



SYDHAVNEN

Ringen sluttet - med bus

- Vision for kollektiv trafikbetjening

Maj 2006

SYDHAVNEN
Ringens sluttes - med bus
Vision for kollektiv trafikbetjening

Redaktion og grafisk tilrettelæggelse
Hovedstadens Udviklingsråd
Trafikdivisionen

Udgivet maj 2006 af
Hovedstadens Udviklingsråd
Gl. Køge Landevej 3
2500 Valby

Telefon 36 13 14 00
e-mail hur@hur.dk

Forsidefoto: Jørgen Skielboe, HUR

Trykt hos Fihl-Jensen Grafisk Produktion

Oplag 350

Kort gengivet med
Kort- og Matrikelstyrelsens tilladelse
G13-00 Copyright

ISBN 87-7971-173-1

SYDHAVNEN

Ringen sluttet - med bus

- Vision for kollektiv trafikbetjening

Maj 2006

Indholdsfortegnelse

Forord	3
1. Den nye bydel Sydhavnen	4
2. Trafikbetjening af Sydhavnen	6
3. Kollektiv trafik.....	9
4. Vision for kollektiv trafikbetjening af Sydhavnen	12
5. Det videre arbejde	16
Forslag til stoppestedsmiljøer	17



Mads Lebech (C)
Borgmester og formand for
Hovedstadens Udviklingsråd

Københavns Kommunes udpegning af dele af Sydhavnsområdet som et fokusområde understøttes regionalt med henblik på omdannelsen til et nyt byområde. På grund af det store potentiale for bolig- og erhvervsetablering samt på grund af mulighederne for at opnå en høj trafikalt tilgængelighed, er området i Regionplan 2005 udpeget som et særligt fokusområde. Udviklingen i et sådant område skal fremmes i samarbejde med de involverede parter - kommunen, regionale/statslige myndigheder, bygherrer og øvrige interessenter.

Størstedelen af erhvervsområderne er beliggende stationsnært, dvs. inden for en afstand af 1.000 m fra Dybbølsbro og Sydhavn stationer. Derimod ligger størstedelen af de nye boligområder langs havneløbet med en afstand på 1.000 – 1.500 m fra disse stationer. Det er derfor forudsat, at der etableres en effektiv busbetjening af fokusområdet med tilknytning til de nærliggende stationer.

Det er HURs vurdering, at en sådan højklasset buslinje gennem Sydhavnsområdet skal forbindes til Hovedbanegården og Ny Ellebjerg Station. I praksis bliver det tale om en forlængelse af Ringbanen til København H med en hurtig og højfrekvent busforbindelse.

En sammenkædning af byomdannelsen med en offentlig adgang til land- og vandarealer langs havneløbet samt en effektiv kollektiv trafikbetjening, herunder en forbedret adgang til S-banenettet, er af regional interesse. De mange nye arbejdspladsintensive virksomheder der er opstået i området ved Frederikskaj, kan også understøttes af en ny højklasset busforbindelse gennem Sydhavnsområdet.

HUR har, i samarbejde med Københavns Kommune, udarbejdet en vision for en sådan højklasset kollektiv trafikbetjening af den nye bydel. I første omgang skal der sættes på højklassede busser, dvs. moderne og effektive busser, hvor bussernes fremkommelighed er højt prioriteret. Bussen har den fordel frem for toget, at den er et fleksibelt transportmiddel, der nemt kan tilpasses udviklingen i det område, hvor den skal køre. Kvalitet og udformning, fx af stoppesteder, skal være helt i top. Også cyklister og fodgængere, såvel voksne som børn, skal have attraktive og sikre transportforhold, og det skal være nemt at skifte mellem forskellige transportmidler.

Efter beslutningen om at anlægge en Metro Cityring i København vil det på langt sigt være en diskussion værd med en metroafgrening til Hvidovre via Ny Ellebjerg Station. En sådan metroafgrening vil i givet fald helt eller delvist blive fremført i en tunnel under Sydhavnsområdet.

Indtil da kunne den kollektive trafikbetjening af Sydhavnen gennemføres som foreslået i denne rapport.

1. Den nye bydel Sydhavnen

MÅL

Sydhavnen er et byomdannelsesområde, der rummer store herlighedsværdier på grund af nærheden til vandet. Af Københavns Kommuneplan 2005, Byudviklingsstrategi, fremgår, at målet med byomdannelsen er:

- at skabe et nyt funktionsblandet bykvarter af høj standard med et familievenligt boligmiljø, hvor erhvervs-, kulturelle, offentlige og publikumsorienterede funktioner er integreret i området, samt
- at trække vandet ind i området, og dermed skabe et unikt miljø, der vil være attraktivt både lokalt og for hele byen.

Over en årrække forventes det, at der bygges op mod 5.000 attraktivt beliggende boliger – fra Sluseholmen i syd til Havneholmen i nord.

Af Københavns Kommuneplan 2005, Hovedstruktur, fremgår, at planlægningen i Sydhavnen skal indeholde en undersøgelse af muligheden for en højklasset kollektiv trafikbetjening.

