



KØBENHAVNS KOMMUNE

Socialforvaltningen

Center for Politik

NOTAT

24-10-2016

Til Malene Frydenlund Jørgensen, eg5u@okf.kk.dk

Sagsnr.
2016-0350607

Dokumentnr.
2016-0350607-2

Sagsbehandler
Lykke Dahl Lauridsen

Handicaprådets hørings svar vedr. Trafikplan 2016

Handicaprådet takker for det fremsendte høringsmateriale vedrørende Trafikplan 2016. Handicaprådet har gennemgået materialet og har følgende kommentarer;

Angående 'status over eksisterende stoppesteder', hvor det fremsættes, at der udestår et arbejde med at gøre de største stoppesteder mere tilgængelige for personer med handicap, f.eks. ledelinjer og opmærksomhedsfelter til gavn for synshandicappede. Dette er vi selvsagt meget positive overfor. Handicaprådet vil dog gerne bemærke, at det ved stoppesteder også er meget vigtigt at medtænke tilgængelighed for kørestolsbrugere, i forhold til belægning og niveau. Handicaprådet har af flere gange påpeget stoppesteder, hvor indstigning i busser for personer i kørestol er problematisk. Tilgængelighed ved stoppesteder og stationer er fundamentet for, at personer med handicap kan gøre brug af den offentlige transport.

Movias anbefaling, om udviklingen af en fælles standard for tilgængelighed frem mod næste trafikplan i 2018, bakker Handicaprådet op om. Vi opfordrer til, at man inddrager Handicaprådet eller andre tilgængelighedseksperter i udviklingsprocessen af denne fælles standard, for at sikre en kvalificeret standard for personer med handicap.

Handicaprådet har ikke yderligere bemærkninger til Trafikplan 2016.

Voksne

Bernstorffsgade 17
1577 København V

E-mail
ER4Y@sof.kk.dk

EAN nummer
5798009683052

27. oktober 2016

Høringssvar: Forslag til Trafikplan 2016

Ældrerådet vil gerne indledningsvist udtrykke generel tilfredshed med Forslag til Trafikplan 2016 og det nye strategiske busnet 2019.

Rådet anser planen for at være et godt udgangspunkt for en del af det store løft i den kollektive trafik i hovedstadsområdet, som sker med Cityringen i 2019, hvor også det lokale net tilpasses og forbindes med det strategiske net i 2018. Herved fremstår Forslag til Trafikplan 2016 som en fremsynet og gennemtænkt vision.

Vi konstaterer ligeledes med tilfredshed, at der ved tilrettelæggelsen af planen er taget højde for de mange og store ændringer i København, fx byudviklingsområderne i Ørestaden og Nordhavn.

Konkret har Ældrerådet herefter bemærkninger til følgende indsatsområder:

Afstand:

Ældrerådet noterer sig, at de fleste københavnere med Cityringen får under 600 meter til en metro- eller S-togstation. Det er således en forudsætning for Ældrerådets opbakning, at en sådan afstand ikke øges ud over de 600 meter.

Som et af fire nøgleprincipper for den kollektive trafik i København arbejder Ældrerådet for, at der maksimum skal være 400 meter fra et stoppested til et rejsemål. Dette gælder både til et stoppested fra en borgers hjem og fra et stoppested til et rejsemål. Et andet nøgleprincip er, at der opstilles pausebænke, hvor afstanden er over 400 meter.

I overensstemmelse hermed foreslår rådet, at der ved tilpasningen af det strategiske og det lokale net etableres afstande på 400 meter eller derunder mellem stoppestederne, samt at der opsættes ældre- og handicapvenlige bænke/hvilepladser, hvor dette ikke er muligt.

Københavns Ældreråd

Sjællandsgade 40
2200 København N

Telefon
2049 1868

E-mail
aeldreraadet@suf.kk.dk

aeldreraadet.kk.dk



Siddepladser og læskærme:

Som det nævnes i Forslag til Trafikplan 2016 (side 82) skal et stoppested 'både være indrettet for alle rejsende og for passagerer med nedsat funktionsevne.' Til dette foreslår Ældrerådet læskærme med effektiv overdækning ved stoppestederne, samt at bænke og siddepladser justeres mere hensigtsmæssigt til ældre og passagerer med nedsat funktionsevne.

Fx er nogle af de nuværende bænke for lave, idet ældre mennesker ganske enkelt kan have vanskeligt ved at komme op fra dem. Ældrerådet anbefaler derfor, at bænkene er både højere og længere, således at der skabes plads til, at flere kan sidde ned.

Forbedring af materiel:

I forhold til det strategiske busnet 2019 skal Ældrerådet bemærke, at det er en forudsætning for rådet, at der til stadighed arbejdes med at skabe en generel forbedring af materiellet, sådan at der i forbindelse med fx indstigning og udstigning er en nivellering.

El-busser:

Ældrerådet skal opfordre til, at der generelt indtænkes yderligere brug af el-busser for herved at mindske miljø- og støjgener til gavn for alle byens borgere.

Digital trafikinformation:

Ældrerådet tilslutter sig Movias erkendelse af, at der er behov for større fokus på digital trafikinformation i form af realtidsmoduler. Rådet finder det vigtigt, at der ved stoppesteder er digitaliserede tidsangivelser.

Afslutningsvis ser Ældrerådet frem til, at datagrundlaget forventes mere omfattende ved høringen af det lokale busnet, således at der dannes et solidt og effektivt grundlag for passagerernes rejsemønstre og dermed for indarbejdelsen af lokalnettet i 2018.

Med venlig hilsen

Kirsten Nissen

formand for Ældrerådet

Svend Aage Sørensen

formand for rådets Trafik- og Miljøudvalg

OKF Byudvikling

Hørings svar Trafikplan 2016

Amager Øst Lokaludvalg takker for henvendelsen vedr. høring af Trafikplan 2016.

Í forbindelse med høringen har lokaludvalget – med deltagelse af repræsentanter fra Økonomiforvaltningen og Movia – afholdt borgermøde i forbindelse med høringen. Borgermødet blev holdt den 19. oktober og havde deltagelse af 71 borgere, selv om det lå midt i efterårsferien. Borgermødet startede med et oplæg fra Københavns Kommune, Center for Byudvikling og siden fra repræsentanter fra Movia. Det var meget oplysende indlæg, som var med til at klarlægge de forskellige etaper i behandlingen af trafikplanen, på nuværende tidspunkt og i fremtiden. Vi havde efterfølgende en god debat, hvor alle borgere, der havde noget på hjerte, blev hørt. Hørings svaret er udarbejdet på baggrund af borgermødet samt på baggrund af interne drøftelser i lokaludvalget.

Vi har set på de buslinjer som betjener vort område i Amager Øst. Ændringer til 2 A giver en bekymring for vort område fra Lergravsparkens Station og sydpå til Kastrup St., hvor det bliver foreslået at skulle betjenes af en lokal buslinje, som stort set falder sammen med den nuværende rute. Generelt er der stor usikkerhed vedr. hvorvidt de kommende lokale buslinjer i tilstrækkelig grad vil imødekomme behovet for bustransport efter ændringerne på A-busserne, der servicerer Amager Øst. Omlægningen af busserne ved Uplandsgade og Kløvermarksvej er derfor u hensigtsmæssig for vore borgere, så her må der også indsættes lokal busdrift især i sommerhalvåret.

Ændringer i buslinje 4 A rammer specielt det store antal skoleelever som skal til Skt. Annæ Gymnasium. Eleverne bruger bussen helt ned fra 3 klasse og forældre er nervøse for de mange skift, der skal ske fremover og vi ser det uklart om bussen vil anvende samme busstoppested ved skolen eller om det helt bortfalder. Det drejer sig

28-10-2016

Sagsnr.
2016-0322203

Dokumentnr.
2016-0322203-5

om en anseelig mængde børn når man ser på alle klassetrin vil det ramme ca 200 elever hver dag. Desuden er 4 A også vigtig for patienter til Hvidovre Hospital. Vi skal derfor foreslå, at man endnu engang ser på denne problemstilling inden det endelig forslag forelægges til beslutning. Det bedste vil være en direkte linje mellem Amager og Hvidovre Hospital.

Bus 5 A – som bliver til Bus 5 C – ser ud til at køre ad samme rute på Amager og den forlænges ud til Herlev Hospital og Ballerup St. Dette ser vi som en meget positiv ændring, da der bliver lagt afdelinger på Herlev Hospital, som skal betjene patienter fra Amager, her tænker vi bl. A. på behandling af diabetes patienter.

Desværre bliver linje 350 nedlagt. Denne rute betjener mange, der arbejder på Sjællandssiden. Det ser ud til, at man skal påregne flere passagerer på 5 C, da vi er usikre på, at Cityringen vil tage mange af disse.

Linje 250 foreslås at følge og bindes sammen med 350 (som nedlægges) og køre til Hovedbanegården og ikke Nørrebro, som den gør i dag. Vi skal hilse velkommen at 250 skal betjene Amager Øst igen, og at den kører til Hovedbanegården vil betyde, at der her kan omstiges til 1 A og fortsætte til Hvidovre Hospital. Som det ser ud ved ændringen og hospitalerne i regionen, skal der ske et større samarbejde mellem Amager Hospital og Hvidovre Hospital, hvilket vil betyde, at flere patienter vil skulle benytte busserne den vej. Denne problemstilling ønsker vi medtaget i den fremtidige planlægning.

Det er vigtigt at man kan komme fra områder, der ligger langt fra metroen uden at skulle foretage mange skift mellem transportmidler. Amager Øst Lokaludvalg ønsker i det hele taget, at budnettet ikke bliver forringet, når Metro-cityringen åbner i 2019. Der kommer stadig flere beboere til Amager og der er brug for at styrke den kollektive transport.

Amager Øst Lokaludvalg er meget optaget af, at den fremtidige planlægning af busnettet tilgodeser de problemstillinger vi her har oplyst. Og vi håber, at Lokaludvalget vil blive inddraget i et samarbejde og blive høringsberettiget. Og vi deltager gerne med at afholde borgermøder, når de nye udkast til Trafikplanen skal diskuteres.

Med venlig hilsen

Ole Pedersen
Formand for Amager Øst Lokaludvalg



KGS. ENGHAVE LOKALUDVALG

Lyrskovgade 4, 2 sal
1758 København V

Telefon
20202036
E-mail
acb@okf.kk.dk
EAN nummer
5798009800275

Center for Byudvikling
Malene Frydenlund Jørgensen

Kgs. Enghave Lokaludvalgs høringsvar vedrørende Trafikplan 2016

Kongens Enghave Lokaludvalg har drøftet forslaget til Trafikplan 2016 på sit møde den 13.10.16. Derudover har vi lavet en borgerinddragelsesindsats. Bl.a. har vi modtaget input fra borgere i bydelen ved 3 busstoppesteder: Mozarts Plads, Sydhavn Station og Sluseholmen, på annoncerede tidspunkter.

Kongens Enghave Lokaludvalg forholder sig i dette høringsvar til de overordnede buslinjer og de behov vi mener, at disse bør opfylde. Vi finder det dog svært at forholde os til forslaget, når det resterende busnet (lokale buslinjer) ikke er inddraget. Derudover er det et problem, at Mozarts Plads er spærret pga. metrobyggeriet i perioden 2017-2023. Dermed er de foreslåede ruter for linje 7A og linje 9A ikke reelle muligheder de fire første år. Og efter Sydhavnsmetroens åbning må vi formode, at der skal ske en ny tilpasning af ruter.

