

Kommentarer fra mail og facebook om høring om bustilpasning ifm. Sydhavnsmetroen:

1. Jeg bor på Sjælør Boulevard 25. Jeg synes, at Movias anbefalet scenarie med en kombination af Scenarie 1B og Scenarie 2 er det bedste, da det sikre et godt bus-alternativ og supplement til metro og s-tog. Samtidig sikre det anbefalet scenarie en stabil forbindelse mellem Ny og Gammel Sydhavn til Valby Station.

2. Tak for informationerne angående planlagte ændringer i bustrafik i sammenhæng med åbningen af Sydhavnsmetroen. Jeg har et forslag, som kunne mindre nogle af udfordringerne, i nævner i jeres artikel.

Det er ganske rigtigt, at det bliver til stor gener for passagererne i 1A og/eller 4A. Enten skal de gå en halv kilometer fra Gammel Køge Landevej til metroen, eller busserne skal køre på Carl Jacobsens Vej, som belaster området og sandsynligvis vil føre til endnu flere trafikprop.

Men der er jo allerede en A-bus til Ny Elleberg. Jeg foreslår, at 7A kører videre fra Ny Ellebjerg. For passagerer, som kommer med 1A eller 4A til metroen eller skal videre fra metroen med en af disse busser, skal der være en mulighed at skifte til 7A. Det kan man få, hvis man

- enten lader 7A køre parallel med 4A til krydset Gammel Køge Landevej/Vigerslevvej, dreje til højre, køre gennem Vigerslevvej og enten fortsætter til Vigerslev Allé station (se nedenfor) eller Hvidovre Hospital, så folk har en fornuftig forbindelse fra metroen til sygehuset;
- eller lader 7A køre parallel med 1A til krydset Folehaven/ Vigerslevvej, dreje til venstre, køre gennem Vigerslevvejen og dreje til højre videre på Gammel Køge Landevej;
- eller man kunne tænke sig at forlænge en af de nye linjer, i foreslår, i stedet for 7A langs de samme veje som ovenfor;
- eller lader 7A køre på Retortvej i stedet for Vigerslevvej og flytte 23eren tilbage til Vigerslevvej, hvor den kørte tidligere;

Fordele:

- Dette undgår forudsigelig trafikprop på Carl Jacobsens Vej.
- Man behøver ikke ændre noget i sløjfen.
- Passagererne har en mulighed at komme direkte til og fra metroen uden at gå en halv kilometer.
- Og et område, som i dag har dårlige forbindelser til resten af den offentlige transport, nemlig den vestlige halvdel i trekant Vigerslevvej/Folehaven/Gammel Køge Landevej, kan tilknyttes på et fornuftig måde til trafikken på skinner.

Jeg ved, at der kommer argumentet, at der er kun få passagerer på 10eren, som kører på Vigerslevvej i dag. Det er rigtigt, men duer ikke som argument. Det er nemlig fordi forbindelserne er ikke attraktive. Man kan komme til S-tog ved Åmarken station, men alt andet er slet ikke attraktiv. Skal man til metroen i dag, er det via Flintholm station, som er nok en stor omvej, eller via Enghave Plads, som heller ikke er særlig direkte. Skal man til ringbanen, er det enten også via Flintholm, eller man skal skifte fra linje 10 til 11, hvilket i praksis fungerer temmelig dårligt.

Det ville glæde mig, hvis i kunne tage disse forslag i betragtning. Undskyld evt. stavfejl – jeg er dansker, men ikke indfødt dansker...

3. Jeg foreslår et alternativ Scenarie 1B, hvor nogle afgang af 7A fortsat kører mellem København H og Ny Ellebjerg Station i samme frekvens som var tænkt for linje 17 i scenarie 1B. Dvs nogle afgang af 7A ender ved Kbh H und andre fortsætter til ny Ellebjerg. (Ligesom 18 hvor nogle afgang ender ved Bella Center og andre fortsætter til Lergravsparken). Derved er omkostningerne det samme

som i scenarie 1B, men fordelene er at passagerer fra Sydhavnen kan fortsætte til Frederiksberg og Rødovre uden at skulle skifte ved hovedbanegården.