PRINCIPPER

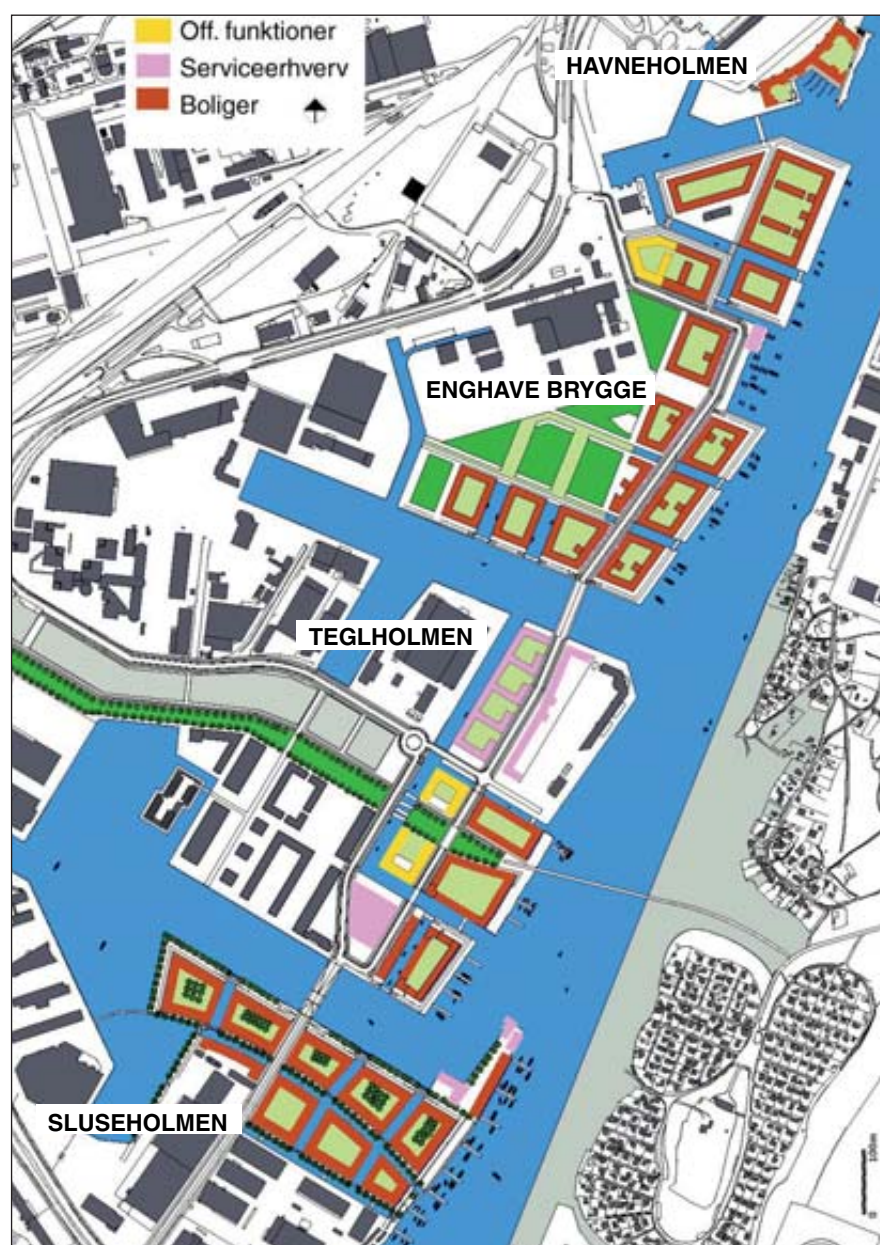
Københavns Kommune og Københavns Havn har udviklet en helhedsplan for den del af Sydhavnsområdet, der ligger langs havneløbet. Det er målet at etablere kanalbyer på Enghave Brygge, Teglholmen og Sluseholmen med en klar struktur og med mulighed for en etapevis udbygning. I hovedstrukturen indgår en boulevard, som fra Havneholmen i nord til Sluseholmen i syd sammenbinder de nye byområder via broer over Teglværksløbet og Frederiksholmsløbet. Områdets serviceforsyning i bred forstand – butikker, institutioner mv., vil som hovedregel blive etableret i tilknytning til denne boulevard og områdets grønne kiler.

I hele byomdannelsesområdet påregnes det, at der kan opføres op mod 450.000 m² boligareal samt yderligere 200.000 m² erhvervsbebyggelse. Der findes i dag ca. 150.000 m² erhvervsbyggeri. Området vil herefter rumme op mod 10.000 indbyggere og omkring 8.000 arbejdspladser.

SYDHAVNEN

Sydhavnens udbygning vil ske i etaper, og størstedelen af omdannelsen forventes tilendebragt inden 2017. På Sluseholmen er byggeriet allerede begyndt. I første omgang vil Sluseholmen og Teglholmen blive forbundet med

Boliger	450.000 m ²
Erhverv	200.000 m ²
Eksist. erhverv	150.000 m ²
I alt	800.000 m ²



Byudviklingen i Sydhavnen

1. Den nye bydel Sydhavnen



Flyfoto over Sydhavnen med Sluseholmen t.v. og Teglholmen t.h.

en bro, og på et senere tidspunkt forventes også etableret en broforbindelse mellem Teglholmen og Enghave Brygge. På Teglholmen er der allerede etableret boliger i den vestlige del, og der er plads til flere. I den østlige del af Teglholmen planlægges boliger til indflytning i 2008.

Byomdannelsen på Enghave Brygge, der bl.a. afhænger af en afklaring af miljøforholdene omkring H.C. Ørsted Værket, er planlagt i 2 etaper, henholdsvis før og efter 2012. Ved Frederiksholmsløbet, mellem Teglholmen og Enghave Brygge, er store arealer lokalplanlagt til erhverv og industriformål. Det vil blive vurderet, om plangrundlaget skal ændres herunder, om det er muligt og hensigtsmæssigt at indpasse boliger på dette sted.



Sydhavnsområdet

2. Trafikbetjening af Sydhavnen

BAGGRUND

Omdannelsen af havneområderne i Sydhavnen har været i gang gennem en længere årrække. Hidtil har omdannelsen primært omfattet nye kontorbygninger. I 10-årsperioden 1994-2003 er der således opført i alt omkring 150.000 m² erhvervsareal, særligt langs Sydhavnsgade og Scandiagade.

I Kommuneplan 2001 blev et stort areal udpeget til fokusområde for nye boliger med stor herlighedsværdi i kombination med serviceprægede erhverv. De fleste af disse erhvervsområder ligger stationsnært, dvs. indenfor en afstand af op til 1.000 meter fra Dybbølsbro og Sydhavn stationer. Boligområderne ligger derimod for det meste længere væk fra disse 2 stationer, 1.000 – 1.500 m.

Af kommuneplanens byudviklingsstrategi fremgår, at der forventes etableret en effektiv og højklasset busbetjening

af fokusområdet med tilknytning til de nærliggende stationer.

GENERELT

I helhedsplanen for Sydhavnen nævnes 4 temaer som betydningsfulde for havnens udvikling: karréen, bygningsfronten langs det store havneløb, kanalerne og Boulevarden. Sydhavnens forskellige sektioner vil blive bundet sammen af en linear trafikstruktur, Boulevarden, som vil løbe nord-syd parallelt med havneløbet.

Boulevarden vil bestå af vejbane, cykelsti og strækninger med fortov. Boulevarden vil forløbe over 2 broer, den 1. fra Sluseholmen til Teglholmen, den 2. fra Teglholmen til Enghave Brygge. Fodgængerstrøget vil dels forløbe langs Boulevarden, dels ad promenader langs vandet. Cykelstier vil forbinde byområdet med Sydhavn Station mod vest og mod Vestamager mod øst via en cykel/

gangbro over havneløbet. En hovedsti vil følge Boulevarden og krydse de to forbindelser over Havneløbet.

Vejnettet vil give Sydhavns kvarteret god adgang til det overordnede trafiksystem i de tre koblingspunkter – Vasbygade ved H.C. Ørsted Værket i nord, Sydhavn Plads mod vest og Sjællandsbroen mod syd. Langs Boulevarden og i nærheden af rekreative områder vil skoler, sportsfaciliteter og andre institutioner, bl.a. en Aqua Science Park, blive placeret. Andre fællesfunktioner for den nye Sydhavn vil også blive lokaliseret langs den nord-sydgående boulevard. Dette vil sikre en central og en trafikalt tilgængelig placering.

Helhedsplanen for den nye Sydhavn skal realiseres over en periode på 10-15 år. Helheden må således realiseres i etaper, der hver for sig er meningsfulde både funktionelt, herunder trafikalt,



Sydhavn Boulevard, den centrale vej gennem Sydhavnen, 23 m bred, 16 m over broerne

2. Trafikbetjening af Sydhavnen

æstetisk og økonomisk. 1. etape er den nordligste del af Sluseholmen, som ønskes omdannet til et blandet bolig- og erhvervsområde. Broen mellem Sluseholmen og Teglholmen forventes færdig i begyndelsen af 2008. Det betyder, at 1. etape af en højklasset kollektiv busbetjening fra og med dette tidspunkt vil kunne omfatte Sluseholmen og Teglholmen. 2. etape af denne busforbindelse forudsætter, at der etableres en ny bro over Frederiksholmsløbet mellem Teglholmen og Enghave Brygge.

