

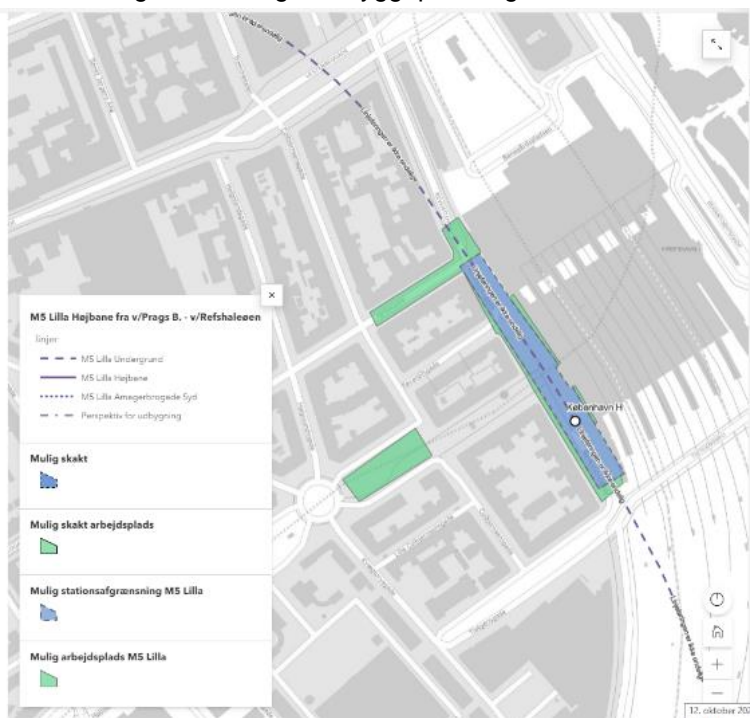
Høringssvar fra Movia til idefasehøring for metrolinje M5

Københavns Kommune har den 5. september 2022 udsendt en indkaldelse af ideer og forslag som et første skridt mod en miljøkonsekvensvurdering af metrolinje M5. Movia vil gerne kvittere for muligheden for at afgive høringssvar og fortsætte samarbejdet om den kollektive mobilitet i hovedstaden. Movia har noteret sig, at Københavns Kommune efterspørger bemærkninger til forslagene til stationer og byggepladser, samt eventuelle særlige miljøforhold.

Projektet metrolinje M5 består to varianter, Orange og Lilla, som er nærmere beskrevet på hjemmesiden [Metrolinje M5 \(arcgis.com\)](https://www.movia.dk/da/ny-metro-linje-m5) i form af en kortfunktion og tilhørende materiale. Movia har følgende bemærkninger til det samlede materiale:

Københavns Hovedbanegård (M5 Lilla):

Ved Københavns Hovedbanegård rummer forslaget to varianter af tilslutning til den eksisterende station. I hovedforslaget er den nye metrostation placeret ved Reventlowsgade, hvor Movia i dag betjener området med buslinje 23 som kører via Istedgade. Under anlægsfasen bliver området omkring krydset Istedgade/ Reventlowsgade inddraget til byggeplads og som konsekvens skal linje 23 omlægges. En sådan



omlægning vil betyde et længere skift for passagererne og et behov for at etablere midlertidige stoppesteder i tilknytning til Hovedbanegården. Linje 23 er dog en lavfrekvent linje med kun to afgang i timen og mindre passagemængder, så det er ikke mange, der bliver ramt. Anlægsperioden af metrostationen kan dermed foregå uden den store påvirkning af buspassagerer.

En variant af stationsplaceringen ved Hovedbanegården er en placering under den nuværende busterminal ved Bernstorffsgade. Af projekthjemmesiden fremgår det, at taxaholdepladser og busterminalen skal genplaceres under anlægsfasen, men ikke hvortil, eller hvorvidt disse funktioner bliver genetableret ovenpå den kommende metrostation.