4. Jeg bor i Teglholmen og ønsker stadig busser. Tænker en linie 17 som kører gennem sluseholmen og Teglholmen vil være en god idé. Den skal så køre minimum hver 20 minut. Og helst også om natten 1-2 gange i timen. Men det er nok kun A busser der kører om natten.
5. Jeg bor i Sluseholmen og offentlig transport er dårlig at komme hjem, på grund af at 7A ikke er tilgængelig på vej tilbage. Vi skal skifte på Anker Jørgensens Plads og så passerer 7A busserne hinanden altid og venter ikke engang 30 - 60 sekunder på, at passageren træder ind i bussen for at komme til Sluseholmen. Især sidst på aftenen kan det tage 1 til 1,5 time fra mit arbejde på Christianshavn / Hovedbanegården at komme hjem. Det er latterligt! Så det er vigtigt at have nok / mere offentlig transport, der forbinder Sluseholmen til indre by, ikke at skære den ud. Ved siden af metroen skal vi også beholde 7A eller enhver anden ekstra buslinje.
6. Kan forstå fristen for input til bus føring over Sluseholmen er idag. Derfor vil jeg gerne komme med lidt input.
Er klart tilhænger af løsning 1B.
Man skal huske der er en del skolebørn, der bor i området og tager bus til Skolen på Sluseholmen og tillige er der en del ældre der er rykket til sundhedshuset.
Med forbindelse til Ny Ellebjerg station sikrer man også forbindelse til fjerntog.
Dog savner mange den gamle linje 14's rute.
En ny rute 17 kunne være:
Hovedbanen
Teglholmen
Sluseholmen
Sjælør station
Vigerslev alle
Vester Fælledvej
Vesterbrogade
Hovedbanen
I stedet for lade den gå helt til Ny Ellebjerg.
Sidste bus fredag og lørdag kl 01 fra hovedbanen
Det tror jeg der er mange der vil være glade for.
7. Jeg bor på Teglholmen. Der er altså et ret godt stykke til begge metro. Den ene ligger nærmest ud til motorvejen og den anden på engholmen. Der bor så mange mennesker i det her område, derudover folk med handicap osv der er virkelig mange mennesker som bruger bussen dagligt! Der skal og må være et alternativ til metroen hos os. Alternativ med en linje 17 hver 10 min eller hver 15, ville være en super ide. Men at fjerne en buslinje fra et så befolket område, ville være en skandale! I forvejen er det ik til at få p-pladser herude, så folk skal ha et alternativ til bil og metro!
8. Jeg har med interesse set Movias forslag til busbetjening, når den nye metro til Sydhavnen åbner. Det giver god mening at tilpasse feks 7A, så der ikke er parallelbetjening. Det er også en meget "ujævn" rute bus 7A har ind over Teglholmen. A-busser skal være hurtige, køre på lige lange stræk, så må de mindre lokalruter klare de små omveje, som foreslået med rute 17. Det der er aller vigtigst er, at vi får A-bus tilbage på strækningen over Sjællandsbroen, dvs fra Amager (Ørestad) til Sydhavnen og vice versa. Bus 8A må og skal (gen)indføres, og vi skal også have omskiftningsmulighed tilbage ved Bella Center Station (metro). Som det er nu, er der meget ringe busbetjening om aftenen og ingen om natten, så man skal helt ind til Nørreport for at skifte og tage

en tur på op til 45 minutter, der kunne klares på 10-15 min med en A-bus over Sjællandsbroen. Hver anden bus 8A kunne evt. godt køre til Ørestad Station og vende som før. Der er mange skoleelever til Ørestad Gymnasium der benytter denne, og modsatte vej er det skoleelever til Skt Annæ og Det Åbne Gmnasium.