Transportmiddel	Antal ture til og fra, skøn	%
Bil	24.000	40
Kollektivt	18.000	30
Cykel	18.000	30
I alt	60.000	100

BILTRAFIK & PARKERING

Biltrafikens andel af det samlede antal ture vil i nogen grad afhænge af frem-

kommeligheden og eventuelle flaskehalse ved adgangsvejene til Sydhavnen. Biltrafikken kan desuden i nogen grad reguleres gennem udbuddet af parkeringspladser.

Lidt over halvdelen af alle ture i Københavns Kommune sker i bil, men i Sydhavnen forventes andelen at blive lidt mindre som følge af de attraktive muligheder for cykel og kollektiv trafik, der planlægges etableret. På den baggrund skønnes bilernes andel at udgøre ca. 40 % af alle ture svarende til 24.000 ture pr. hverdagsdøgn.

I Københavns Kommunes lokalplanlægning er der som regel fastsat normalt, der kræver anlæg af én parkeringsplads pr. 100 m² etageareal for både bolig- og kontorbyggeri. I en fuldt udbygget Sydhavn vil det svare til ca. 8.000 pladser.

Det er ikke ønskeligt at udlægge så mange parkeringspladser i terræn, både af arealmæssige og af visuelle grunde. Det vil derfor være nødvendigt at etablere parkeringsanlæg i konstruktion, formentlig under terræn, hvilket er en dyr løsning.

Planlovgivningen giver mulighed for at fravige normkravet således, at antallet af parkeringspladser kan reduceres. Dette har bl.a. været benyttet i Ørestaden, hvor der er højklasset kollektiv trafik, og hvor man for at fremme anvendelsen heraf har reduceret krav om antal parkeringspladser. Det forventes dog ikke, at dette vil ske i Sydhavnen.

KOLLEKTIV TRAFIK

Erfaringer fra andre byudviklingsprojekter tyder på, at den kollektive trafik vil blive benyttet til mellem 20 – 30 % af samtlige ture.



Skæringen mellem Sydhavns Boulevard og den grønne kile på Teglholmen med regional stiftforbindelse.

2. Trafikbetjening af Sydhavnen

Den største andel opnås ved et meget højklasset kollektivt trafiksystem, fx en metrolinje, mens den mindste andel opnås ved almindelige busser. Den kollektive trafiks andel af turene kan desuden fremmes gennem en hensigtsmæssig placering af byggeriet i forhold til trafiksystemets linjeføring og stoppesteder. Korte gangafstande, hyppige afgange og hurtige forbindelser er med til at gøre den kollektive trafik særlig attraktiv.

Der kan forventes op til ca. 18.000 ture pr. hverdagsdøgn (op til 30 % af samtlige ture) med kollektiv trafik afhængigt af systemets udformning.

CYKELTRAFIK

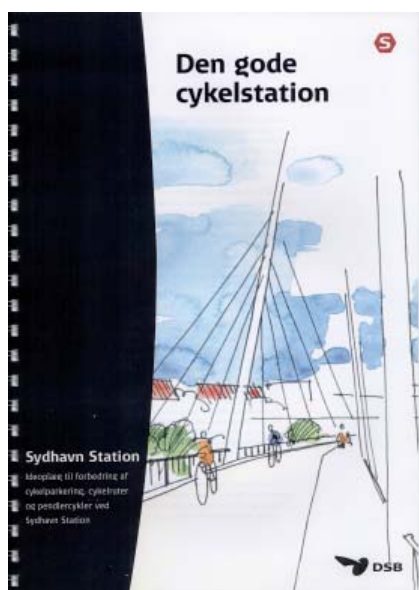
Cykeltrafikkens andel af det samlede antal ture afhænger først og fremmest af trafikanternes rejsemål, idet cyklen primært bruges til korte ture. I planlægningen kan cykeltrafikken fremmes gennem etablering af cykelstier, god fremkommelighed for cyklister og en attraktiv tilslutning til det øvrige cykelstinet. I forbindelse med udarbejdelsen af Regionplan 2005 har HUR peget på

den regionale betydning af en god adgang til havnearealerne i Københavns Havn via det overordnede rekreative stinet, herunder langs kysten ved Sydhavnen. Københavns Kommune er nu i gang med planlægningen af de manglende strækninger således, at disse kan etableres i forbindelse med havnens udbygning, både langs kysten ved Sydhavnen og langs havneløbet på Amager siden.

Ifølge Københavns Kommunes cykelregnskab benyttes cyklen til knapt 20 % af alle ture i kommunen, mens fodgængertrafik tegner sig for en næsten lige så høj andel. I Sydhavnsområdet vil gang formentlig være mindre attraktivt på grund af afstanden til de øvrige bydele, hvorfor trafikanterne i højere grad vil benytte cykel eller kollektiv trafik. Gangtrafik er derfor ikke medregnet i tabellen side 7. En del gangtrafik må dog forventes i kombination med tog og bus, men cyklen vil formentlig udgøre det væsentligste transportmiddel mellem boliger og stationer. Dette stiller krav til særligt gode cykelparkeringsforhold, blandt andet ved Sydhavn Station.

På denne baggrund forventes cykeltrafikken at stå for ca. 30 % af samtlige ture, svarende til den andel, der benytter kollektiv trafik (18.000 ture pr. hverdagsdøgn).

DSB har udarbejdet et idéoplæg til forbedring af cykelparkering, cykelruter og pendlercykler ved Sydhavn Station. I "Den gode cykelstation" gives et visionært bud på, hvad der skal til for at en kombination af cykel og tog kan blive et godt tilbud til beboere og pendlere i Sydhavns kvarteret.



Den gode cykelstation



Cykelparkering ved Sydhavn Station

3. Kollektiv trafik

planlagt til at løbe fra Københavns Hovedbanegård via Kgs. Nytorv og Østerport Station til Trianglen og videre til Nørrebro Station. Herfra skal metroen køre via Frederiksberg og Vesterbro tilbage til Københavns Hovedbanegård. De metrostationer, der vil ligge tættest på Sydhavnen, vil være den ved Tove Ditlevsens Plads, ca. 700 m nord fra Enghave Station, og den ved Hovedbanegården.

En Metro Cityring vil på længere sigt kunne udbygges med en Metrolinje mod Sydhavnen, Ny Ellebjerg og Hvidovre. På kortere sigt kan etableres en højklasset busløsning som foreslået i denne rapport. En højklasset bus, hvor busens fremkommelighed er højt prioriteret, kan betjene Sydhavnsområdet i mange år.

I forbindelse med etablering af en Metro Cityring vil busnettet omkring Cityringen skulle revurderes. Det er derfor sandsynligt, at de buslinjer, der i dag betjener Vesterbro og stationer i nærheden af Sydhavn, vil blive ændret i en sådan situation.