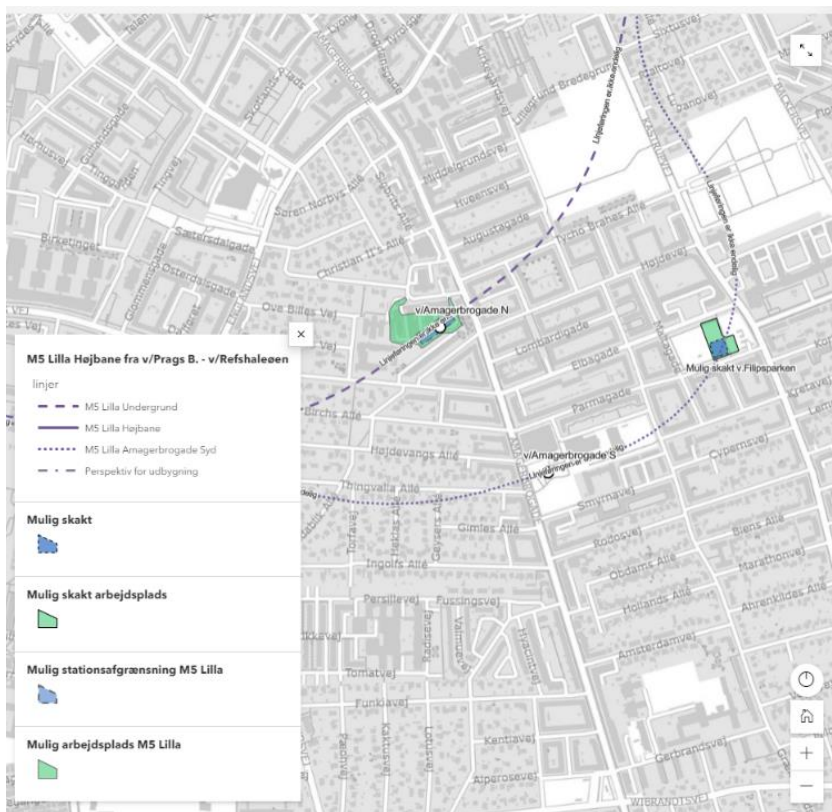
En lukning af Bernstorffsgade og genplacering af busterminalen under anlægget af metrostationen vil betyde omlægninger for busdriften, der vil berøre mange passagerer. Busterminalen betjener tunge buslinjer som 31, 2A, 7A, 5C og 250S m.fl., og Movia savner en redegørelse for, hvor og hvordan busterminalen tænkes midlertidigt placeret under anlægsfasen. Movia savner derudover en redegørelse for genetablering af busterminalen efter anlæg.

Når anlægget af metrostationen er færdigt, og hvis busterminalen kan flyttes tilbage til den oprindelige placering, ser Movia imidlertid nogle fordele ifm. skift mellem bus og metro ved etablering af direkte nedgang til metrostationen (og via concourse-niveau også til F+R, S-tog og den eksisterende metro) fra busterminalen. Derudover anbefaler Movia at:

- tilbageflytningen af busterminalen medfører opgradering ift. ind- og udkørsel ved f.eks. placering i Tivoli-siden
- pladsforhold forbedres til gavn for både passagerer og busser, samt generel kapacitet.
- dækket over metrostationen har tilstrækkelig styrke til at bære en busterminal.

I forbindelse med en yderligere detaljering af stationsvarianten Bernstorffsgade deltager Movia gerne i samarbejde om udformning af station og terminal, samt sikring af gode skifteforhold mellem bus og bane.