Hvad angår busbetjening af Ny Ellebjerg Station er det en svær nød at knække. Her er det igen vigtigt at huske, at A-busser skal køre hurtigt, lige stræk uden for mange udsving, derfor er det nok ikke en god ide at lægge både 1A og 4A ind forbi vendesløjffen ved Carl Jobsens Vej. Evt kun 4A, da 1A i sin tid skabte meget ballade, da den blev flyttet fra Vigerslev Allé til Folehaven. Endnu en forringelse for de tilbageværende passagerer er nok ikke befordrende. Forslaget om endnu et signalanlæg på Ellebjergvej ved Poppelstykket må vi, der cykler takke pænt nej til, der er rigeligt med forhindringer og røde lys i forvejen. Og igen, en omvej for A-bus er ikke noget, der får flere til at vælge bussen, tværtimod. Så er det bedre med et stoppested ved Følager/Torveporten, og så en forbedret adgang med både fortov og evt cykelsti på begge sider af Følager. Hvis det er et problem, at det er en privat fællesvej, så må kommunen overtage vejen. Det er en væsentlig adgangsvej for bløde trafikanter til en kommende stor station.

En helt ny bold at spille op i luften kunne være en helt ny A bus rute, der kører via Vasbygade-P Knudsens Gade-Sjælør Boulevard-Carl Jacobsens Vej-Gl Køge Landevej-Folehaven, Vigerslevvej til Ålholm Plads hvor den kan vende. Den vil kun skulle tage et lille sving ind i vendesløjffen ved stationen, evt bare stop ude på Carl Jacobsens Vej. Så kunne bus 1A lægges tilbage til Vigerslev Allé som før og alle er glade. Kald den evt 12A, det er mit lykketal. Det kunne også være, at den kan køre ad Ellebjergvej og have stop ved tanken overfor Bauhaus, hvor der er stiforbindelse til stationen. Desværre er det næppe muligt, igen at benytte Ellestykket som stiadgang, denne ligger ud til lyskrydset hvor der er krydsningsmulighed og perroner på begge sider af krydset. Dette ville være en nærliggende og let løsning, men det er grundejerne næppe indstillede på.

9. Vi har bekymringer omkring den foreslåede bustilpasning til Sydhavnsmetroen. Mens vi anerkender behovet for at reducere antallet af buslinjer og skabe attraktive trafikknudepunkter, mener vi stadig, at der bør være en tæt forbindelse mellem metrostationerne og de omkringliggende områder via bus. En tæt forbindelse mellem busnettet og metroen vil sikre, at passagerer nemt kan nå deres destinationer, selv i tilfælde af at metrostationen er ude af drift. Desuden vil det hjælpe de dårligt gående passagerer, som har en lang afstand til metrostationen. Vi foreslår derfor en løsning, hvor busserne tænkes sammen med Sydhavnsmetroens nye stationer på en måde, så bus og metro supplerer hinanden. Dette vil skabe et sammenhængende og attraktivt kollektivt trafiksystem i Sydhavnsområdet. Vi håber, at dette forslag vil blive taget i betragtning i planlægningen af bustilpasningen til Sydhavnsmetroen.
- 1. Bedre tilgængelighed: En tæt forbindelse mellem metro og bus vil gøre det lettere for passagerer at nå deres destinationer, især hvis de har begrænset mobilitet eller rejser med tung bagage. 2. Reduktion af trafikbelastning: Hvis der ikke er en tæt forbindelse mellem metro og bus, kan det føre til øget trafikbelastning på vejene, da flere passagerer vil vælge at køre i stedet for at bruge offentlig transport. 3. Bedre integration af transportformer: En tæt forbindelse mellem metro og bus vil skabe en mere integreret transportoplevelse for passagererne, da de nemt kan skifte mellem forskellige transportformer uden besvær. 4. Øget brug af offentlig transport: Hvis der er en tæt forbindelse mellem metro og bus, vil det gøre det mere attraktivt for passagerer at bruge offentlig transport i stedet for at køre i bil eller tage en taxa. 5. Bedre udnyttelse af ressourcerne: En tæt forbindelse mellem metro og bus vil hjælpe med at optimere udnyttelsen af ressourcerne i den kollektive trafik ved at reducere overlappning og undgå parallelkørsel med banesystemerne.
 - Reduktion af miljøpåvirkning: En tæt forbindelse mellem metro og bus vil reducere antallet af køretøjer på vejene, hvilket vil føre til mindre luftforurening og mindre støj i området. 7. Bedre tilgængelighed for turister: En tæt forbindelse mellem metro og bus vil gøre det lettere for