MULIGE KOLLEKTIVE TRAFIKSYSTEMER I SYDHAVNEN

Teoretisk set er der fire principielt forskellige kollektive trafiksystemer, der kan

betjene et udbygget Sydhavnsområde: S-tog, metro, letbane og bus.

S-TOG

Ved en udbygning af Sydhavnen vil det teoretisk set være muligt at kollektivt trafikbetjene området ved en forlængelse af Ringbanen til nye stationer i Sydhavnen og med endestation ved København H. Det vil dog ikke være realistisk med mere end 2 stationer, fx en på Sluseholmen/Frederikskaj og en på Enghave Brygge. Dette vil medføre forholdsvis lange gangafstande sammenlignet med de andre trafiksystemer.

Det vil være umuligt at indpasse et S-banetracé gennem Sydhavnen uden at komme i alvorlig konflikt med de eksisterende udbygningsplaner for området. En meget dyr, og derfor urealistisk løsning, vil være at føre en S-togsforbindelse i en tunnel under havneområdet og videre mod Ny Ellebjerg Station via fx Mozarts Plads.

METRO

Metroen er et kollektivt transportmiddel, der ligesom S-toget, kører fuldstændig adskilt fra den øvrige trafik. Som regel kører metroen enten i tunnel eller som højbane for at undgå krydsninger med vejtrafikken, jf. nuværende metro i København. På grund af

metrosystemers høje komfort og hastighed tiltrækker metrosystemer generelt flere passagerer end fx letbaner og busser.

De nærmeste metrostationer på den planlagte Metro Cityring vil være den planlagte Station ved Tove Ditlevsens Plads og den ved København H. Af disse to vil det være absolut mest interessant at forbinde Sydhavnen med København H, som er det store kollektive trafikknudepunkt med både S-tog, regionaltogets- og busbetjening.

Kurveradierne for en metro er væsentligt større end for en letbane og en højklasset busforbindelse, men ikke så store som for S-tog. Det vurderes, at det ikke er muligt at indpasse en metro på højbane i Sydhavnens arkitektur. Det er mere sandsynligt - og betydeligt dyrere - at en metro vil blive fremført i en boret tunnel under Sydhavnsområdet. Afstanden mellem København H og en Station på Sluseholmen vil være ca. 4 km. Det vil være muligt at videreføre forbindelsen til Ny Ellebjerg og Hvidovre. Cityringen forventes taget i brug år 2017. Først på et senere tidspunkt vil det være muligt at metrobetjene Sydhavnsområdet.



Metro Cityring med fødelinje fra Sydhavnen



S-tog



Metro

3. Kollektiv trafik

LETBANE

En letbane er et skinnebåret system, der er lettere end de togsystemer, vi ellers kender i Danmark (Metro og S-tog). En letbane kan enten køre blandet med anden trafik eller i separat tracé. Letbanesystemerne har udviklet sig meget i de seneste årtier og har haft stor succes flere steder i Europa, eksempelvis i Frankrig, Italien og Sverige.

En letbaneløsning stiller mindre krav til kurveradier end de tungere togsystemer og kan desuden etableres enten i niveau med den øvrige trafik eller som højbane. Det kan derfor være lettere at indpasse en letbaneløsning i bybilledet end metro og S-tog. En letbane vil ofte have kortere mellem stationerne end en metro og vil dermed også være langsommere.

På grund af den forholdsvis korte strækning fra en Station på Sluseholmen til København H, ca. 4 km, vurderes det, at en letbaneløsning kun vil være realistisk, hvis den optræder som en del af en længere letbanestrækning eller et helt net på Vesterbro og i Valby. Det kræver opbygning af et helt system med drift og styring samt materielservice, depotfaciliteter mv. Der foreligger imidlertid ingen planer for tiden om at etablere letbanesystemer i denne del af København.



Letbane

BUS

Busser har den store fordel, at den er et fleksibelt transportmiddel, der let kan tilpasses udviklingen i det område, som den betjener. Samtidig vil der som oftest være kortere mellem stopstederne end ved andre kollektive trafiksystemer, hvilket gør busserne mere anvendelige for fx ældre og gangbesværede.

Da busser ofte kører sammen med den øvrige trafik, er de følsomme overfor tæt trafik og derfor også langsommere end fx letbaner og metro. Dette problem kan i høj grad begrænses ved at etablere særlige busbaner eller busgader.

I udlandet har man flere steder etableret højklassede busløsninger, hvor busserne kører lange strækninger i eget tracé, hvorved de får en højere hastighed og en højere regularitet. Lund er et eksempel på en by, der har valgt at etablere et bustracé gennem en stor del af byen - også gennem et endnu ikke udbygget byområde - hvilket har resulteret i store tidsbesparelser for busserne og en stor stigning i antallet af buspassagerer på strækningen.



Bus

I Sydhavnsområdet er det formentlig ikke muligt at etablere sådanne særlige busveje. Bussernes fremkommelighed skal sikres på anden vis, fx via busprioritering i forhold til den øvrige trafik.

Det vurderes, at det på kort sigt vil være realistisk at etablere en højklasset busløsning og på langt sigt evt. en metroforbindelse. S-tog eller letbane vurderes ikke at være et realistisk bud på en kollektiv trafikbetjening af Sydhavnen.

HAVNEBUS

Som en supplerende foranstaltning, uden det store passagerpotentiale, bør det i forbindelse med den fortsatte planlægning for en højklasset kollektiv trafikbetjening af Sydhavnen vurderes, om det vil være muligt og hensigtsmæssigt at lade en havnebus betjene Sydhavnsområdet, fx via en central holdeplads ved Teglholmen, tæt på den gennemgående trafikkorridor, Sydhavns Boulevard, og relativt tæt på Sydhavn Station. Dette vil medføre, at den kollektive trafikbetjening af Sydhavnsområdet vil blive yderligere forbedret. En ny holdeplads for havnebusserne ved Fisketorvet bør i givet fald også overvejes.



Havnebusser

4. Vision for kollektiv trafikbetjening af Sydhavnen

RINGEN SLUTTES – MED BUS

Ringbanen forlænges med en høj-klasset busforbindelse med høj frekvens og med hurtig kørsel og bekvemme skift via Sjælør Station gennem Sydhavnsområdet og til Hovedbanegården.

Sydhavnsområdet er under hastig og omfattende udbygning, først med kontorer og nu også med boliger. Mange boligområder ligger ikke stationsnært og kan heller ikke komme til det de første mange år. Der kommer næppe ekstra stop (ved Frederikskaj) på lufthavnsbanen, og en metrogren fra Metrocityringen ved Hovedbanegården via Sydhavnen og til fx Hvidovre Hospital er næppe realistisk de første 15-20 år.

En højklasset busbetjening er derfor aktuell bl.a. som forbindelse til nærliggende stationer (Hovedbanegården, Sjælør, Ny Ellebjerg). Det vil være attraktivt at give området en god forbindelse til den nye Ringbane, der med sin høje frekvens betjener tunge byområder som dele af Nørrebro og Frederiksberg og som giver forbindelse til Kystbanen mv. i Hellerup.

