig negativ indvirkning på den kollektive trafik og dens passagerer.

Med venlig hilsen

David Meinke

Direktør i Center for Regional Udvikling
Region Hovedstaden

Offentlig remiss angående supplerande miljökonsekvensutvärdering av metrolinje M5 och möjligheten för anslutning av Öresundsmetron

STRING Megaregion tackar för möjligheten att lämna synpunkter på den supplerande miljökonsekvensutvärderingen angående förslaget till ny metrolinje M5 mellan København H och Prags Boulevard med en senare etapp vidare till Lynetteholm.

STRING är en politisk medlemsorganisation för städer och regioner mellan Oslo och Hamburg som arbetar för förbättrad gränsöverskridande, och grönare, infrastruktur.

Som en av STRING:s främsta prioriteringar har avlägsnandet av flaskhalsar längs ScanMed-korridorens norra del och nya fasta förbindelser över Öresund en framskjuten position. I vårt remissvar på den miljökonsekvensrapport för M5 som presenterades i maj 2024, framhölls att öppningen av Fehmarn Bält-förbindelsen år 2029 kommer att förbättra möjligheterna för godstågs- och fjärrtågstrafiken mellan Skandinavien och kontinenten, men samtidigt sätta press på den framtida kapaciteten. För att realisera europeiska och nationella målsättningar om att minska miljö och klimatbelastningen från transportsektorn behövs tillräcklig spårkapacitet i trafiksystemet över Öresund. En Öresundsmetro kommer kunna frigöra spårkapacitet på Öresundsbron genom att flytta över lokaltrafik och därmed frigöra kapacitet till gods- och fjärrtåg. Detta är lika, om inte mer, aktuellt idag.

En lösning för M5 som framhåller vikten av fortsatt arbete för att en Öresundsmetro ska realiseras är viktig. STRING anser det olyckligt att den underjordiska förgreningskammare mellan Prags Boulevard och Lergravsparken för en fortsättning av metron till Malmö som tidigare fanns med i planeringen, har slopats.

Malmö stad och Köpenhamns kommun har under flera år undersökt och beskrivit möjligheterna för en etablering av en ny metrolinje över Öresund via en anslutning till den kommande M5-linje. STRING anser det viktigt att det ges möjlighet för ett beslut på en senare tidpunkt för en framtida etablering av en Öresundsmetro, trots att en förgreningskammare inte längre finns med i utbyggnadsplanerna. Dock beskrivs i den supplerande miljökonsekvensrapporten möjligheten för att en Öresundsmetro skulle kunna anslutas till stationen Prags Boulevard Øst, vilket STRING anser är positivt.

Därutöver vill STRING framhålla:

Den särskilda utredare som den svenska regeringen tillsatte i juni 2025 med uppgift att undersöka och förbereda för en bilateral utredning mellan svenska och danska myndigheter om behovet av nya fasta förbindelser över Öresund kommer ha en avgörande betydelse. Det är viktigt att följa, bevaka och aktivt delta i denna utredning för att säkerställa hur Öresundsmetron kan anslutas både i Malmö och Köpenhamn.

Både Köpenhamn och Malmö är storstäder med stor befolkningstillväxt. Redan idag utgör städerna tillsammans fler än en miljon invånare. I Köpenhamn kommer Refshaleøen, Nordhavn och inte minst på Lynetteholm att ge ett stort tillskott av nya bostäder och arbetsplatser i centrala Köpenhamn. På samma sätt sker stadsutvecklingen i Malmö och tillsammans planeras för över 100 000 nya arbetsplatser och invånare. De nya stadsdelarna på båda sidor av Öresund kommer att kunna bindas samman på ett effektivt sätt av en framtida Öresundsmetro.

Kapaciteten omkring Öresund är ansträngd och det förväntas att efterfrågan på ytterligare



Oslo



kapacitet för godståg och fjärrtåg ökar efter öppnandet av Fehmarn Bält-förbindelsen år 2029. Köpenhamns huvudbangård blickar in i kapacitetsutmaningar för lokal, regional och internationell tågtrafik. En Öresundsmetro kan flytta över lokal och regional trafik från det nuvarande Öresundsregionala tågsystemet och därmed skapa mer plats till regionaltåg och fjärrtåg med destination Köpenhamns H.