turister at udforske Sydhavnsområdet og nå de forskellige seværdigheder. 8. Øget sikkerhed: En tæt forbindelse mellem metro og bus vil øge sikkerheden for passagererne, da de ikke behøver at gå lange afstande eller krydse farlige veje for at nå deres destinationer. 9. Bedre udnyttelse af infrastrukturen: En tæt forbindelse mellem metro og bus vil hjælpe med at udnytte den eksisterende infrastruktur bedre ved at reducere behovet for nye veje eller parkeringspladser. 10. Økonomiske besparelser: En tæt forbindelse mellem metro og bus kan føre til økonomiske besparelser ved at reducere antallet af køretøjer på vejene, hvilket kan føre til lavere vedligeholdelsesomkostninger og mindre brændstofudgifter.

Det er dog værd at bemærke, at selvom nogle passagerer måske foretrækker metroen frem for bussen på grund af dens hastighed og hyppighed, kan der stadig være behov for busser til at dække områder eller ruter, som metroen ikke dækker. Derudover kan busser være mere fleksible end metroen og kan tilbyde flere stoppesteder langs ruten. Det er også vigtigt at huske på, at en tæt forbindelse mellem metro og bus kan øge den samlede tilgængelighed og bekvemmelighed for passagererne ved at give dem flere muligheder for transport. Så selvom nogle passagerer måske foretrækker metroen frem for bussen, kan andre stadig have brug for bussen som en del af deres rejseplan.

10. Jeg bruger bus 7A meget i dag og er glad for de muligheder den giver i vores bydel (Sluseholmen og Teglholmen), da den stopper mange steder - både i bydelen, afhængig af hvad man skal, men også at man kan komme mod Valby med den og ind mod København. Jeg forstår at en metro vil betjene nogle af disse samme stop. Men det virker alligevel vildt at man bygget en hel bydel med 5000 beboere og den potentielt ikke skal betjenes af en bus, men kun af en metro med stop i hver sin ende af bydelen (helt oppe ved Sjællandsbroen og helt nede ved Engholmene). Hvad med alt ind imellem. Det ligger ikke op til at dårligt gående, turister, barnevogne og børn, nemt skal kunne komme rundt - børnene, der går i skolen på Teglholmen, og kommer længere væk fra, ville skulle gå fra stoppet ved Engholmene. Desuden kan jeg forstå at planerne er udarbejdet efter, at metroen åbner start 2024. Her hører vi dog noget andet i lokalområdet, hvor bygningerne rundt om metroen potentielt skal bygges færdig først og metroen måske først kan åbne i 2025. Det kan godt være, at dette ikke er korrekt, men det skaber da noget bekymring for, at Movia laver det om, inden der er en anden løsning. Det oplevede vi, da de åbnede den nordlige del af Sydhavnslinjen, hvor busserne også stoppede med at køre til bl.a. Sydhavn st., men metroen jo kun mbetjente Nordhavn og vi derfor blev efterladt. Det er så vidt vides også politikernes ønske, at vi ikke tager bilen, men bruger offentlig transport. Hertil hjælper, at der faktisk er offentlig transport at tage. Jeg håber derfor at man kraftigt overvejer at holde fast i tanken om en rute 17 og 19, hvis man sløjfer rute 7A, og ikke bare dropper busser.
11. Det virker alligevel vildt at man bygget en hel bydel med 5000 beboere og den potentielt ikke skal betjenes af en bus, men kun af en metro med stop i hver sin ende af bydelen. Og politikkerne samtidig ikke ønsker vi tager bilen, men bruger offentlig transport. Metro er super nice og det bliver godt at få herud, men bussen stopper flere steder og er lettere at komme til. Håber de i det mindste laver linje 17 så
12. Der bør være en bus, der kører på tværs af Metrolinjerne og forbinder Sluseholmen/Teglholmen med Enghave Plads og Vesterbro. Lidt ligesom linje 14 gjorde tidligere.