En højfrekvent og hurtig busforbindelse fra Ny Ellebjerg gennem Sydhavnens nye byområder og til Hovedbanegården er en perspektivrig mulighed. Gode omstigningsforhold ved Ny Ellebjerg, hurtig kørsel gennem Sydhavnsområdet og evt. direkte kørsel til Hovedbanegården må være en del af projektet.

Det anbefales at få foretaget en trafikmodelberegning af passagerpotentialet, herunder med alternative betjeningsformer, fx med eller uden en opkobling til Valby Station.

I forbindelse med en sådan beregning bør der også tages hensyn til de nye forbindelser over havneløbet. En ny stibro vil fra 2006 forbinde Havneholmen (Fisketorvet) og Havnestaden og bl.a. give borgerne på Islands Brygge adgang til S-tog og busser ved Dybbølsbro Station og Fisketorvet. En anden bro planlægges etableret fra Amager Fælled mellem Nokken og Sønderbro Haveforening til den grønne kile på Teglholmen. Begge broer indgår i overordnede grønne cykelruter. Broen til Teglholmen vil give borgere fra Amager en god adgang til Sydhavn Station og til en højklasset busforbindelse mellem Ny Ellebjerg Station og Hovedbanegården. Den kommende udbygning af Ørestad Syd kan også få betydning for den kollektive trafik over og langs havneløbet.

Fase 1 – inden der er etableret en bro mellem Sluseholmen og Teglholmen:

- 5 minutters drift på Ringbanen (fra jan. 07).
- Bus 16E kører i myldretiden fra Valby Station via Ny Ellebjerg Station og Sjælør Station, langs Borgmester Christiansens Gade til Frederikskaj (Bådehavnsgade) og via Sydhavnsgade/Scandiagade til Teglholmen.

- Bus 133 kører via Ny Ellebjerg Station til Mozarts Plads.
- Bus 10 kører i myldretiden til Teglholmen fra Enghave Station og der er weekendkørsel til Teglholmen og evt. udvidet kørsel i dagtimerne til nye boligområder på Teglholmen.
- Sluseholmen betjenes af buslinierne 30 og 4A på Sjællandsbroen. Maks. gangafstand er 500 meter.

Fase 2 – når der er etableret en bro mellem Sluseholmen og Teglholmen:

- Bus 16E kører fortsat via Ny Ellebjerg Station til Frederikskaj, men nu videre ad Sjællandsbroen til Sluseholmen og Teglholmen, evt. helt frem til Sydhavn Station
- Bus 30, Vesterport Station – Lufthavnen, trækkes ind i Sydhavnsområdet (Sluseholmen og Teglholmen).

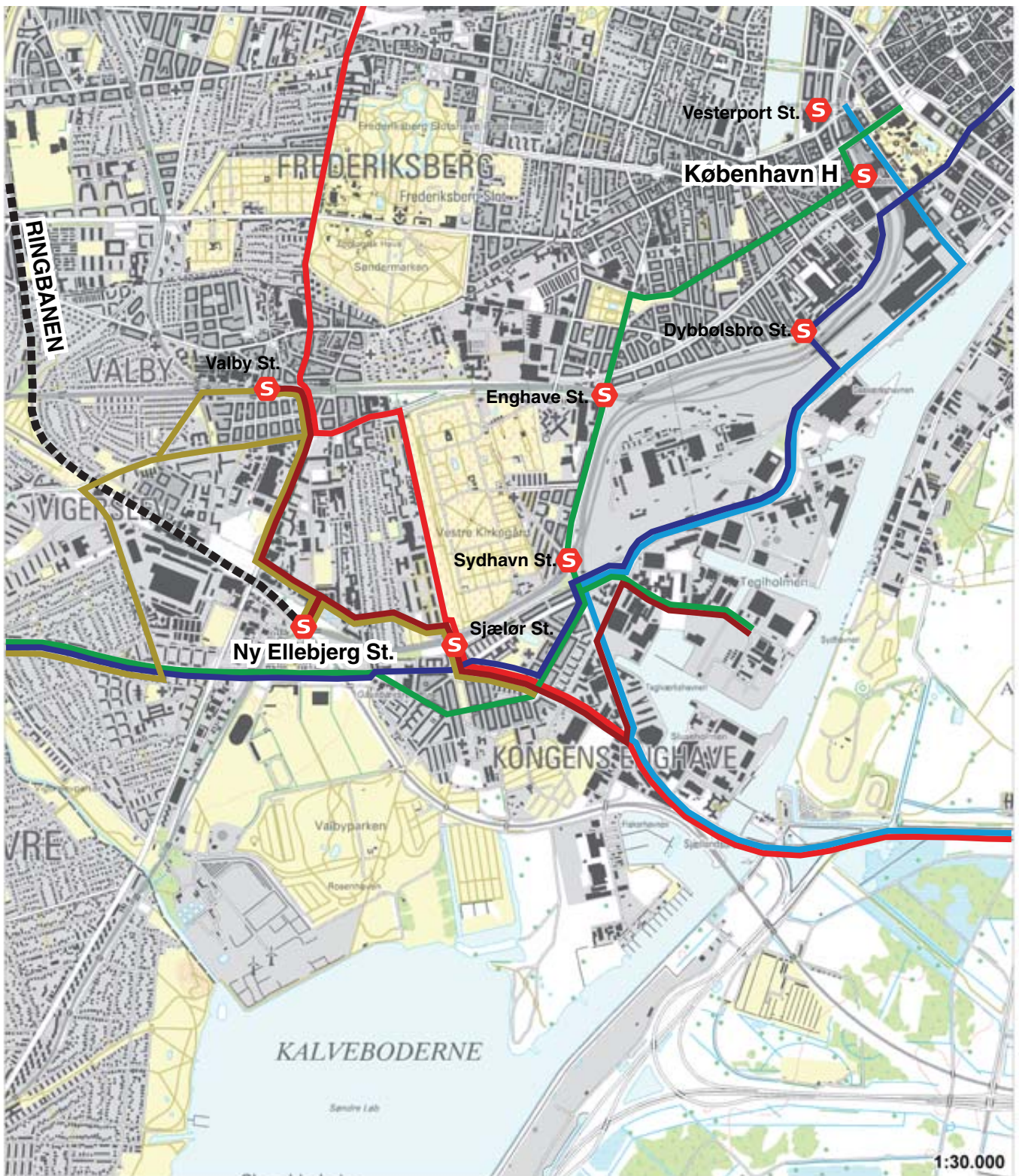
Fase 3 – når der også er etableret en bro mellem Teglholmen og Enghave Brygge:

- Ny højklasset busforbindelse fra Ny Ellebjerg Station via Sydhavnsområdet til København H med høj frekvens, hurtig kørsel og bekvemme skift ved stationer og stoppesteder.