De kort der er brugt i høringsrapporten viser en rute, hvor linje 9A ikke kører via Mozarts Plads. I den præsentation vi fik fra Movia og Center for Byudvikling på lokaludvalgsmødet samt i et tilsendt baggrundsnotat kører linje 9A via Mozarts Plads, hvor den krydser linje 7A (se vedlagte kort). Vi har forholdt os til den sidste mulighed, da den analyse vi fik præsenteret baserer sig på, at dette skifte findes – er dette ikke tilfældet, er det helt håbløst.

28-10-2016

Sagsnr.
2016-0370806

Dokumentnr.
2016-0370806-4

Det overordnede busnet slås i stykker

Det eksisterende A-busnet er enkelt og logisk og binder byen og de forskellige bydele sammen på kryds og tværs over lange stræk. Det foreslåede fremtidige A-busnet er rodet og uoverskueligt – og virker som om, at man har koblet nogle korte stumper af busruter med høj frekvens sammen til nogle længere ulogiske linjer.

Omstigning



Et lokaludvalg i
KØBENHAVNS KOMMUNE

Kongens Enghave Lokaludvalg er en uafhængig lokal forsamling, der er oprettet af Københavns Kommune. Lokaludvalget fungerer som bindeled mellem københavnere i bydelen og politikerne på Københavns Rådhus.

Der bør være kort omstigning mellem A-buslinjer, metrostationer og S-togsstationer. Vi oplever, at det ofte glemmes, og der er en del steder, hvor det ikke er tilfældet i dag.

Overordnede fordele ved de foreslåede busruter

Det er en stor forbedring, at Sluseholmen og Teglnholmen fremover vil betjenes af en A-busrute, så der langt om længe bliver en rimelig busbetjening af disse kvarterer. Den foreslåede rute vil ligeledes være med til at binde dele af det gamle Sydhavnen sammen med det nye Sydhavnen.

Overordnede mangler og problemer ved de foreslåede busruter

Carlsberg-området og Carlsberg Station har fået en alt for stor rolle i det overordnede busnet på bekostning af Sydhavnen (og formodentlig også dele af Vesterbro).

Bavnehøjkvarteret får ikke nogen umiddelbar glæde af de kommende metrostationer ved Enghave Plads og senere Mozarts Plads, derfor er det vigtigt, at der er god betjening på Enghavevej med højfrekvente busser mod Enghave Plads og Mozarts Plads – den rolle som linje 3A i dag opfylder.

Der kommer til at mangle en A-buslinje fra Mozarts Plads til Valby st., hvor IC-tog og langt de fleste regionaltog stopper.

Linje 3A (foreslået nedlagt, RIP)

Linje 3A er en rygrad i A-busbetjeningen i København, som binder Sydhavnen sammen med Vesterbro, Frederiksberg, Nørrebro og Østerbro. Den bruges i dag af rigtig mange på både kortere og længere stræk. Linje 3A passerer en lang række offentlige trafikforbindelser til og fra centrum samt en række centrale pladser i byen. Derudover betjener linje 3A en række vigtige funktioner som Sundhedscenter Vesterbro og Rigshospitalet.

Vi har modtaget rigtig mange henvendelser fra borgere om, at nedlæggelsen af linje 3A er en stor forringelse. En del af ruten erstattes godt nok af Linje 1A, men ikke den første del af ruten, der kører fra Valbyparken via Mozarts Plads og Bavnehøjkvarteret til Enghave Plads.

Linje 1A

Forslaget til linje 1A er overordnet godt, det giver god forbindelse til Hvidovre Hospital og erstatter som ovenfor nævnt store dele af den nuværende linje 3A. Men den fremtidige linje 1A ledes udenom Sydhavnen.

Vi vil foreslå, at linje 1A kommer til at køre via Borgmester Christiansens Gade til Mozarts Plads og derfra via Borgbjergsvej og Enghavevej, som den nuværende linje 3A (se også afsnit om metrobyggeri).

Hvis dette ikke gennemføres, så bør linje 1A også stoppe ved busstoppestedet Borgmester Christiansens Gade/Sjælør Boulevard for at gøre gangafstanden til denne linje mindre for folk der bor i Sydhavnen.

Linje 7A

Det er en fin forbindelse fra det gamle Sydhavnen via Sluseholmen og Teglholmen til København H.

Linje 9A

Linje 9A er fin fra Mozarts Plads til Ørestad station. Ruten i den anden retning fra Mozarts Plads er derimod rodet. Vi foreslår, at linje 9A (som erstatning for vores foreslåede ændring af linje 1A) i stedet går fra Mozarts Plads via Borgmester Christiansens Gade, Sjælør Boulevard og Vigerslev Alle til Carlsberg St. Herfra fortsætter den som foreslået.

Midlertidig situation 2017-2023 grundet metrobyggeplads på Mozarts Plads

De foreslåede ruter, der passerer Mozarts Plads er som nævnt ikke mulige i den periode, hvor der er metrobyggeri. Vi vil gerne særskilt have et møde med de relevante afdelinger/partner om, muligheder for busafvikling i denne periode, som også omfatter linje 3A og 4A de første par år samt linje 10 og linje 14.

Zonegrænser

Selvom det ikke er en del af høringen, så mener vi, at det er nødvendigt at se på zonegrænserne.

Den del af vejstykket Sjællandsbroen mellem Borgmester Christiansens Gade og Sluseholmen bør ændres, så det både er zone 3 og 1/2). Det er noget rod, at zone 3 "stikker ind i" Sydhavnen. Dette har betydning for folk med månedskort til zone 1 og zone 2, som kører igennem et kort stræk i zone 3. Det er noget rod, at kører man fra stoppestedet Bådehavngade med linje 14 er det zone 1 og kører man med linje 4A er det zone 3. Og det bliver ikke bedre og mere overskueligt med de nye linjer der kommer.

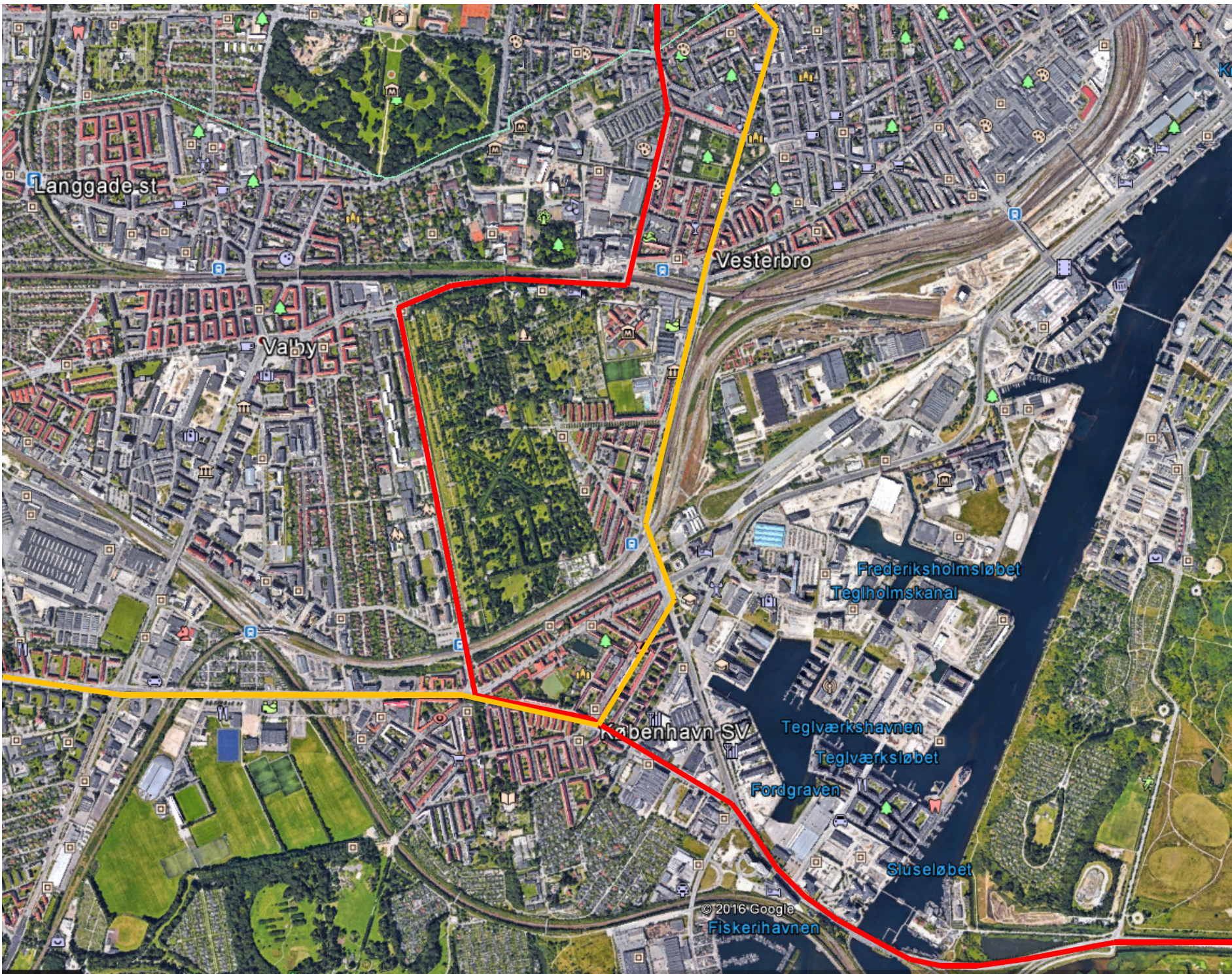
Med venlig hilsen

Joan Røge
Formand, Kgs. Enghave Lokaludvalg

Bilag – Kgs. Enghave lokaludvalg







OKF Byudvikling
Att. Malene Frydenlund Jørgensen

Brønshøj-Husum Lokaludvalg
Kobbelvænget 65
2700 Brønshøj

Telefon
3881 1049
Direkte telefon
2677 1049
E-mail
kch@okf.kk.dk
EAN nummer
5798009800275

Hørings svar vedr. Trafikplan 2016

Brønshøj-Husum Lokaludvalg har gennemgået Movias oplæg til Trafikplan 2016, og har tillige gennemført et fælles borgermøde på BIBLIOTEKET på Rentemestervej afholdt den 20. oktober af Bispebjerg Lokaludvalg og Brønshøj-Husum Lokaludvalg i forening.

De berørte buslinjer i bydelen Brønshøj-Husum er: 2A, 5A/5C, 200S, 250S og 350S.

Lokaludvalget bemærker en række ændringer i buslinierne, som samlet set giver en forringelse af busbetjeningen i bydelen og forbindelser til den øvrige offentlige trafik. Lokaludvalgets vigtigste pointer er: 1) Ønsket om en tilslutning af 5C's linieføring til s-togsnettet; 2) Behovet for en forkortelse af transporttiden (5C) eller en bevaring af en hurtigbus (350S) fra Husum Torv til centrum; og 3) opretholdelse af 200S's tværgående forbindelse til Gladsaxe Trafikplads og Lyngby Station.