13. Buslinje 7A bør vende vest for hovedbanegården i Reventlowsgade, for eks. i nærheden af stoppestedet for linje 23, så der bliver kortere til fods til metro- og s-bane. I dagens trafik bruger 7A alt for lang tid til at køre langsomt i trafikken i Bernstorffsgade og det går ud over de rejsende der står og venter senere på ruten. Der kunne laves sløjfekørsel med tilkørsel ad Istedgade, stop i Reventlowsgade ud for hovedbanegården og frakørsel ad Vesterbrogade.
14. Forslagene bekymrer sig for meget om omstigningen mellem 1A, 4A og S-tog ved Ny Ellebjerg. Dem som vil videre med regionaltog har ikke nær så langt som vist i skitserne og dem som vil skifte til S-bane vil benytte andre station som for eks. Friheden.
15. De fleste vil nok foretrække Scenarie 1C og hvis det ikke er muligt så skal det være Scenarie 1B. Busforbindelsen mellem Ny Ellebjerg og København H skal helt klart bevares.
16. Hyppig busforbindelse mellem den nye metro og Sydhavn St.
17. Linie 18 skal laves om til en A bus, så den kører oftere
18. Set i forhold til, hvor ofte metrostationerne har ikke-funktionelle elevatorer, så ser jeg det som et stort problem, hvis der ikke fortsat er et velfungerende busalternativ til metro ind mod Kbh H. Det vil afskære mange dårligt gående, samt folk med barnevogne. Under min seneste barsel tog jeg ofte bussen ind til byen, da elevatoren på Sjælør St ofte ikke virkede.
19. Bus 23 skal kører noget oftere end kun hver 30 min
20. vi skal beholde bus 9 fra Valby parken
21. *Hertil svarer en anden:* 9A fortsætter og kommer til at køre ad den oprindeligt tiltænkte rute gennem Mozartsvej og Mozarts Plads.
22. En bedre forbindelse mellem Hammelstrupvej og krydset Ellebjergvej/Gl.Køge Landevej v/Folehaven ville være værdsat! Pt skal man gå op til Ellebjergvej, for at tage 23 (der kører meget sjældent), blot for at køre de få stop
I skulle aldrig have fjernet linje 10 og 3 A
Håber I vil huske, at ikke alle ønsker at køre i Metro (som jo også koster ekstra for ældre med periodekort!- smart taktik)?
Metro skal være et valg og ikke en tvang!
23. Bare husk man ikke skal tvinges til Metro og der burde være bus fortsat til div. Som nu
ps og husk at mind miljø og teknik om at de lovede at genplante vores smukke træer

som kendetegnede og indkredsede hele Mozarts plads - hele vejen rundt - Guld for os beboere omkring pladsen at beskue og for alle der krydser den og området.

24. Jeg er bange for at når metroen kommer så er der nogen busser der forsvinder vi har altså en del ældre mennesker og handicappede som ikke kan gå helt der ned når de skal noget så jeg håber vi kan få lov at bevare de busser vi her og 23 som der står i indslaget at den skal køre lidt oftere

25. Kan vi ikke få 3A tilbage i stedet for 9A. Jeg tror hele Sydhavnen savner 3A. 1A kan bare køre dens gamle rute.

26. Bus 3a tilbage!

27. Der mangler virkelig en direkte forbindelse til Vesterbro og Nørrebro, og metroen dækker ikke det, som linje 3A gjorde.

28. Man kunne jo være begyndt med ikke at omlægge busruterne flere år før metroen åbner... Jeg hentyder til den forrige omlægning, hvor busforbindelser til sv gik fra fremragende og til nærmest elendige, og som den kommende metro blev et af argumenterne for. Siden har vi lært at klare os uden busserne.

29. Har først set opslaget nu. Håber så meget at linje 18 bevares frem og tilbage fra Fields, da jeg har familie i Dragør, og der er ikke andre muligheder for at komme derud, der kører jo ingen Metro på den del af Amager.

30. Der er mange ældre borgere, Som bor i det gamle Sydhavn.

De besøger lægen i sundhedshuset på Sluseholmen en gang imellem.

De borgere skal med bus 7a for St komme til lægen.

Hvis busbetjeningen bliver nedlagt, har de ingen mulighed for at komme til lægen.

Så ville nogen nok tænke : tag en taxa, men det er ikke alle som har råd.