Nye forbindelser over havneløbet

4. Vision for kollektiv trafikbetjening af Sydhavnen

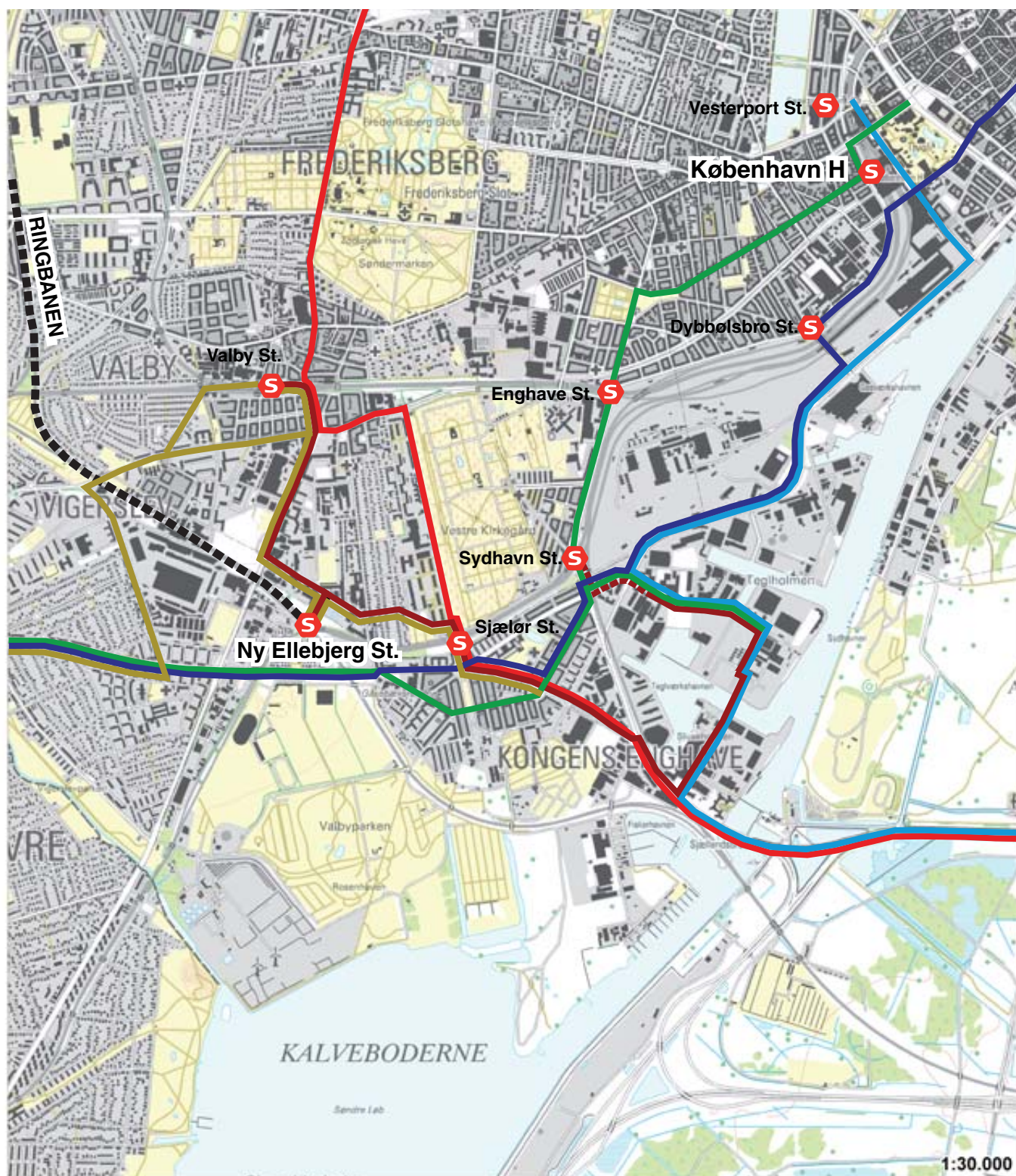


FASE 1 KOLLEKTIV TRAFIKBETJENING AF SYDHAVNEN

- inden der er etableret en bro mellem Sluseholmen og Teglholmen

- | | |
|--|---|
|  Linje 16E (Valby St. - Teglholmen) |  Linje 65E (Avedøre St. - Kvæsthusbroen) |
|  Linje 133 (Avedøre St. - Mozarts Plads) |  Linje 30 (Vesterport St. - Lufthavnen) |
|  Linje 10 (Rådhuspladsen - Flintholm St.) |  Linje 4A (Svanemøllen St. - Lergravsparken St.) |