Pointerne er uddybet i de nedenstående bemærkninger til trafikplanen for det strategiske busnet, som rummer både en opsamling fra borgermødet og de øvrige input som Lokaludvalget har arbejdet med.

25-10-2016

Liniebeskrivelser og -vurderinger

Linje 2A: Der er ingen ændring af linjeføring fra Tingbjerg til Christianshavns Station. Borgere, der i dag benytter strækningen på Amager ud mod Lufthavnen, skal skifte til buslinje 250S eller Metroen. Fra Christianshavns Station ændrer linje 2A rute til Margretheholmen og Refshaleøen. Forslag til frekvens, Tingbjerg – Rådhuspladsen: 12 afgang i timen i myldretiden, 10 afgang i timen i dagtimerne. Det svarer til det antal afgang, som benyttes i dag. Lokaludvalget mener ikke denne rute giver problemer.

Sagsnr.
2016-0332217

Dokumentnr.
2016-0332217-3



Linje 5A/5C: Som det er beskrevet, vil linje 5A blive relanceret som linje 5C i april 2017. Linjen er hermed den første fuldt implementerede +Way – linje i København. Der er fra Lokaludvalgets side store forventninger til de nye led-busser, som er fossilfrie og derfor skåner vores miljø for udledningen af NO_x med 72% og partikler med 33%. Det vil hæve luftkvaliteten på hande­lsgaden Frederikssundsvej mærkbart.

Buslinje 5C's nye linjeføring medfører, at den forlænges fra Husum Torv til Herlev hospital. Det skal her bemærkes, at den ikke kommer til Herlev Station, men kører forbi på Herlev Hovedgade. Der har fra borgerne i Brønshøj-Husum været et massivt ønske om, at linje 5A fik kontakt til S-togs nettet, enten via Husum Station, eller via Herlev Station. Dette bør kunne imødekommes, når linjen forlænges.

Når Cityringen åbnes i 2019, vil linjeføringen for linje 5C igen blive ændret. Movia kommer med fire forskellige oplæg til økonomisk løsning på denne udvidelse. De to af forslagene giver ikke mulighed for forlængelse af linje 5C, men scenarie nr. 2 og nr. 4, giver mulighed for forlængelse af linjen i 2019. Brønshøj-Husum Lokaludvalg ser frem til en sådan udvidelse af ruten for linje 5C til Ballerup i 2019.

Linje 5C: Ballerup Station / Herlev Hospital –Sundbyvester Plads / Lufthavnen.Linjen betjener følgende knudepunkter: Malmparken Station, Husum Torv, Nørrebro Station, Nørreport Station, Rådhuspladsen, Hovedbanegården og Amagerbro Station.

Forslag til frekvens, Husum Torv – Sundbyvester Torv: 15 afgang­e i timen i myldretiden, 15 afgang­e i timen i dagtimerne. Det svarer ca. til det antal afgang­e, som benyttes i dag på linje 5A.

Brønshøj-Husum Lokaludvalg ser gerne at transporttiden fra Husum Torv til Rådhuspladsen bliver forkortet med 17%, som beskrevet under +Way, i forhold til i dag.

Linje 200S: Der er uændret linjeføring for denne rute. Linjen betjener følgende knudepunkter: Hvidovre Hospital, Rødovre Station, Rødovre Centrum, Husum Station, Husum Torv og Gladsaxe Trafikplads.

Forslag til frekvens, Lyngby Station – Friheden Station: 6 afgang­e i timen i myldretiden, 6 afgang­e i timen i dagtimerne.

Linjeføringen af 200S er under det fremtidige +Way-net beskrevet som ændret til at køre fra Husum Torv via Frederikssundsvej til Herlev og Ballerup. Denne linjeføring mener Lokaludvalget ikke giver nogen mening, idet ruten på den strækning bliver parallel med S-banen til Ballerup og samme rute som linje 5C kører. Den tværgående forbindelse til Gladsaxe Trafikplads og Lyngby Station er vigtig at opretholde.

Linje 250S: Der bliver ændret i linjeføringen, Linje 250S foreslås at køre mellem Bagsværd Station/Gladsaxe Trafikplads og Dragør Stationsplads via bl.a. Høje Gladsaxe/Tingbjerg (stop på motorvejen),

Nørrebro Station, Forum Station, Nørreport Station, Amagerbro Station, Sundbyvester Plads og Tårnby Station. Omlægningen betyder, at hurtige forbindelse fra Høje Gladsaxe og Bellahøj via Borups Allé til Centrum er fjernet. Dette er en betydelig forringelse, idet der lægges op til skift for at få hurtigere transporttid. Forslag til frekvens, Gladsaxe Trafikplads – Dragør Stationsplads: 6 afgang i timen i myldretiden, 4 afgang i timen i dagtimerne.

Linje 350S: Den bestående linje planlægges nedlagt, når Cityringen åbner. Det forudsættes at linje 5C vil blive forlænget til Ballerup Station og på den måde overtage 350S passagerer. Den planlagte nedlæggelse af linje 350S er en direkte forringelse for den hurtige transport fra Husum Torv til Nørrebro Station. På denne strækning bidrager linje 5A i dag med 15 busser i timen og 350S bidrager med 12 busser i timen. Den øgede fremkommelighed på Frederikssundsvej for linje 5C vil også give mulighed for en hurtigere gennemkørsel for 350S, som samtidig kan springe små stoppesteder over. Som det er sagt på flere borgermøder, så er linje 350S den midlertidige ”Metro” til Brønshøj. Der er stadig behov for en hurtigbus fra Husum Torv og til Centrum og gerne via Borups Allé.

Øvrige bemærkninger.

Stoppesteder i det Strategiske net: Som det er beskrevet i dette afsnit i Trafikplanen, er det Movias anbefaling, at der er læskærme og digital trafikinformation på alle stoppesteder i det Strategiske net. Brønshøj-Husum Lokaludvalg ser frem til, at det manglende udstyr i form af læskærme og digital trafikinformation bliver implementeret på alle stoppesteder, hvor linje 5A kører.

Vi skal igen gøre opmærksom på, at stoppestedet på Frederikssundsvej ved Degnemose Alle, som blev nedlagt i forbindelse med den Højklassede Busforbindelse, ønskes genetableret. Der er et stort behov for stoppestedet på pågældende sted. Der har været borgerprotester med underskriftindsamling for at få stoppestedet tilbage.

Movias tilfredsheds mål: Movias hidtidige målsætning for 2020 er, at 95% af passagererne samlet set erklærer sig ”tilfreds” eller ”meget tilfreds” med deres rejse, og at 30% erklærer sig ”meget tilfreds”. I 2015 lå andelen af tilfredse på 95%, mens andelen af meget tilfredse lå 23%.

Movia anbefaler nye mål: Tilfredsheden skal fastholdes på 95% - Meget tilfredse kunder skal fastholdes på 25%. Brønshøj-Husum Lokaludvalg mener ikke, at der skal reduceres på de kvalitetsmål som er sat, frem til 2020.

Budgetoverslag 2016-2019: Det er påfaldende, at man vil spare et beløb på 43 mio. kr. i Region Hovedstaden på Strategisk busnet og –

øvrige linjer, frem til 2019. Det er inden Cityringen åbner. Det virker, som om man vil tvinge borgerne til en dårligere service inden Metroen åbner.

Med venlig hilsen

Erik Fisker
Formand

Freddy Ingvorsen
Formand for Byudviklingsudvalget

Økonomiforvaltningen

Økonomiforvaltningen har sendt Movias Trafikplan 2016 i høring hos lokaludvalgene, Ældrerådet og Handicaprådet med svarfrist den 28. oktober 2016.

Borgerdialog

Christianshavns Lokaludvalg har ikke haft borgerdialog om Trafikplan 2016.

Lokaludvalgets holdning

Med ibrugtagningen af Cityringen mener Christianshavns Lokaludvalg overordnet, at det er fornuftigt at omlægge det strategiske busnet i kommunen som foreslået. Men vi har følgende bemærkninger:

- Christianshavns Lokaludvalg beder om, at planerne for det lokale busnet udarbejdes og vedtages, inden det strategiske busnet vedtages, da det strategiske busnet har som forudsætning, at det lokale busnet fungerer tilfredsstillende.
- Det lokale busnet skal omfatte buslinjer i boligområderne på Christianshavn og betjenes af små el-busser, som man kan praje. Lokaludvalget vil gerne deltage i planlægningen af det lokale busnet på Christianshavn og herunder i workshops, som planlægningen kan tage udgangspunkt i.
- For buslinje 5C's vedkommende lægges der op til en lavere frekvens end ellers. Det er Christianshavns Lokaludvalg skeptisk over for.
- Lokaludvalget er for el-busser. Movia kan ikke have behov for yderligere forsøg med el-busser, eftersom man andre steder i verden, fx i Singapore, bruger el-busser i det kollektive trafiksystem.
- Movia foreslår, at man fortsætter den grønne omstilling og gør busdriften helt fossilfri i 2030. Christianshavns Lokaludvalg mener at fossilfri busdrift i 2025 bør være målet. Det vil

28-10-2016

Sagsnr.
2016-0304380

Dokumentnr.
2016-0304380-3



harmonere med målene i Københavns Kommunes klimaplan. Havnebusserne bør drives fossilfrit hurtigst muligt og der skal mere fart på elektrificeringen af de strategiske buslinjer i København.

- Christianshavns Lokaludvalg mener, at målet for nedbringelse af partikeludledning skal være mere ambitiøst og at det skal opnås senest i 2025. Et mål om busdrift uden partikeludledning senest i 2025 er det optimale.
- Når busdriften i Københavns Kommune bliver fossilfri i 2025 eller 2030 bør turistbuskørsel og taxakørsel også være det senest til den tid. Lokaludvalget beder kommunen arbejde for, at det sker. Vi beder om, at kommunen i samarbejde med politiet allerede nu sikrer, at hop on/hop off-busserne overholder miljøzonekravene.
- Movia bør sætte initiativer i gang, der kan tiltrække biltrafikanter til den kollektive trafik. Det forhold, at Trafikplan 2016 indebærer, at passagererne får flere skift, er den forkerte vej at gå, hvis man vil have befolkningen til at benytte den kollektive trafik.
- Der er behov for en modernisering af busparken. Busparken skal bestå af busser med lav ind- og udgang, så det er nemt for bevægelseshæmmede at benytte bus. Erfaringen er, at sænkefunktionen, der måtte være i busserne i den nuværende buspark, ikke aktiveres af buschaufførerne.

Med venlig hilsen

Poul Cohrt,
formand



AMAGER VEST
LOKALUDVALG

Sundholmsvej 8
2300 København S

E-mail
F91J@okf.kk.dk
www.avlu.dk

Center for byudvikling
Økonomiforvaltningen
Københavns Kommune

Høringsvar vedr. Trafikplan 16

Amager Vest Lokaludvalg takker for at blive inddraget i høringen vedr. Trafikplan 16.