Thomas Becker

Managing Director

E-mail: thbec@stringmegaregion.org

Mobile: +45 29617010



Oslo



ØSTFOLD
FYLKESKOMMUNE



VÄSTRA
GÖTALANDSREGIONEN



City of
Gothenburg



Region Halland



SKÅNE
HELSINGBORG



Kiel. Sailing City



City of Malmö



AKERSHUS
FYLKESKOMMUNE



Region
Hovedstaden



REGION
SJÆLLAND



Region Syddanmark



SCHLESWIG-HOLSTEIN



Hamburg



Malmö stad
Kommunstyrelsen

Datum

Yttrande

Adress

August Palms Plats 1

Diarienummer

STK-2025-970

Till

Köpenhamns kommun,
Økonomiforvaltningen

Malmö stads yttrande avseende Köpenhamns kommuns underrättelse om miljökonsekvensbeskrivning för metrolinje M5

F2 2024 - 12755

Sammanfattning

Malmö stad välkomnar möjligheten från Köpenhamns kommun att inkomma med synpunkter i samband med underrättelse om kompletterande miljökonsekvensbeskrivning för metrolinje M5 (etapp 1) och ett reviderat utkast till tillstånd enligt paragraf 25 i miljöprövningslagen.

Malmö stad bedömer att de nya föreslagen till lösningar ger en sämre tillgänglighet för resande mellan Malmö C och Köpenhamn H via en framtida Öresundsmetro på grund av extra tågbyten på Prags Boulevard Øst och längre restid. Malmö stad framhåller därför att Öresundsmetron bäst genomförs med anslutning till M5 både söderut mot Köpenhamn H och norrut mot Prags Boulevard Øst/Lynetteholm.

Yttrande

Malmö stad välkomnar möjligheten från Köpenhamns kommun att inkomma med synpunkter i samband med samrådet om kompletterande miljökonsekvensbeskrivning för metrolinje M5 (etapp 1) och ett reviderat utkast till tillstånd enligt paragraf 25 i miljöprövningslagen.

Den kompletterande miljökonsekvensbeskrivningen beskriver förslag för att optimera linjedragningen av M5. Malmö stad ser positivt på, att en framtida anslutning av en metro mellan M5 och Malmö fortsatt är möjlig till stationen Prags Boulevard Øst via förbindelsen till KVC på Prøvestenen. Malmö stad bedömer dock att de nya föreslagen till lösningar ger en sämre tillgänglighet för resande mellan Malmö C och Köpenhamn H via en framtida Öresundsmetro på grund av extra tågbyten på Prags Boulevard Øst och längre restid. Malmö stad framhåller därför att Öresundsmetron bäst genomförs



med anslutning till M5 *både* söderut mot Köpenhamn H och norrut mot Prags Boulevard Øst/Lynetteholm.

Malmö stad anser att förslaget harmoniserar väl tidsmässigt med kommunstyrelsens beslut den 5 juni 2024 om att godkänna planeringsinriktningen för arbetet med en fördjupad översiktsplan avseende Öresundsmetrans linjedragning, placering av stationer i Malmö och sammanhang med nuvarande och framtida stadsutveckling. Sammantaget påvisar den kompletterande miljökonsekvensbeskrivningen för M5 i Köpenhamn och den fördjupade översiktsplanen avseende Öresundsmetron i Malmö, att det nu finns möjlighet att säkra anslutningarna för Öresundsmetron på båda sidorna av sundet.

Malmö stad vill påtala vikten av fortsatt arbete för att Öresundsmetron ska realiseras med en anslutning till metrolinjen M5, primärt genom att en förgreningskammare mellan Prags Boulevard och Lergravsparken (som säkrar direkt förbindelse till Köpenhamn H) eller sekundärt genom anslutning till Prags Boulevard Øst (som kräver tågbyte).

En anslutning av Öresundsmetron till metrolinjen M5 bidrar till ökad tillgänglighet och fler valmöjligheter för resenärer och arbetspendlare i Öresundsregionen. Den ger också en viktig avlastande effekt kapacitetsmässigt för Köpenhamn H.

Malmö stad bedömer vidare att anslutningen till M5 möjliggör en effektiv klimatvänlig direktkoppling mellan de nya kustnära stadsutvecklingsområdena i Malmö och Köpenhamn, där det sammanslaget planeras för mer än 100 000 nya invånare och arbetsplatser inom de kommande decennierna.