4. Vision for kollektiv trafikbetjening af Sydhavnen

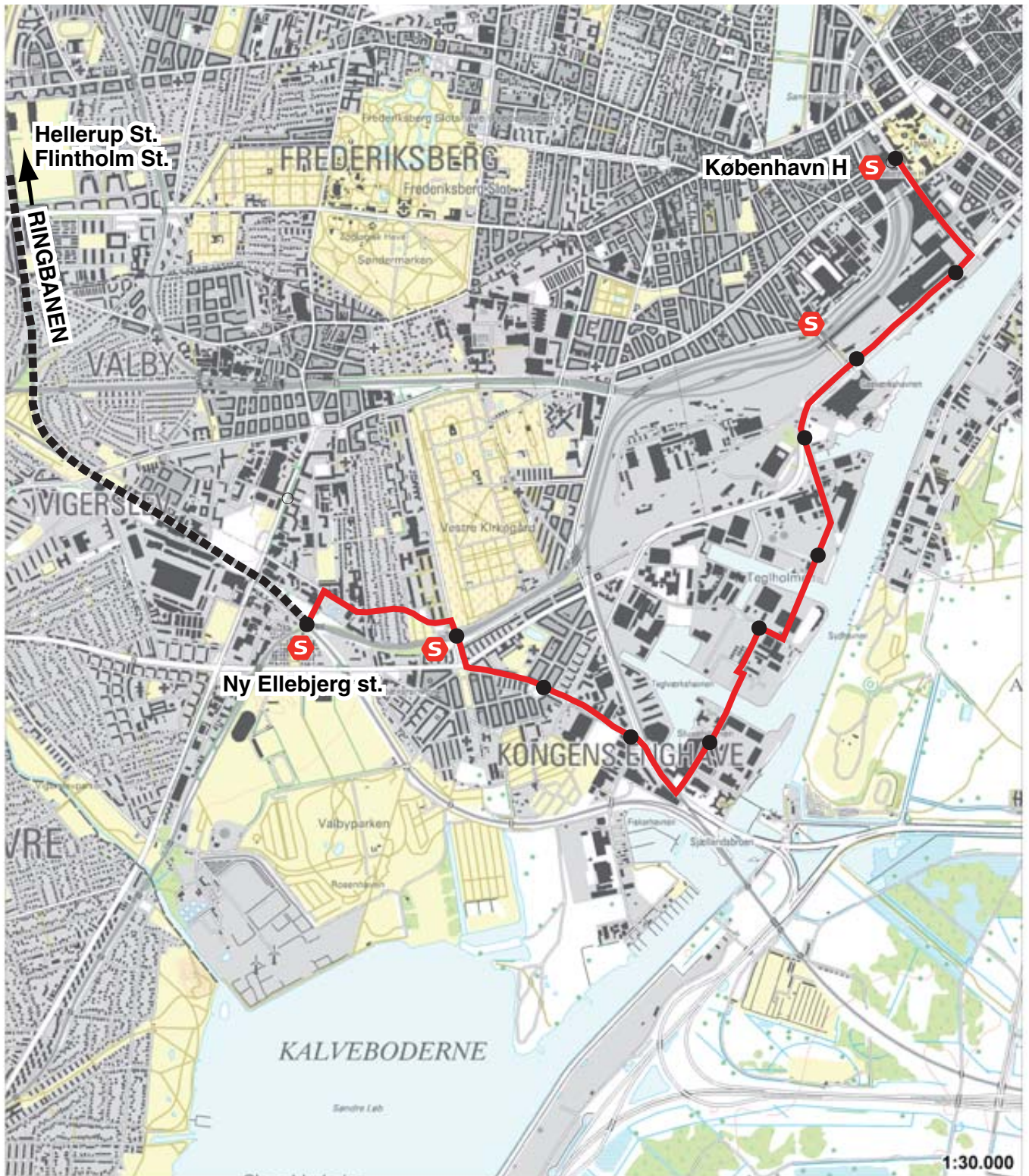


FASE 2 KOLLEKTIV TRAFIKBETJENING AF SYDHAVNEN

- når der er etableret en bro mellem Sluseholmen og Teglholmen

- | | |
|--|---|
|  Linje 16E (Valby St. - Teglholmen) |  Linje 65E (Avedøre St. - Kvæsthusbroen) |
|  Linje 133 (Avedøre St. - Mozarts Plads) |  Linje 30 (Vesterport St. - Lufthavnen) |
|  Linje 10 (Rådhuspladsen - Flintholm St.) |  Linje 4A (Svanemøllen St. - Lergravsparken St.) |

4. Vision for kollektiv trafikbetjening af Sydhavnen



FASE 3 KOLLEKTIV TRAFIKBETJENING AF SYDHAVNEN

- når der også er etableret en bro mellem Teglholmen og Enghave Brygge

— Højklasset buslinje gennem Sydhavnsområdet mellem Ny Ellebjerg St. og København H

● Stoppesteder

Øvrige buslinjer, ikke vist her, vil blive revurderet

5. Det videre arbejde

- **Sydhavns Boulevard**

Den centrale vejforbindelse gennem Sydhavnen med den kollektive trafiktracé bør planlægges under mest mulig hensyntagen til bussernes fremkommelighed. Der bør arbejdes med busprioritering ved de tre koblingspunkter til det overordnede trafiksystem – Vasbygade ved H.C. Ørsted Værket i nord, Sydhavns Plads mod vest og Sjællandsbroen mod syd.

- **Teglholmen (fase 1)**

Før broen mellem Sluseholmen og Teglholmen er etableret, vil Teglholmen blive busbetjent af nuværende linje 16E samt linje 10. Sidstnævnte skal tilpasses kørselsbehovet i weekender og udenfor myldretiden.

- **Sluseholmen/Teglholmen (fase 2)**

Så længe der ikke findes en bro over Frederiksholmsløbet fra Teglholmen til Enghave Brygge, skal Sluseholmen og Teglholmen kunne busbetjenes som foreslået. Herved skal vurderes, om bussen bør have et stoppested ved Sydhavn Station, hvor dette i givet fald mest hensigtsmæssigt kan placeres, samt om bussen skal vende ved stationen og i givet fald hvordan.

- **Enghave Brygge (fase 3)**

Med henblik på at minimere bilkørslen over Enghave Brygge kan der arbejdes med løsninger, hvor busstoppestedet benyttes som fartdæmpende element.

- **Sydhavn Station**

Ved Sydhavn Station bør der reserveres plads til attraktive busstoppesteder med direkte trappeforbindelse til perronen. Sydhavn Station bør gøres mere attraktiv, fx med ny indgang fra Enghavevej, nyt butiksareal og nye og bedre muligheder for cykelparkering.

- **Ny Ellebjerg Station**

Ved Ny Ellebjerg Station skal etableres gode skiftemuligheder mellem S-tog og bus. Ventefaciliteterne skal være indbydende og trygge og indrettes med realtidsinformation. DSB planlægger cykelparkering, busholdepladser med læskure samt en kys-og-kør plads.

- **Revurdering af eksisterende buslinjer**

I forbindelse med udbygningen af Sydhavnen og etablering af en højklasset busforbindelse skal eksisterende buslinjer, herunder koblingen på tværs til Kgs. Enghave, Vesterbro, Valby og Islands Brygge, revurderes.

- **Trafikmodelberegninger**

I forbindelse med etablering af en højklasset busløsning anbefales det at få foretaget trafikmodelberegninger af passagerpotentialet, herunder med alternative betjeningsformer, fx med eller uden en opkobling til Valby Station.