Borgerinddragelse – baggrunden for høringssvaret

Lokaludvalget har i forbindelse med høringen vedr. trafikplan 16 afholdt et borgermøde den 13. oktober 2016 vedr. kollektiv trafik på bl.a. Islands Brygge. Over 50 borgere mødte op. Derudover har lokaludvalget kontaktet Peder Lykkes Centeret, Plejecenteret Hørgården, Højdevangs Sogns Plejehjem og Socialpsykiatrisk Center Amager for bemærkninger til forslaget. Endelig har lokaludvalget modtaget henvendelser fra borgerne via hjemmesiden samt via lokaludvalgets borgerpanel.

En række emner har været nævnt:

Bus 250S til metroen

Den nuværende og forventede tilflytning af nye borgere til den sydlige del af Islands Brygge har ændret behovene for kollektiv trafikbetjening i området. Bus 250S har i dag ikke en rute, der er dækker behovene for området.

Konkret efterspørger borgerne, at 250S har stoppested ved metroen, skolen og ved Rundholdtsvej, således at den sydlige ende af Bryggen bindes sammen med den nordlige del. Lokaludvalget har erfaret, at ruten for 250S med stop på Leifsgade er besluttet for at tilgodese de ældre borgere i de 109 ældreboliger på Leifsgade. Samtidig er lokaludvalget blevet oplyst om, at forvaltningen forventer, at der i alt kommer til at bo omkring 4.000 borgere i Havneviggen, heraf 2.000 syd for Hilmar Baunsgaards Boulevard.

Lokaludvalget mener derfor ikke, at det bør være et spørgsmål om en enten-eller prioritering, men at både den nye gruppe af tilflyttere i syd og de ældre i Leifsgade bør tilgodeses. Derfor mener Lokaludvalget, at der fra Movia og forvaltningens side hurtigst muligt findes en løsning og gerne en midlertidig løsning, der ændrer 250S' rute, således at bussen stopper ved Rundholtsvej og forsætter til skolen og metrostationen. Samt at der indføres en busløsning, der imødekommer

24-10-2016

Sagsnr.
2016-0321821

Dokumentnr.
2016-0321821-7



Et lokaludvalg i
KØBENHAVNS KOMMUNE

Amager Vest Lokaludvalg er en uafhængig lokal forsamling, der er oprettet af Københavns Kommune. Lokaludvalget fungerer som bindeled mellem københavnere i bydelen og politikerne på Københavns Rådhus.

de ældre borgeres behov på Leifsgade. For borgerne som hver dag mærker den mangelfulde busbetjening, er der utrolig lang tid til juli 2019.

Et konkret løsningsforslag som kunne tilgodese flere parter i sagen - at 250S forsætter ad Amager Boulevard indtil Ørestads Boulevard. Anvender stoppestedet udfor KLs bygning, således at dette område forsat betjenes. Bussen drejer til højre ad Njalsgade og der oprettes stoppested ved Svend Aukens Plads. Bussen forsætter ad Njalsgade og svinger til venstre ad Isafjordsgade og forsætter herfra sin nuværende rute, dog således at der forsættes til Rundholdtvej og bussen vendes ved indkørsel til haveforeningen Sønderbro eller der etableres egentlig endestation ved boldklubben Heklas baneanlæg. Alternativt etableres en rundkørsel ved Rundholdtvej. I modsatte retning foreslås et stoppested ved Politiskolen, som kunne betjene både metro og Islands Brygge Skole.

Såfremt 250S forkortes ved Hovedbanegården efter krav fra Regionen, bør Movia/Københavns Kommune sikrer kollektiv betjening af Islands Brygge Syd ved indsættelse af buslinje mellem Hovedbanegården og Rundholdtvej. Det er ligeledes et ønske at frekvensen sættes op, evt. til 10 min. drift i myldretiden.

Forslag om havnebus ved Islands Brygge

Mange borgere ønsker at bruge havnebussen som en del af hverdagstransporten og et havnebusstop ved Havnevigen kunne tilgodese dette, desuden var der forslag til sene afgang for havnebussen fra midtbyen til Bryggen.

Behov for høring ifm. fastlæggelse af det lokale busnet

Amager Vest Lokaludvalg vil gerne understrege behovet for, at ændringerne af det lokale busnet kommer i tidlig høring hos lokaludvalgene, således at der gives tid til at høre borgerne.

Et væsentligt ønske hos mange lokale borgere er kollektiv bustrafik på tværs af bydelen, som kan binde bydelen bedre sammen. Forslag om nedlæggelse/afkortelse af 4A går imod dette ønske. Mange borgere finder det vanskeligt at blive busbetjent til en metrostation. Flere borgere finder ligeledes, at det for Amager Vests bydel foreslåede Strategiske Busnet, bortset fra kørsel på Amagerbrogade, helt forsvinder (Linje 4A/250S), og at der ikke i tilstrækkeligt omfang er lagt op til, at et lokalt busnet kan løfte den opgave, ej heller sikrer transport til metro nettet.

Et konkret ønske kunne være en shuttlebus, som forbandt bydelen med metro og det Strategiske Busnet, f.eks. en cirkellinje mellem Islands Brygge, Sundholmsvej, Sundbyvester og Ørestad.

Amager Vest Lokaludvalg vil gerne mødes med Movia til en drøftelse af hvordan det lokale busnet kan skabe en tilstrækkelig kollektiv busforbindelse i bydelen, og vi ønsker snarlig sikkerhed om fremtiden for bus 250S eller en erstatning for denne frem til ny busplan endelig etableres.

Med venlig hilsen

Lars Rimfalk Jensen
Formand for Amager Vest Lokaludvalg



ØSTERBRO
LOKALUDVALG

Krausesvej 3
2100 København Ø

E-mail
FP3Z@okf.kk.dk
EAN nummer
5798009800275

Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling
ATT: Malene Frydenlund Jørgensen

Hørings svar vedr. Movias Trafikplan 2016

Østerbro Lokaludvalg har følgende kommentarer til Movias Trafikplan 2016:

Klima og miljø

Lokaludvalget vurderer, at el-busser fungerer godt, og lokaludvalget ser gerne, at der kommer flere el-busser, hvis København skal være CO₂-neutral i 2025.

I arbejdet med en miljøvenlig offentlig transport, mener lokaludvalget, at det er vigtigt også at gøre en indsats for at nedsætte mængden af luft- og partikelforurening samt støj.

Takster og priser

Lokaludvalget mener, at der bør arbejdes på, at den offentlige transport i København bliver billigere, og der bør ske en væsentlig prisreduktion på billetter.

Derudover bør zonebetalingen ændres, så man kan nøjes med at betale for én enkelt zone, hvis man kører med offentlig transport et par stoppested i stedet for at betale for 2 zoner, som man gør nu.

Busstoppesteder

For at sikre ældre og gangbesværede borgere mener lokaludvalget, at der bør være en maksimal afstand mellem busstoppesteder på 400 meter.

Derudover bør nye stoppesteder indrettes sådan, at de giver beskyttelse mod vejr og trafik.

26-10-2016

Sagsnr.
2016-0346231

Dokumentnr.
2016-0346231-2

Med venlig hilsen

Allan Marouf

Fungerende formand for Østerbro Lokaludvalg



Et lokaludvalg i
KØBENHAVNS KOMMUNE

Østerbro Lokaludvalg er en uafhængig lokal forsamling, der er oprettet af Københavns Kommune. Lokaludvalget fungerer som bindeled mellem københavnere i bydelen og politikerne på Københavns Rådhus.



VANLØSE LOKALUDVALG

Vanløse Lokaludvalg
Frode Jakobsens Plads 4, 1. sal
2720 Vanløse

E-mail
jwo@okf.kk.dk
EAN nummer
5798009800275

OKF Byudvikling

Hørings svar vedr. Movias Trafikplan 2016

Tak for høringsskrivelsen af 19. september om MOVIA's strategiplan.

Umiddelbart vil det være naturligt først kort at berøre S-busser og A-bussers forhold i bydelen. Der ses ikke forslag til ændringer i Vanløse, mens der vil ske forandringer i 2A, 5A og 9A's ruter.

Linje 9A skifter rute i Rødovre, efter Rødovre Centret, og i ende anden ende flyttes endestationen fra Refshaleøen til Ørestad Station. Derved mistes den direkte forbindelse til Hovedbanegården, der herefter skal nås med S-tog eller ved at skifte til den nye metro-cityring.

Linje 2A skifter ikke rute i bydele, men der sker (store) ændringer på Amager-siden, idet endestation bliver Refshaleøen. Ændringerne hører her sammen med, at A-busser stort fjernes fra Amager.

Linje 5A bliver til 5C. Ruten berører tangentielt bydelen ved Bellahøj Svømmestadion. Ruten får endestation ved Herlev Hospital/Ballerup Station, og ved Lufthavnen. Denne linje kunne i planlægningsøjemed stadig erstattes af en letbane.

De nævnte ændringer begrundes med skifte i passagerer fra bus til metro efter 2019. Ændringerne forekommer ganske betydelige, og derfor har vi forståelse for, at tallet på meget tilfredse passagerer vil falde med nogle %. Ligeledes for linje 250 S Bagsværd Station / Gladsaxe Trafikplads – Dragør Stationsplads, som ses som supplement til linje 5C.

Ændringerne er for Vanløses vedkommende begrænsede, så vi kan give forsigtig tilslutning.

Med venlig hilsen

Vanløse Lokaludvalg

28-10-2016

Sagsnr.
2016-0316533

Dokumentnr.
2016-0316533-3



Et lokaludvalg i
KØBENHAVNS KOMMUNE

Vanløse Lokaludvalg er en uafhængig lokal forsamling, der er oprettet af Københavns Kommune. Lokaludvalget fungerer som bindeled mellem københavnerne i bydelen og politikerne på Københavns Rådhus.

Økonomiforvaltningen

Økonomiforvaltningen har sendt Movias Trafikplan 2016 i høring med svarfrist er den 28. oktober 2016.

Borgerdialog

Indre By Lokaludvalg havde den 5. oktober 2016 et borgermøde om Trafikplan 2016 med ca. 40 deltagere, hvor Økonomiforvaltningen og Movia fremlagde forskellige aspekter af Trafikplanen. Efterfølgende blev planen debatteret af fem medlemmer af Borgerrepræsentationen.

Derudover har borgerne haft mulighed for at sende bemærkninger om planen til lokaludvalgets mailboks. I det vedlagte dokument ses bemærkningerne, borgerne er kommet med.

Nedenstående er bl.a. baseret på tilkendegivelserne på borgermødet samt på de bemærkninger, som borgere har sendt til lokaludvalget.

Lokaludvalgets holdning

Med ibrugtagningen af Cityringen mener Indre By Lokaludvalg overordnet, at det er fornuftigt at omlægge det strategiske busnet i Indre By som foreslået. Men vi har følgende bemærkninger:

- Det burde være politikerne, der udformer og vedtager en trafikplan, ikke trafikudbyderen Movia. 28-10-2016
- I lokaludvalget er vi utilfredse med, at vi ikke fik lov til at deltage i planlægningen af det strategiske busnet. Lokaludvalget vil gerne deltage i planlægningen af det lokale busnet i Indre By og herunder i workshops, som planlægningen kan tage udgangspunkt i. Sagsnr. 2016-0347426 Dokumentnr. 2016-0347426-5
- Movia foreslår, at man fortsætter den grønne omstilling og gøre busdriften helt fossilfri i 2030. Indre By Lokaludvalg mener at fossilfri busdrift i 2025 bør være målet. Det vil harmonere med målene i Københavns Kommunes klimaplan. Havnebuserne bør drives fossilfrit hurtigst muligt og der skal

mere fart på elektrificeringen af de strategiske buslinjer i København.