Det finns flera olika beräkningar som visar på stora samhällseffekter av en Öresundsmetro. En ökad tillgänglighet med en Öresundsmetro skulle medföra väsentligt kortare restider, tätare avgångar och därmed en utvidgad regional arbetsmarknad. De senaste beräkningarna visar att Öresundsmetron skulle ge en nettonuvärdeskvot (NNK) på 0,23, vilket innebär att för varje investerad krona blir nyttan från Öresundsmetron 1,23 kronor.

Den svenska regeringen har i juni 2025 gett en särskild utredare i uppgift att genomföra ett förberedande arbete, som skall leda till underlaget för en bilateral utredning mellan svenska och danska myndigheter om behovet av nya fasta förbindelser över Öresund. Det är därför av viktigt att fortsätta följa, bevaka och ett aktivt deltagande i pågående utredningar om hur Öresundsmetron kan anslutas både i Malmö och Köpenhamn.

Med anledning av Metroselskabets förslag till kompletterande miljökonsekvensbeskrivning av M5 föreslår Malmö stad följande rekommendationer i det fortsatta arbetet:



- Malmö stad förordar fortsatt möjlig anslutning via en förgreningskammare mellan M5 och metrodepån på Prøvestenen vid Lergravsparken/Jenagade. Denna lösning ger mest samhällsekonomisk nytta och den mest direkta tillgängligheten för resenärer i en framtida Öresundsmetro mellan Köpenhamn och Malmö.
- Malmö stad anser det av vikt att om lösningen i den kompletterande miljökonsekvensbeskrivningen väljs med spåranslutning mellan Prags Boulevard Øst och metrodepån på Prøvestenen, att spårförbindelsen i så fall dimensioneras och förbereds för en framtida etablering av Öresundsmetron.
- Malmö stad är öppna för att föra en dialog om att ge bidrag till utredning och anslutning av Öresundsmetron tillsammans med övriga intressenter på den svenska och den danska sidan av sundet.

Ordförande

Katrin Stjernfeldt Jammeh

Sekreterare

Nicklas Löfström

2025-07-21

Magnus Månsson

+4641362472

magnus.mansson@eslov.se

Eslövs kommuns yttrande avseende Köpenhamns kommuns underrättelse om miljökonsekvensbeskrivning för metrolinje M5

Eslövs kommun välkomnar möjligheten från Köpenhamns kommun att inkomma med synpunkter i samband med samrådet om kompletterande miljökonsekvensbeskrivning för metrolinje M5 (etapp 1) och ett reviderat utkast till tillstånd enligt paragraf 25 i miljöprövningslagen.

Den kompletterande miljökonsekvensbeskrivningen beskriver förslag för att optimera linjedragningen av M5. Eslövs kommun ser positivt på, att en framtida anslutning av en metro mellan M5 och Malmö fortsatt är möjlig till stationen Prags Boulevard Øst via förbindelsen till KVC på Prøvestenen. Eslövs kommun bedömer dock att de nya föreslagen till lösningar ger en sämre tillgänglighet för resande mellan Malmö C och Köpenhamn H via en framtida Öresundsmetro på grund av extra tågbyten på Prags Boulevard Øst och längre restid. Eslövs kommun framhåller därför att Öresundsmetron bäst genomförs med anslutning till M5 *både* söderut mot Köpenhamn H och norrut mot Prags Boulevard Øst/Lynetteholm.

En anslutning av Öresundsmetron till metrolinjen M5 bidrar till ökad tillgänglighet och fler valmöjligheter för resenärer och arbetspendlare i Öresundsregionen. Den ger också en viktig avlastande effekt kapacitetsmässigt för Köpenhamn H.

Eslövs kommun bedömer vidare att anslutningen till M5 möjliggör en effektiv klimatvänlig direktkoppling mellan de nya kustnära stadsutvecklingsområdena i Malmö och Köpenhamn, där det sammanslaget planeras för mer än 100 000 nya invånare och arbetsplatser inom de kommande decennierna.

Utöver det anser Eslövs kommun vikten av att följa utvecklingen av pågående detaljerade tekniska utredningar om hur Öresundsmetron kan anslutas både i Malmö och Köpenhamn. Detta efter att den svenska regeringen i juni 2025 har gett en särskild utredare i uppgift att genomföra ett förberedande arbete, som skall leda till underlaget för en bilateral

utredning mellan svenska och danska myndigheter om behovet av nya fasta förbindelser över Öresund.