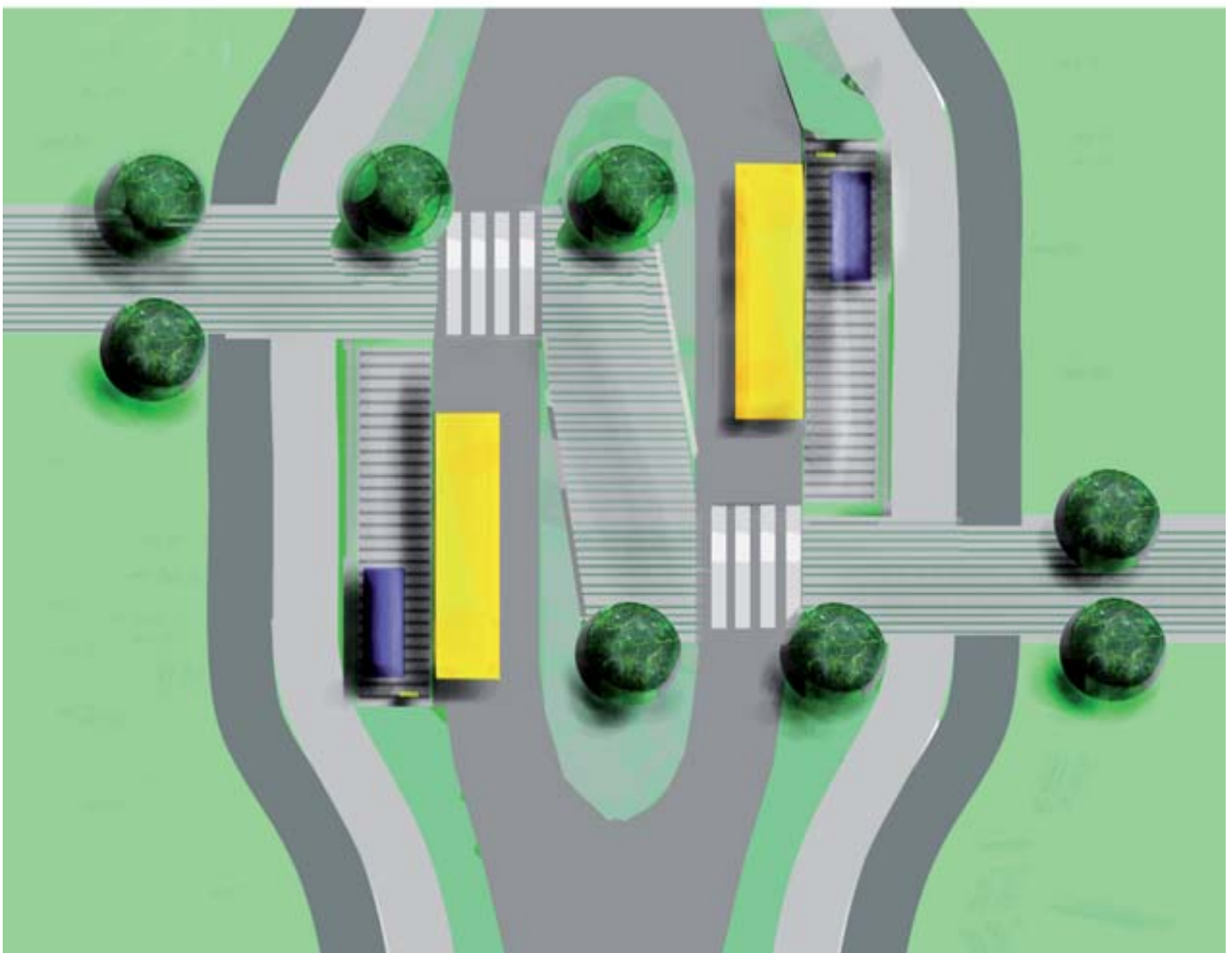
- **Metro-stationer**

Selv om der vil gå måske 20 år inden der bliver etableret en metroafgrening til Sydhavnen, skal placeringen af de fremtidige metrostationer indtænkes i planerne for Sydhavnsområdet.

- **Højklassede faciliteter for busdriften**

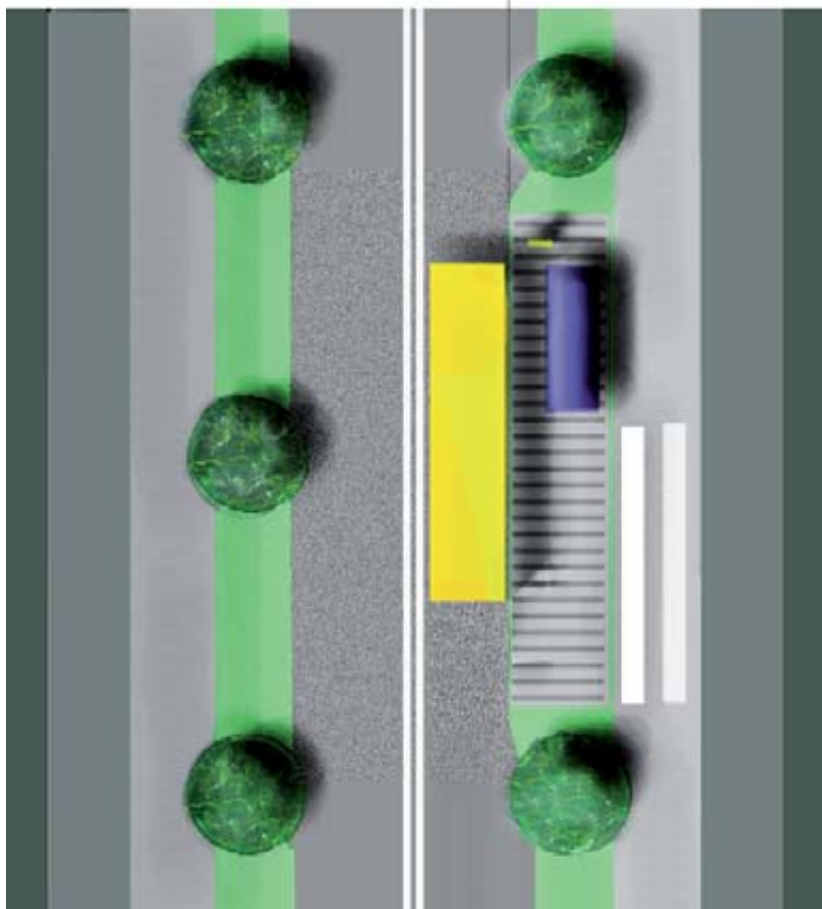
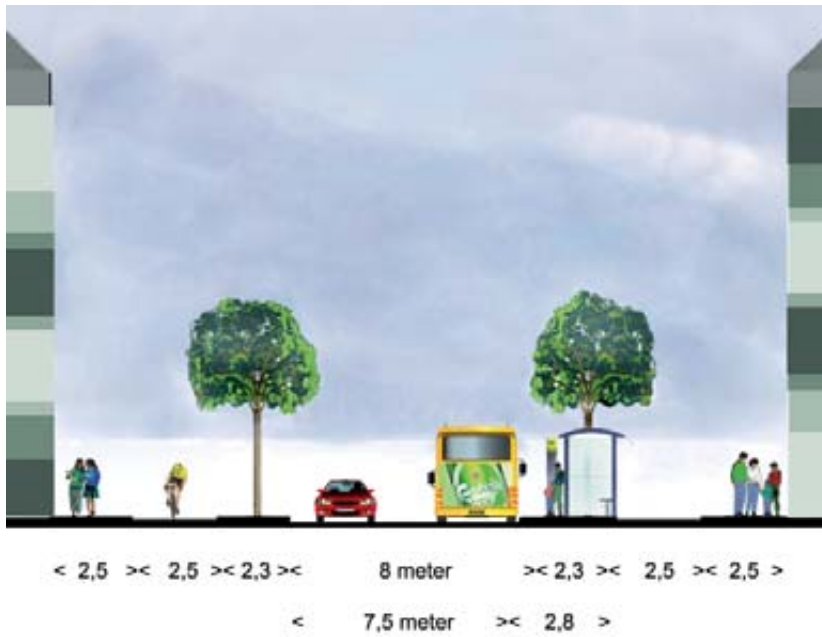
Faciliteter til busdriften skal planlægges i god tid. Alle stoppesteder langs Sydhavns Boulevard skal etableres med indbydende ventefaciliteter og realtidsinformation. Bussernes fremkommelighed skal også sikres på strækninger uden for selve Sydhavnsområdet, fx ved svingbevægelserne Sluseholmen - Sjællandsbroen - Borgmester Christiansens Gade. Mulighederne for højklassede faciliteter og muligheden for at vende, skal specielt vurderes omkring Hovedbanegården.

Forslag til stoppestedsmiljøer



Stoppested i skæringen mellem Sydhavns Boulevard og den grønne Kile på Teglholmen

Forslag til stoppestedsmiljøer



Standardstoppested



**Hovedstadens
Udviklingsråd**

Gammel Køge Landevej 3
2500 Valby

Telefon 36 13 14 00
www.hur.dk