- Det skal undersøges, om gasbusser forurener med kulilte. Hvis gasbusserne forurener så meget, at det går ud over københavnernes helbred, skal de udgå af busparken.
- Når busdriften i Københavns Kommune bliver fossilfri i 2025 eller 2030 bør turistbuskørsel og taxakørsel også være det senest til den tid. Lokaludvalget beder kommunen arbejde for, at det sker. Vi beder om, at kommunen i samarbejde med politiet allerede nu sikrer, at hop on/hop off-busserne overholder miljøzonekravene. Samtidig beder vi kommunen om at undersøge, om hop on/hop off-busserne i Indre By, særligt i Middelalderbyen, kører ad de ruter, de har tilladelse til.
- Movia bør sætte initiativer i gang, der kan tiltrække biltrafikanter til den kollektive trafik.
- Movia bør i Trafikplan 2016 gøre opmærksom på, hvad det betyder for brugen af den kollektive trafik, at bustrafik indskrænkes fordi den skinnebårne trafik udbygges, når det i planlægningen forudsættes, at stationer for skinnebåren trafik (metro, S-tog) skal kunne nås i en afstand inden for 600 meter (stationsnærhedsprincippet), mens gangafstanden til busser baseres på 400 meter.
- Movia bør i Trafikplan 2016 gøre opmærksom på, hvad det betyder for brugen af den kollektive trafik, at brugerne må forvente flere skift på den kollektive rejse, specielt i skiftet mellem metro og bus. Lokaludvalget er bekymret over, at der lægges op til flere skift mellem offentlige transportmidler, idet det kan føre til, at befolkningen fravælger kollektiv trafik til fordel for transport i bil.
- Der vil fortsat være behov for offentlige busser ind og ud af Indre By. Man bør ikke ensidigt satse på Cityringen i kombination med busser.
- Selv om Trafikplan 2016 indebærer, at antal busser i Frederiksborggade mellem Dronning Louises Bro og Nørreport sænkes fra 32 til 20 i timen, vil det stadig være en voldsom belastning af denne gade. Det bør undersøges, hvor mange, der kan køre ad Gothersgade
- Frederiksborggade mellem Nørre Farimagsgade og Nørre Voldgade har potentiale til at blive et byrum med store kvaliteter, hvis den omdannes til fodgængerareal med

cykelstier - og uden motoriseret trafik. Lokaludvalget beder om at få undersøgt konsekvenserne for busdriften af en sådan omlægning af gaden.

- Lokaludvalget beder om en redegørelse om, hvordan Rigshospitalet, Bispebjerg Hospital og Hvidovre Hospital skal trafikbetjenes efter 2019.
- Særligt Rigshospitalet og de øvrige store arbejdspladser i området skal sikres god betjening med offentlig trafik. Busstoppestedet ved Rigshospitalet har så vidt vides fået udvidet kapaciteten. Kapaciteten bør udnyttes fuldt ud. Men hvordan skal rejsende, der kommer med toget til Nørreport eller Østerport, komme til og fra Rigshospitalet?
- Lokaludvalget har noteret sig, at borgere, der skal rejse mellem Amager og Hvidovre Hospital, skal omkring Indre By. Det bør være muligt at rejse direkte, så Indre By skånes for unødige bustrafik og så borgerne slipper for skift.
- Lokaludvalget beder om en evaluering af busdriften i tracébanen mellem Fredensbro og Vibenhush Runddel. De store arbejdspladser i området skal inddrages i evalueringen.
- Lokaludvalget foreslår, at linje 150S starter ved Vibenhush Runddel metrostation eller ved Ryparken station i stedet for på Nørreport, så bl.a. Webersgade aflastes for bustrafik.
- Det lokale busnet skal omfatte buslinjer fra boligområderne mellem metrostationerne på Cityringen og metrostationerne. Det gælder fx hele området mellem Søerne og voldene.
- Havnebusserne bør betjene krydstogtterminalen i Nordhavn
- Busparken skal bestå af busser med lav ind- og udgang, så det er nemt for bevægelseshæmmede at benytte bus. Der bør især være fokus på, hvordan bevægelseshæmmede nemt kan stige ind og ud i linje 5C-busserne.
- Vejbelægningen, hvor linje 5C skal køre, skal være af bedste kvalitet, så omgivelserne i mindst mulig grad generes af rystelser fra de kommende længere og tungere busser på denne linje.
- Læskure skal indrettes og placeres, så man fra læskuret kan se busserne, der er på vej.

På lokaludvalgets borgermøde den 5. oktober 2016 nævnte en borger, at aktuelle uafhængige målinger har vist, at Movia manipulerer tallene for støj og partikeludledning for at holde sig under lovgrænsen. Borgeren henviste til disse artikler i BT:

<http://www.bt.dk/content/item/1002174>

<http://www.bt.dk/content/item/1002446>

Lokaludvalget beder forvaltningen undersøge og melde tilbage, om det har noget på sig.

Afslutningsvis mener lokaludvalget, at en trafikplan burde iværksættes på nationalt niveau for Danmark, regionerne og for Københavns Kommune. I en sådan plan burde indgå mobilitetsmålsætninger for trafikudviklingen, bl.a. fordelt på transportformer, målsætninger for reduktion af klima- og forureningspåvirkningerne, tillige med et prioriteret katalog af virkemidler, som bringer landet og byen i retning af målsætningen. Meget kunne læres af Oslo, hvor der er politisk vilje til at løse trængsels- og miljøproblemerne.

En trafikplan kunne være en del af kommuneplanen med en tidshorisont på 12 år. Det er paradoksalt, at den senest vedtagne kommuneplan ikke rummede et afsnit om trafik, selv om en politik herfor er af væsentlig betydning for københavnernes.

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,
formand

Til Indre By Lokaludvalg,

I forbindelse med trafikplanen ønsker vi som en gruppe beboere i Frederiksborggade, at Frederiksborggade laves om til at afvikle cykel- og fodgængertrafik, og at den motoriserede trafik ledes om ad Gothersgade, hvor der er langt færre beboere (pga kirken og Botanisk Have) og langt færre butikker. Det giver mening, at cyklisterne og de mange fodgængere omkring Torvehallerne og Metronedgangene kan færdes uden fare for at blive kørt over af den alt for kraftige og tunge bustrafik. Det vil give et mere blomstrende forretningsmiljø og en fornuftig afvikling af den øgede cykeltrafik fra Nørrebrogade ind mod bymidten.

Aktuelle uafhængige målinger har vist, at Movia manipulerer tallene for støj og partikeludledning for at holde sig under lovgrænsen. I virkeligheden forurener busserne mere end de må. Derfor må udledningen stoppes så hurtigt som muligt:

<http://www.bt.dk/content/item/1002174>

<http://www.bt.dk/content/item/1002446>

Med venlig hilsen

Janus Kodal
Frederiksborggade 25, 4
1360 Kbh K

Kære lokaludvalg.

Hermed opfølgning af borgermødet vedr. den kommende trafikplan for København, hvor jeg desværre ikke kunne deltage.

Jeg har hørt, at der var diskussion om trafikken i Frederiksborggade, hvor jeg bor. Efter tilflytning for godt et år siden har jeg fået isat lydvinduer og det har halveret støjen, men der er stadig en del tilbage. Det er især busser, lastbiler, personbiler og kommunens maskiner, der støjer.

Med hensyn til trafikken i Frederiksborggade fra Dronning Louises bro til Nørreport har jeg en vision om, at det blev den grønne indgang til Københavns centrum.

I dag er trafikken intens af rigtig mange fodgængere, cyklister, bybusser, turistbusser, lastbiler og personbiler. Der er ikke plads til alle. Der er for lidt plads til de mange fodgængere der går til og fra Nørrebro og busser må ofte holde og vente for at kunne passere hinanden.

Intensiteten skaber er stressfyldt, støjende og forurenede gade, som man færdes i med en vis ulyst.

Min vision er derfor, at man minimerer den motoriserede trafik ved begrænsninger eller forbud. Fx ensretning, deling af trafikken med Gothersgade og Vendersgade, kun tillade ærindekørsel, hastighedsbegrænsning.

Bare for at nævne nogle eksempler.

Dette kunne på sigt bane vejen for en smuk grøn indgang fra Nørrebro til Københavns centrum, hvor svage trafikanter som forgængere og cyklister er prioriteret.

Med venlig hilsen
Morten Kisbye
Frederiksborggade 33
1360 København K

Kære lokaludvalg

Jeg bor Frederiksborggade 25, 3 sal Kbh k. Vi er stærkt chikaneret af den voldsomme trafik, specielt fra busser og lastbiler der lammer og får hele bygningen til at ryste samt forureningen. Jeg vil anbefale at der findes en løsning på dette snarest. Fx rykke trafikken over på gothersgade, som er bedre egnet til denne tunge trafik. Derudover bør der plantes træer på hele Frederiksborggades strækning, samt bredere cykelstier og fortorve for at sikre bedre vilkår for de bløde trafikanter.

Vh
Max schellenbauer
Frederiksborggade 25, 3 sal
Kbh k

Hej Indre By Lokaludvalg,

Vi hører, at der skal være høring om trafikplanen i Indre By. Vi bor i Frederiksborggade, lige i krydset ved Nørre Farimagsgade, og vi har længe gået og talt om, at det kunne være en oplagt mulighed at forlænge gågadedelen af Frederiksborggade helt op til Dr. Louises Bro. Tænk et byliv dette kunne give. Torvehallerne og de nye cafeer som er skudt op på Frederiksborggade ville kunne tilbyde deres gæster at nyde kaffe og andre specialiteter uden, at der konstant kommer en stor bus drønende alt for stærkt og oftest også med en hånd på hornet. Det støjer og forurener og busserne hører slet ikke hjemme i Frederiksborggade anno 2016.

Frederiksborggade kunne begrønnes og kunne komme et endnu dejligere udeliv midt i byen.

Så herfra kan der kun lyde en stor klapsalve, hvis dette forslag bliver vedtaget.

Med venlig hilsen

Majbritt & Mads Nielsen
Frederiksborggade 27, 3. th.
1360 København K

Kære Indre by lokaludvalg

Jeg tillader mig at skrive til jer som beboer på Frederiksborggade for at give min holdning til kende vedr. den kommende trafikplan for Frederiksborggade.

Jeg bor med min familie, kæreste og tre børn på 3.sal og vi er ret generet af især den tunge bustrafik som er lige foran os. Hver gang busserne standser bumper bygningen. Og det er altså ret tit. Vi kan ikke have soveværelse ud mod gaden pga det. Derudover er jeg tilhænger af mere grønt i byen og synes det vil fungere utrolig godt at gøre Frederiksborggade grøn med træer og bedre muligheder for de bløde trafikanter. Det vil være så fint i forlængelse af torvehallerne og den nye Nørreport st. Og samtidig at noget af gaden allerede er lukket af for trafik oppe ved Nørreport st. Det vil være oplagt i min optik at flytte den tunge trafik til Gothersgade hvor der er mindre beboelse pga haven på den ene side og den bredere vej.