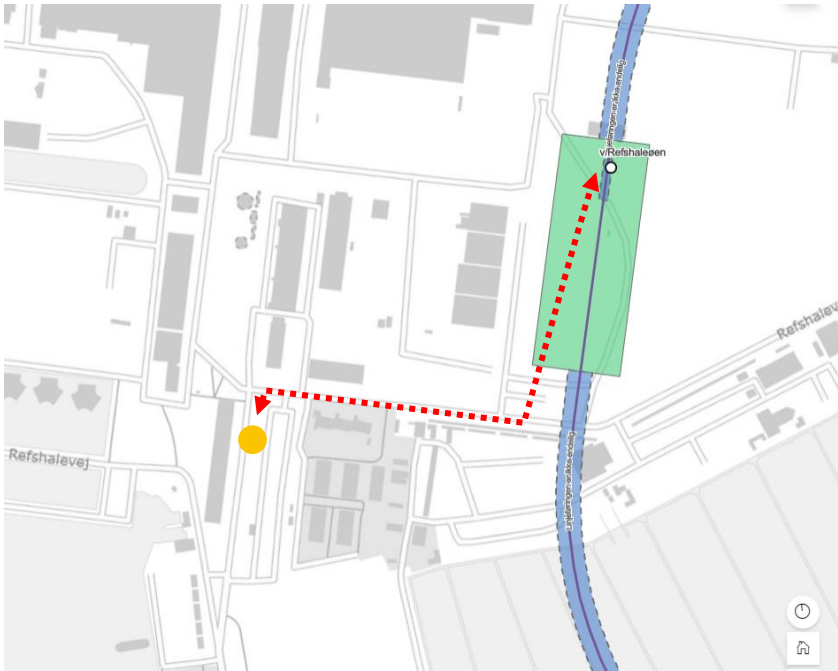
Amagerbrogade (M5 Lilla):



Ved Amagerbrogade er der to varianter af linjeføring og dermed to mulige stationsplaceringer. For at kunne etablere et godt skifte mellem metro og bus, gælder for begge løsninger, at der skal afsættes plads til stoppesteder af høj kvalitet. Dette stoppestedspær kommer til at være et stort skiftested, hvor passagerer fra området syd for Amagerbrogade station kan skifte til metro. Et godt skiftested inkluderer også en sikker krydsning af Amagerbrogade i form af et signalanlæg til krydsning i gadeniveau eller eventuel en forlængelse af den kommende stations concourse niveau, så der er adgang fra begge sider af Amagerbrogade. Her ønsker Movia at gøre opmærksom på fordelene ved at kombinere en station ved Amagerbrogade med den eksisterende fodgængertunnel ved Tycho Brahes Allé.

Refshaleøen (M5 Lilla og M5 Orange)

Ved Refshaleøen er der to varianter af stationsudformning, som afhænger af om linjeføringen sker via en højbane eller en tunnel, da en tunnelløsning betyder en underjordisk station, mens stationen ved en højbane bliver hævet over terræn. Movia betjener på nuværende tidspunkt området ved stoppestedet Refshaleøen, hvor linje 2A har en vendeplads og elbusserne lader op. Ved en fremtidig stationsbygning, enten over terræn eller underjordisk, bliver gangafstanden til 2A over 400 meter, hvilket ikke er et attraktivt skifte for passagerer. Ved at flytte stoppestedet til metrostationen Refshalen kan der etableres et skiftested som giver en god forbindelse til Holmen, Christianshavn og videre mod Indre By.



Movia anbefaler derfor, at der ved den kommende station Refshaleøen afsættes arealer til en busvenderplads og eventuelt plads til chaufførlokaler og opladning af busser.

Movia ser frem til fortsat at bidrage med rådgivning om de bedste grønne løsninger, både i forbindelse med udbud af den kollektive transport og i det videre planlægningsarbejde sammen med Københavns Kommune og Metroselskabet. Movia vil i den forbindelse gerne tilbyde et møde, hvor den fremadrettede indsats for at sikre sammenhængende, attraktiv mobilitet kan drøftes nærmere, herunder Movias bistand hertil.

Venlig hilsen

Peter Rosbak Juhl
Udviklingschef

Udvikling, Trafik og Planlægning
E-mail: PRJ@moviatrafik.dk