Med anledning av Metroselskabets förslag till kompletterande miljökonsekvensbeskrivning av M5 föreslår Eslövs kommun följande rekommendationer i det fortsatta arbetet:

- Eslövs kommun förordar fortsatt möjlig anslutning via en lösning som ger den mest direkta tillgängligheten för resenärer i en framtida Öresundsmetro mellan Köpenhamn och Malmö.
- Eslövs kommun anser det av vikt att om lösningen i den kompletterande miljökonsekvensbeskrivningen väljs med spåranslutning mellan Prags Boulevard Øst och metrodepån på Prøvestenen, att spårförbindelsen i så fall dimensioneras och förbereds för en framtida etablering av Öresundsmetron.
- Eslövs kommun deltar gärna i dialog om Öresundsmetron tillsammans med övriga intressenter på den svenska och den danska sidan av sundet.

Jeg skriver som beboer i området omkring Sundbyøster Plads og Lergravsparken for at udtrykke min stærke modstand mod det fremlagte projektforslag for M5-metrolinjen, som nu er formaliseret i 'Aftale mellem regeringen og Københavns Kommune'. De fremlagte miljøkonsekvensrapporter viser tydeligt, at den valgte linjeføring vil påføre vores etablerede boligområde en urimelig og uforholdsmæssig stor byrde i over et årti.

1. Uacceptabel ødelæggelse af byrum og børns legeområder

Sundbyøster Plads, som i 2022 blev renoveret for 10 millioner kroner for at skabe et attraktivt og tiltrængt grønt byrum, står nu til at blive fuldstændig ødelagt af flere års metrobyggeri. Denne plan er ikke blot et spild af offentlige midler – den er en direkte forringelse af livskvaliteten for områdets beboere. Pladsen er et centralt samlingspunkt for både børn, unge og ældre, og dens midlertidige forsvinden vil efterlade et stort hul i lokalmiljøet.

Endnu mere alvorligt er konsekvenserne for områdets børn. Sundbyøster Skoles legeplads planlægges inddraget som byggeplads, hvilket vil skabe et utrygt miljø for eleverne, med støj, støv og tung trafik tæt på skolen i årevis. Flere forældre og lærere har advaret om, at dette vil forstyrre undervisningen, begrænse børnenes adgang til sikker udendørs leg og forringe deres trivsel i en afgørende periode af deres opvækst.

Isbjørnelegepladsen – et af de få offentlige legeområder i nærområdet – vil ligeledes blive ramt af støj, adgangsbegrænsninger og periodiske lukninger. At fratage børn og familier disse rekreative muligheder i så mange år er uacceptabelt og vidner om manglende hensyn til dem, der lever her.

2. Sårbarhed over for vibrationer og generende støj for beboere

Ud over de sociale og rekreative tab er området præget af ældre bygninger fra 1930'erne, som er særligt udsatte for vibrationspåvirkninger. Miljøkonsekvensrapporterne anerkender risikoen for bygningsskadelige vibrationer under anlægsarbejdet. Hertil kommer den vedvarende belastning af beboerne fra støjgener forårsaget af tunge maskiner, døgndrift på byggepladser og omlægning af trafik. Disse forhold vil over en lang periode påvirke beboernes søvn, helbred og generelle trivsel markant.

At placere en tunnel under et sådant område og etablere byggepladser tæt ved er derfor uacceptabelt. Hvis projektet gennemføres, må der stilles krav om de strengest mulige grænseværdier for både vibrationer og støj, omfattende afværgeforanstaltninger samt kontinuerlig overvågning og rapportering.

3. Langvarige gener fra tung trafik og anlægsarbejde

De ovenstående problemer forværres yderligere af de massive trafikale konsekvenser, som anlægsarbejdet vil medføre. Den omfattende lastbiltrafik til og fra byggepladserne vil over flere år skabe støj, luftforurening og øget risiko for ulykker i området. For beboere betyder dette en markant forringelse af hverdagslivet og en konstant belastning af både helbred og trivsel.

De samlede konsekvenser – ødelæggelsen af et nyrenoveret byrum og vitale legeområder for børn, risiko for skader på ældre bygninger samt massiv og vedvarende belastning af beboerne med støj, vibrationer og trafikgener – er uacceptabel. Denne linjeføring prioriterer ikke de mennesker, der allerede bor her, og underminerer både sociale og økonomiske værdier. Jeg opfordrer derfor til, at der findes alternative løsninger, som respekterer eksisterende boligområder og beskytter børns og beboeres livskvalitet.

Med venlig hilsen

Nikita