De bedste hilsner
Lene Gryning

Lokaludvalget for Indre By.

Som beboere på Frederiksborggade vil vi udtale / ønske / anbefale i.f.m. de igangværende overvejelser om trafik m.m.

* Den tætte bustrafiktrafik er en stor belastning, giver rystelser i huset (vi bor lige ved stoppestedet). Dertil er der **alt** for megen støj og møg.

* Det ville være herligt hvis man kunne anskue **hele** Fredriksborggade i forbindelse med Det ny Nørreport.

En sanering og trafikomlægning kunne ses som et grønt og mennerskevenligt bånd helt fra Højbro Plads og op til Nørrebro Station. Det ville fuldkommengøre, den proces der blev påbegyndt, da voldene blev sløjfet for ca 160 år siden. Det ville skabe liv og sammenhæng.

* Som bilister må vi dog samtidig påpege, at det ikke kan nytte, at man fortsat blot sløjfer parkeringspladser uden på anden måde at begrænse udenforståendes tilstrømning og **parkering** i området.

Venlige hilsner

Vibeke & Mogens
Frederiksborggade 25, 2
1360 Kbh K,-

Høringsvar fra Nørrebro Lokaludvalg vedr. høring om Movias trafikplan 2016

Nogle generelle bemærkninger først:

Nørrebro Lokaludvalg finder det besynderligt at vores kollektive trafik i København ikke er administreret af et trafikselskab. DSB, Movia og Metro, som varetager den kollektive trafik i regionen, burde derfor slås sammen så planlægningen kunne ske samlet et sted.

Movia planlægger at have en fossilfri bustrafik fra år 2030. Lokaludvalget støtter ambitionen om at blive fossilfri, både af klimamæssige årsager, men først og fremmest fordi de lokale gevinster det giver, at trafikken kan blive støj- og møj-fri. Derfor synes en horisont på (op til) 15 år også for uambitiøs. Også fordi Københavns Kommune skal være CO₂-neutral fra 2025.

Afstanden mellem busstoppestederne planlægges med op til 600 m imellem – vi mener den optimale afstand er 300 m. For at få en optimal betjening af passagererne skal busstoppestederne indrettes så der er plads til de ventende passagerer.

Trafikplanen omhandler kun det man kalder Det Strategiske Busnet, det er desværre umuligt at kommentere uden at have det lokale busnet med i diskussionen. Nørrebro Lokaludvalg har derfor taget udgangspunkt i Movias eget arbejdsnotat for Nørrebro¹ i kommentarerne til de enkelte buslinjer på Nørrebro.

3A

Erstattes af 1A – vi regner med at passagererne hurtigt lærer det nye nummer at kende.

4A

4A nedlægges – busbetjeningen i Haraldsgadekvarteret overtages af en lokalbus. Nørrebro Lokaludvalg ønsker at den lokale buslinje stadig skal betjene Vermundgade og Røvsinggade så kvarteret er dækket ind af busbetjening / kollektiv trafik. Det giver derimod ingen mening at lade en lokalbus køre fra Nørrebro station igennem Hamletsgade og over Skjolds Plads, fordi denne strækning allerede vil være dækket af metrocityringen. Skjolds Plads vil dermed også kunne fredeliggøres fra bil- og bustrafik (i modsat fald vil mange biler køre igennem en bussluse).

28-10-2016

Sagsnr.
2016-0372498

Dokumentnr.
2016-0372498-1

¹ Notatet er fundet her:

<https://www.moviatrafik.dk/kommuneregion/trafikbestilling/bynet-2019>



5A / 5C

5A skifter til 5C i april 2017. Med skiftet får vi også gasdrevne busser. Lokaludvalget ser frem til at få busser på Nordens største busrute, som er mindre luftforurenende.

vi risikerer dog at Nørrebroerne bliver taberne i den elektrificering (eller brintdrift) der nødvendigvis skal ske af busserne for at busdriften kan blive fossilfri, fordi buslinjerne udliciteres for en længere årrække. Vi anser biogas som forældet i den sammenhæng. Nørrebro er stærkt plaget af både støj- og luftforurening, hvoraf busserne har en væsentlig andel. Det ligger os derfor også stærkt på sinde at få omlagt busserne til eldrift, som vil kunne afhjælpe disse gener.

Busstoppestedet ved Kvickly ønsker lokaludvalget ikke flyttet af trafikale årsager. Vi har tidligere været i dialog med kommunen om en evt. flytning af busstoppet over ved Assistensen. Under omlægningen af Nørrebrogade (fase 2), hvor busstoppestedet midlertidigt var flyttet, viste det klart at der ikke er plads ved Assistensen (lokaludvalget har også påpeget at metronedgangene til Nørrebros Rundel-station bør ligge ude på Runddelen og ikke inde på kirkegården).

Efter åbningen af metrocityringen må behovet for frekvensen for linje 5C vurderes igen. En del af busserne kan f.eks. have endestation ved Nørrebro Station.

6A

Der lægges op til en større omlægning af Tagensvej fra Fr. Bajers Plads og ud. Lokaludvalget ser frem til at få omlagt Tagensvej så busfremkommeligheden bliver større. Det skal dog ikke være på bekostning af den tværgående gående og cykel fremkommelighed. Tagensvej er i dag en barriere mellem Mimersgade- og Haraldsgadekvarterene. Det har længe været lokaludvalgets ønske at få mindsket den barriere, som Tagensvej er mellem kvarterene. Det skal inddrages i en omlægning af gaden. Vi skal også pege på at der er planer om at omlægge gaden i forhold til en supercykelrute og ikke mindst skal gaden skybrudssikres ved en omlægning.

8A

Omlægges, men der kommer til at køre en lokalbus på Jagtvej. Dækningen af Nørrebro er svær at kommentere når Movia ikke har inddraget lokalbusdækningen i deres høring.

150S og 250S

ingen kommentarer

350S

Lokaludvalget anerkender at ændringerne i linje 5C og åbningen af metrocityringen vil kunne dække samme behov, som 350S har gjort. Vi har dog et spørgsmål ang. medtagning af hunde i 5C som ikke vil kunne lade sig gøre på strækningen af Nørrebrogade, når 350S

nedlægges.

Rantzausgade

Der er planer om fortsat at have en lokalbuslinje i Rantzausgade efter 2019. Der er en diskussion af hvordan linjeføringen af busserne i Rantzaugade fremover skal ske i Områdefornyelsen for Nørrebro. Vi går ud fra at det inddrages i den fremtidige planlægning.

Indre Nørrebro

Der er et hvidt hul på Indre Nørrebro, hvor der mangler højklasset kollektiv trafik i form af metro eller letbane.

Økonomi

Nørrebro Lokaludvalg ønsker at få omlagt trafikken så der er så lidt pendlertrafik gennem bydelen som muligt. Lokaludvalget ønsker derfor at der etableres en trængselsring omkring København, som kan finansiere den fremtidige udbygning af den kollektive trafik i København.

Med venlig hilsen

Formand for Nørrebro Lokaludvalg
Mogens Petersen



VALBY LOKALUDVALG

Valby Lokaludvalg
Valby Kulturhus, 1. sal
Valgårdsvej 4-8
2500 Valby

www.valbylokaludvalg.kk.dk

E-mail
dse@okf.kk.dk
EAN nummer
5798009800275

Valby Lokaludvalgs hørings svar vedr. Movias Trafikplan 2016

Økonomiforvaltningen har sendt Movias Trafikplan 2016, der omhandler det strategiske niveau i planlægningen af den kollektive trafik i hovedstadsområdet efter metro-cityringens åbning, i høring.

Høringen har været drøftet i Valby Lokaludvalgs By og Trafikgruppe den 4. oktober, på Valby Lokaludvalgs møde den 11. oktober og på et møde mellem repræsentanter for lokaludvalget, økonomiforvaltning og Movia den 18. oktober. Hørings svaret afgives med forbehold for lokaludvalgets endelige godkendelse på sit møde den 8. november 2016.

Overordnet

Valby Lokaludvalg er klar over, at der nødvendigvis skal ske en tilpasning af busnettet, når metro-cityringen åbner i 2019. Vi anerkender de centrale principper om at fokusere på knudepunkter, sammenlægning af parallelle linjer, at undgå parallelkørsel med metro og at give en god lokalbetjening. Vi er klar over, at planen kun omfatter A- og S-buslinjer og at det øvrige busnet skal justeres i en kommende fase, men ikke desto mindre er det afgørende betydning, hvordan det overordnede busnet indrettes i forhold til borgerne i Valby. Det vil opleves som store forandringer, når A-buslinjer omlægges eller fjernes og det er afgørende, at der fra Movias og Københavns Kommunes side arbejdes med åbenhed og et højt kommunikationsniveau, så borgerne bliver informeret om, hvordan deres fremtidige rejsemuligheder vil se ud.

28-10-2016

Sagsnr.
2016-0348081

Dokumentnr.
2016-0348081-5

Valby er ikke direkte berørt af metro-cityring i den forstand, at den ikke betjener Valby. Derfor er det helt afgørende, at borgerne ikke oplever en markant forringelse af bydelens busbetjening med den begrundelse, at andre dele af byen nu får metro. De helt centrale livsnerver i Valbys busbetjening er linje 1A som på Vigerslev Alle forbinder store dele af Valby direkte med centrum, og linje 26, som tilsvarende forbinder Valby nord for jernbanen til Roskilde direkte til indre by. Det er helt afgørende og uomgængeligt, at der bliver sørget



Et lokaludvalg i
KØBENHAVNS KOMMUNE

Valby Lokaludvalg er en uafhængig lokal forsamling, der er oprettet af Københavns Kommune. Lokaludvalget fungerer som bindeled mellem københavnere i bydelen og politikerne på Københavns Rådhus.

for, at disse strækninger stadig betjenes på et højt niveau, også hvis den betjening, der planlægges ikke har status af en A-bus. Det gælder i særlig grad, hvis man omlægger 1A væk fra Vigerslev Alle, hvor den er en meget benyttet linje uden reelle alternativer. Det bliver derfor helt afgørende, hvad der i givet fald vil erstatte en A-bus, med hvilken frekvens den kører, og hvilke punkter i den øvrige by, den forbinder til.

Vedrørende linje 1A

Den foreslåede linjeføring af linje 1A er fra Hvidovre Hospital ad Folehaven, Ellebjergvej, Sjælør Boulevard og Vigerslev Alle hvorefter der fra Vesterbro køres på tværs ad Enghavevej over Frederiksberg til Østerbro. Vi forstår at argumentet er at binde knudepunkterne Hvidovre Hospital, Ny Ellebjerg Station og Carlsberg Station sammen samt at betjene Sjælør Boulevard med A-bus for at betjene gymnasierne og Sjælør St.

Vi vil opfordre til at man overvejer, om det er den rigtige løsning på det, man ønsker at opnå. I forbindelse med Sjælør Boulevard, der i dag betjenes af linje 4A, er betjeningen af gymnasier og Sjælør St. de centrale mål, men det er spørgsmålet, om de passagerer, der har disse rejsemål, er betjent relevant af denne nye 1A (se nedenfor).

Det giver god mening at tænke Ny Ellebjerg som et centralt knudepunkt, men det afgørende spørgsmål er, hvordan det opnås (jf. også Lokaludvalgets rapport fra juni 2016 [Ny Ellebjerg Station Funktionsanalyse](#)). Forestillingen om, at man ved at holde på Ellebjergvej syd for stationen har skabt en effektiv busbetjening er ikke en løsning, der reelt opfylder dette behov. Ved det nærmeste stoppested ved Valby Idrætspark går der en lille sti bag om en tankstation, som ingen oplever som en tryk og logisk forbindelse. Et afgørende moment, som ikke er indregnet i det strategiske planlægningsarbejde, er også den nylige beslutning om at vælge den underjordiske metroløsning, som flytter metrostationen til nordvestsiden af Ny Ellebjerg Station, hvor S-ringbanen i dag ender, og ikke på sydøst-siden, som kunne være argumentet for en betjening med bus fra Ellebjerg. Dette argument er reelt bortfaldet.

Det taler for, at man seriøst bør overveje, om en betjening af Ny Ellebjerg med linje 1A hellere burde ske fra Gl. Køge Landevej, hvor man kan udbygge superstopet på broen over jernbanen. Herfra er der dels direkte perronadgang med trapper til regional- og fjerntogsperronen, der er en gang- og cykelsti på nordsiden af banen og der kommer en direkte gangforbindelse langs sydsiden af banen på plinten i det byggeri, der er i gang med at blive bygget på Følager.

Et andet argument, der bør overvejes nøje, er om den store byudvikling, der sker i Valby Syd på F.L.Smidth-grunden, på Grønttorvsgrunden og omkring Ny Ellebjerg ikke gør det mere relevant at lægge A-buslinjen på Gl. Køge Landevej end på Sjælør

Boulevard. Den oprindelige prognose for Valby Syd var at der skulle bygges omkring 2700 boliger, men den nyeste prognose fra Økonomiforvaltningen hedder 4300 boliger i Valby Syd, idet boligandelen og tætheden er blevet øget. Det er ca. 1,5 gang udbygningen af Carlsberg. Kundeunderlaget på Sjælør Boulevard forventes derimod ikke at stige, jf. derom nedenfor.

De centrale knudepunkter, som linje 1A betjener i Valby i dag, er forbindelsen til Københavns centrum, Toftegårds Plads og til Hvidovre Hospital. En alternativ linjeføring ad Gl. Køge Landevej ville opretholde betjeningen af Toftegårds Plads som central, og forbinde denne plads til Ny Ellebjerg. Desuden er det vores prognose, at Toftegårds Plads fremover vil blive en endnu mere central plads for kulturtilbud i Valby, idet en løsningsmulighed for behovet for et nyt bibliotek er at tænke det sammen med Valby Kulturhus.

Begge disse alternativer vil kræve, at der findes en anden og samlet set højfrekvent betjening af Vigerslev Alle på de strækninger, hvor linje 1A ikke længere vil køre. Disse områder har ikke andre relevante muligheder for at komme hurtigt til den centrale del af København. Vigerslev Alle station betjener som bekendt kun S-ringbanen.

Vedrørende linje 4A

Linje 4A er i dag en vigtig buslinje, og især hvis man planlægger et strategisk busnet, er forbindelsen Frederiksberg – Valby St. – Toftegårds Plads – Sjælør St. – Mozarts Plads over til Ørestaden (Bella Center St.) og Amager en linje, der meget effektivt binder de centrale punkter sammen på tværs. Linje 4A er i høj grad en *strategisk* tænkt linjeføring, der løser kapacitetsproblemer på tværs og aflaster metroen. Den skaber en forbindelse, hvor der ellers skal køres via centrum.

For betjeningen af Sjælør Boulevard er denne linjeføring yderst relevant, idet de to stop, der har mange passagerer, er gymnasierne og Sjælør St. Til gymnasierne kommer hovedparten ikke fra nærområdet, men fra Nørrebro, Frederiksberg eller Valby St. Brugere her vil opleve det som en forringelse, at det ikke længere er en forbindelse på tværs af byen, der betjener strækningen som A-bus. Hvis de kommer fra indre by, er S-toget til Sjælør St. en mere logisk rejsemulighed både i dag og fremover.

Vedrørende linje 8A

Linje 8A er i høj grad blevet til for at betjene borgerne i Valby, hvor det især har resulteret i et markant løft af betjeningen af det sydlige Valby. Linjen har været et stærkt ønske fra borgerne og fra Lokaludvalget, som har arbejdet stærkt for dens realisering. At linjen får en anden linjeføring på tværs af Frederiksberg vil ikke ændre ved, at det er en utrolig vigtig strategisk buslinje for bydelen.

Vedrørende linje 6A (fremover 9A)

Linje 6A har betydning for den yderste del af Valby (Ålholmkvarteret) og at den opretholdes under et nyt navn er væsentligt for området. Som nævnt ovenfor reducerer opretholdelsen af denne linje som A-bus ikke behovet for en betjening på linje 26, som mindst opretholder det nuværende niveau. Denne linje er livsnerven i den gamle del af Valby.

De øvrige forhold

Ud over det strategiske busnet omhandler Busplan 2016 en række strategiske krav om mindskelse af luft- og partikelforureningen, som Valby Lokaludvalg stærkt støtter. Desuden hilser vi med glæde, at der fortsat er fokus på at arbejde med kundetilfredshed som et parameter, der er bygget ind i kontrakterne og at der stadig er fokus på øget fremkommelighed for busserne.

Valby Lokaludvalg ser frem til at blive inddraget i en tidlig fase i arbejdet med at udforme det samlede busnet i forlængelse af beslutningerne om det strategiske net.

med venlig hilsen
på vegne af Valby Lokaludvalg
Michael Fjeldsøe, formand



Vesterbro Lokaludvalg

Lyrskovgade 4, 2 sal
1758 København V

Telefon
26121318
Direkte telefon
2612 1318
E-mail
ltb@okf.kk.dk
EAN nummer
5798009800275

Hørings svar vedr. Trafikplan 2016

Vesterbro Lokaludvalg har drøftet høringsmaterialet på møde i Lokaludvalgets Teknik- og Miljøudvalg, den 28. sept. 2016, den 27. oktober 2016, samt på lokaludvalgsmødet den 26. oktober 2016.

Lokaludvalget vil gerne indledningsvist beklage den korte høringsfrist til en plan af det omfang. Der er reelt ikke mulighed for borgerinddragelse og det er ærgerligt, at der ikke er større vilje til at debattere med de lokale beboere. Vi så, at det samme skete, da metrostationen i sin tid blev flyttet fra Tove Ditlevsens Plads. Vi så det med de omlægninger af 1A's stoppesteder, der for nylig har fundet sted på Vigerslev Allé, og nu igen med denne plan.

Der er desværre lange afstande ved skift mellem transportmidler, hvilket er særligt problematisk for dårligt gående, der fx skal fra metroen til Hvidovre Hospital.

Materialet er desværre upræcist og svært gennemskueligt. Er det meningen af bus 4A skal køre ad Sdr. Boulevard mellem Vesterfælledvej og Enghavevej? Det er en strækning, der i dag fungerer som et rekreativt byrum og er lukket for gennemkørende trafik.

Ud fra s. 26 i den store plan kan vi konstatere følgende:

- der bibeholdes en bus (10?) på Istedgade, hvilket vi er tilfredse med

20-10-2016

- der kommer til at mangle busbetjening på Vesterbrogade på strækningen fra Frederiksberg Allé til Pile Allé, hvilket er rigtig dårligt for de borgere, der skal til Sundhedshuset på Vesterbrogade 12. Da Vesterbrogade er en hovedfærdselsåre, er det underligt, at der ikke skal køre bus på hele strækningen.

Sagsnr.
2016-0332016

Dokumentnr.
2016-0332016-5

- vi er glade for en A-bus linie til Hvidovre Hospital, og vi går ud fra, at der også vil køre en natbus på strækningen

- der kommer ikke til at køre nogen bus på Sdr. Boulevard fra Vesterfælledvej til Enghavevej



Et lokaludvalg i
KØBENHAVNS KOMMUNE

Vesterbro Lokaludvalg er en uafhængig lokal forsamling, der er oprettet af Københavns Kommune. Lokaludvalget fungerer som bindeled mellem københavnere i bydelen og politikerne på Københavns Rådhus.

- Hvordan bliver frekvensen for A-busserne?

Hvad angår det nedlagte stoppested på linie 1A på Vigerslev Allé/Enghavevej tilslutter vi os Kgs. Enghave Lokaludvalg og en række borgere, der har henvendt sig både til os og til lokalaviserne. Den nedlæggelse, giver alt for store afstande ved skift mellem buslinierne, der kører af Enghavevej og buslinien i Ingerslevsgade.

Med venlig hilsen

Thomas Warburg
Formand for Vesterbro Lokaludvalg



Bispebjerg LOKALUDVALG

Kulturhuset / Biblioteket
Rentemestervej 76
2400 København NV
www.bispebjerglokaludvalg.kk.dk

side 1 / 5

Økonomiforvaltningen
Københavns Rådhus
Att.: Malene Frydenlund Jørgensen

Hørings svar – Movias Trafikplan 2016

28.10.2016

Tak for muligheden for, at kommentere Movias forslag til ”Trafikplan 2016”.

Bispebjerg Lokaludvalg har drøftet planen på lokaludvalgsmødet den 27. oktober 2016. Endvidere har vi omtalt forslaget på Facebook og hjemmeside, hvilket har givet en række tilbagemeldinger fra borgerne. Endelig afholdte vi sammen med Brønshøj-Husum Lokaludvalg et borger- og informationsmøde torsdag den 20. oktober – her mødte ca. 85 borgere op.

Generelt anerkender Bispebjerg Lokaludvalg at ibrugtagningen af Metrocityringen i 2019 betyder at en række buslinjer skal omlægges – og måske linjer nedlægges og nye linjer oprettes. De områder af København, der ikke umiddelbart får glæder metroen bør dog stadig sikres en ordentlig kollektiv trafikbetjening.

Vores høringssvar bygger således på de tilbagemeldinger vi har fået fra borgerne og drøftelserne i Bispebjerg Lokaludvalg.

På lokaludvalgsmødet den 27. oktober blev følgende 3 prioriteringer besluttet (uddybes efterfølgende):

- **At der nu sikre en ordentlig og moderne kollektiv trafikbetjening af Bispebjerg Hospital – også set i lyset af at hospitalet udbygges for et milliardbeløb.**
- **At der sker en opgradering af buslinje 21 – også set i lyset af Emdrupborg (Århus Universitet) er i gang med en større udvidelse.**
- **At buslinje 350S bibeholdes.**

Bispebjerg Hospital - Prioritering:

Bispebjerg Lokaludvalg finder det at der bør være en sammenhæng mellem at der foretages en milliardinvestering i ”Nyt Bispebjerg Hospital” og en ordentlig kollektiv trafikbetjening af hospitalet. Det foreliggende forslag anviser ikke løsninger på dette problem. Det eneste forslag til forbedring er, at den nye buslinje 8 A får et stoppested lidt tættere på hospitalet, men stadig relativ langt til og fra hospitalet.





Bispebjerg LOKALUDVALG

Kulturhuset / Biblioteket
Rentemestervej 76
2400 København NV
www.bispebjerglokaludvalg.kk.dk

side 2 / 5

Derfor bør der etableres en buslinje direkte til Hospitalet – med forbindelse til metro – og centrum. Eventuelt med endestation på selve hospitalet. En model som i dag fungerer på Hvidovre Hospital. Eller en model med en forbindelse der forbinder Emdrup Station med Hospital videre til Metro – Nørrebro station.

Vi kan ikke fortsat byde, de borgere der skal til behandling eller på besøg på hospitalet så dårlige kollektive trafikforbindelser.

I en by hvor der råd til, at bruge hundredvis millioner på at bygge cykelbroer over havnen, bør der også være midler til at sikre en ordentlig kollektiv trafikbetjening af Bispebjerg Hospital!

Bus 21 - Tværgående linje - Prioritering:

Bus 21er i dag den eneste reelle tværgående linje i Bispebjerg Bydel – som også passerer Bispebjerg Hospital, kulturhuset, borgerservice med mere og som benyttes til Flintholm station – Hellerup Station.

Århus Universitet / Campus Emdrup står overfor en større udbygning / udvidelse – det er også planen, at Danmarks Miljøundersøgelser (Risø) skal flyttes til Campus Emdrup. Et forhold der yderligere aktualisere behovet for en udvidelse af er tværgående buslinje – mod Flintholm – Hellerup.

Bispebjerg Lokaludvalg foreslår, at der sker en opgardering af Bus 21; eventuel til en A-bus så sker en bedre betjening, med flere afgang - også i aftentimerne.

Bus 350 S – bibeholdes - Prioritering:

Forslaget om at nedlægge bus 350S møder stor modstand i bydelen. Bispebjerg Bydel er snart den eneste bydel i København der ikke bliver koblet på Metronettet. Bus 350S bliver betragtet som noget af bydelens ”discount metro”. En buslinje som skaber en hurtig forbindelse til Nørrebro / Nørreport – og som i dag stopper strategiske steder i forhold til blandt andet skoler og uddannelsessteder. Den modsatte vej er 350S en vigtig forbindelse til de mange arbejdspladser i området omkring Skovlunde/Ballerup.

350S bliver erstattet med en opgardering af 5A til ”5C”; men uanset om der sker en opgardering af 5A med bedre og større busser vil det betyde en forringelse og længere rejsetid, da der vil blive væsentlig færre afgang.

Set i lyset af, at Københavns Kommune netop har brugt flere hundrede millioner på, at sikre en bedre og hurtigere busfremkommelighed på både Frederikssundsvej og Nørrebrogade, forekommer det absurd, at nedlægge hurtigbuslinjen 350 S på netop samme strækning.





Bispebjerg LOKALUDVALG

Kulturhuset / Biblioteket
Rentemestervej 76
2400 København NV
www.bispebjerglokaludvalg.kk.dk

side 3 / 5

Øvrige bemærkninger:

Det Strategiske Busnet:

Bus 250 S:

Forslaget om, at omlægningen af Bus 250 S fra Borups Alle til at køre ad Frederikssundsvej – Nørrebro Station – Lundtoftegade vil betyde, at en stor gruppe borgere, der bor på begge sider af Borups Alle vil miste en kollektiv trafikforbindelse ind og ud af byen.

Det er ikke tilfredsstillende af en stor gruppe borgere i Bispebjerg (og Vanløse) efterlades uden busforbindelse. Det bør der som minimum tages højde for ved omlægningen af de lokale busser.

Bus 150 S – Ryparken/Emdrup:

Den nuværende ruteføring fastholdes – og der sker en forbedring af frekvensen. Bispebjerg Lokaludvalg vil foreslå, at bus 150 S også får stoppested ved Emdrupvej/Ryparken. Ryparken er i dag et boligområde, der ligger ret isoleret fra resten af København omringet af stærkt befærdet veje. Ryparken er et område der de sidste år er blevet tømt for flere funktioner – også på andre parameter er området inden i en negativ udvikling. Også derfor er det vigtigt, at Ryparken/Emdrup bliver koblet bedre på busnettet, ved at bus 150 S får stoppested ved Ryparken/Emdrupvej. Dette kunne suppleres med en opgradering af bus 14 med forbindelse ind mod byen via Metroen på Vibenshus Runddel og indre Østerbro.

Bus 4 A:

Bus 4 A forslås nedlagt og erstattet med en lokalbus – der i stedet for at køre af Lygten, skal køre ad Mimersgade. Dette er en væsentlig forringelse for de borgere der bor langs Lygten – og de tæt befolkede kvarterer op til Lygten. Et område som fortsat er under udvikling med etablering af endnu flere boliger. Endvidere er der i dag flere større uddannelsesinstitutioner på netop Lygten. Igen vil det være vores ældre medborgere og gangbesværet, der bliver taberne. Der bør således sikres, at Lygten fortsat bliver betjent af busser som minimum med en lokalbus.

Bus 6 A

Fortsætter med samme linjeføring som i dag – dog kun til Nørreport. Der er behov for at bus 6 A stadig fortsætter til Rådhuspladsen/ Hovedbanegården, så der sikres en direkte buslinje på denne strækning fra Bispebjerg til centrum af byen. Endvidere bør det sikres at bus 6 A får bedre fremkommelighed på hele ruten med henblik på en mere regelmæssig kørsel. I dag er ruten ofte – og specielt i myldretiden præget af overfyldte busser, der kører uregelmæssigt.

Bus 8 A:

Det er positivt at der sker en opgradering af busbetjeningen på Frederiksborgvej med etableringen af bus 8A. Dog betyder den foreslåede ruteføring en forringelse for gangbesværet og ældre medborgere, der har ærinde på kirkegården/kapellet, da





Bispebjerg LOKALUDVALG

Kulturhuset / Biblioteket
Rentemestervej 76
2400 København NV
www.bispebjerglokaludvalg.kk.dk

side 4 / 5

stoppestedet på ved hovedindgangen til kirkegården på Frederiksborgvej nedlægges. Det bør fortsat sikres, at gangbesværet og ældre har en nem adgang til kirkegården og kapellet.

Terminaler - stoppesteder

I forslaget til "Trafikplan 16" tillægges det stor vægt, at der sker en opgardering af stoppestederne og terminalerne, hvor der skal foretages skift. Efter Bispebjerg Lokaludvalgs opfattelse må det gælde for alle buslinjer og ikke kun det strategiske net.

En af de største terminaler er Nørrebro Stationsområde – og her haster det gevaldigt, med at få sat gang i de eksisterende planer, der er for udviklingen af området – herunder at sikre optimale forhold for de mange passagerer, der her skal skifte mellem bus – metro og S-tog. Området henligger i dag i totalt kaos. Bispebjerg Lokaludvalg – har samme Nørrebro Lokaludvalg i flere år peget på, at det er nødvendigt, at der sættes midler til at få stationsområdet opgraderet. Der ligger færdige planer for Nørrebro Stationsområde – nu kan det ikke vente længere.

Vi kan konstatere, at man aktuelt er i gang med at opsætte nydesignede læskure ved stoppestederne. I forbindelse med den aktuelle høring er der fra flere sider rejst kritik af de disse læskure. De giver mindre læ og mindre plads til at sidde og vente på bussen, hvilket er specielt problematisk for gangbesværet og vores ældre medborgere. Det er godt at man udvikle noget fint design – men det forekommer ikke særligt smart hvis selve funktionen og meningen med disse læskure på denne måde går tabt.

Hvis målet er, at flere skal skifte mellem bus og metro kræver det, at der sker en væsentlig forbedring og opgradering af stoppesteder med gode muligheder for læ, siddepladser, samt informationstavler.

Et andet forslag til forbedring af rejseoplevelse er, at der blev etableret mulighed for at "ind og ud checkning" ved stoppestederne når rejsekortet benyttes – og ikke kun som i dag i busserne. Det vil ganske givet også kunne være med til at nedsætte selve rejsetiden. – specielt ved de mest anvendte stoppesteder.

Nedlæggelse af stoppesteder

Vi er opmærksomme på, at spørgsmålet om nedlæggelse af stoppesteder ikke som sådan er en del af denne høring, men spørgsmålet blev rejst på Informationsmødet og ved andre henvendelser til lokaludvalget - og da et af hovedmålene med planen er større tilfredshed, kommer vi alligevel ind på det.

Specielt nedlæggelsen af stoppestederne i begge retninger for linie 5 A ved krydset Frederiksborgvej/Frederikssundsvej har vakt stor undren og meget utilfredshed lokalt. Under informationsmødet fremgik det at busstoppestederne blev nedlagt, da





Bispebjerg LOKALUDVALG

Kulturhuset / Biblioteket
Rentemestervej 76
2400 København NV
www.bispebjerglokaludvalg.kk.dk

side 5 / 5

det blev vurderet at busstoppestederne lå for tæt på Nørrebro station, og derfor ikke var nødvendige.

Her var der tale om to meget benyttede stoppesteder på ruten, som blev benyttet af de mange brugere af nærliggende uddannelsesinstitutioner, moskeer, jobcenter og butikker – men også mange lokale borgere brugte dette stoppested, heriblandt ældre pensionister fra ældreboligerne i Vibegården på hjørnet af Vibevej og Ørnevej, som i dag skal tilbagelægge en langt længere afstand fra/til stoppestederne på Nørrebro station eller Glasvej end før.

Angiveligt er denne iver for at nedlægge stoppesteder en følge af et ønske om, at busser skal kunne komme nogle minutter hurtigere frem. Det har indtil nu fungeret med at bus 5 A stoppede ved alle stoppesteder – suppleret med 350 S som en hurtig forbindelse.

Hvis man ønsker en ”by for alle” – er det også nødvendigt, at det sikres at især gangbesværede og ældre også har nem adgang til at benytte busserne. Det er ofte denne gruppe, der er netop er henvist til at benytte den kollektive transport. Dette sker ikke ved bare at nedlægge stoppesteder undervejs på en rute, for at en buslinie skal kunne komme hurtigt fra start til slut; men også ved at lytte mere til brugernes ønsker for, hvor stoppestederne skal placeres undervejs på ruten – og planlægge efter disse.

Øvrige - lokale busser – bus 14?

Som nævnt er vi opmærksomme på, at denne høring ikke omfatter det lokale busnet.

Dog vakte det en del lokal opmærksomhed, da det af høringsmaterialet fremgår, at der er nogle foreløbige tanker om, at omlægge bus 14 fra at køre fra Ryparken ind mod byen til en bus, der kører på tværs over til Emdrup Torv.

Et sådan forslag er helt uacceptabelt og nyder forhåbentlig ikke fremme i det videre arbejde med planlægningen af de lokale busser. Tværtimod bør der ske en opgradering af busforbindelse fra Ryparken og denne del af Emdrup-Lundehus og ind mod byen, som lokaludvalget også har påpeget under afsnittet om bus 150 S.

Afslutningsvis skal vi påpege, at der bør tages hensyn til at en omlægning af den kollektive trafik af et så stort omfang er en sag der kan vække stærke ”følelser” og møde modstand. Et forhold der sætter store krav til dialogen med borgerne – og informationsniveauet

Venlig hilsen
Alex Heick, formand
Pva. Bispebjerg Lokaludvalg

