



18. januar 2018

Sagsnr.
2018-0010635

Dokumentnr.
2018-0010635-2

Høringssvar - Nyt bynet

Amager Øst Lokaludvalg har modtaget høringen vedr. nyt bynet. Amager Øst Lokaludvalg har drøftet og godkendt høringssvaret på dets møde den 25. januar 2018.

I forbindelse med høringen har lokaludvalget – i samarbejde med Amager Vest Lokaludvalg, Movia og Økonomiforvaltningen afholdt et borgermøde. Mødet blev holdt den 16. januar 2018 og havde deltagelse af 75 borgere. Derudover har lokaludvalget modtaget enkelte henvendelser fra borgere på mail i sagen. De input fra borgermødet og skriftlige henvendelser, der specifikt vedrører forhold i Amager Øst bydel, er indarbejdet i høringssvaret i det omfang lokaludvalget har fundet det relevant. Derudover er en oversigt over borgernes bydelsspecifikke input indsat nederst i høringssvaret.

Lokaludvalget anerkender, at det samlede bynet kan være en forbedring af den kollektive infrastruktur i Hovedstadsregionen. Dog finder lokaludvalget, i lighed med hovedparten af de fremmødte borgere på borgermødet den 16. januar, at det samlede bynet, er en klar forringelse af den kollektive trafikbetjening af Amager herunder af trafikbetjeningen af Amager Øst bydel. Overordnet set er det vores opfattelse, at de estimerede tal for hvor mange passagerer der gennem den nye metroringforbindelse flyttes fra busbetjening til metro, er for optimistiske, hvilket i særlig grad vil give sig udslag på Østamager, hvor metroen allerede i dag er næsten fuldt belagt. Der er i den henseende tilsyneladende ikke taget højde for, at mange ældre vælger metroen fra af forskellige årsager. Denne befolkningsgruppe vil derfor fremover helt være henvist til en mindre effektiv busbetjening.

Lokaludvalget finder, at frekvensen på de lokalbusser, der skal erstatte de nuværende A-busser generelt er for lav. Den lave frekvens vil på Amager medføre ventetid for passagerer, som stiger om fra det strategiske busnet/metro til det lokale busnet.

Ligeledes finder lokaludvalget, at det er tvivlsomt at metroen er et reelt alternativ til den eksisterende busbetjening idet metroen – særligt på strækningen fra Lergravsparkens Station og ind imod Københavns centrum, er overfyldt, og at Københavns Kommunes egne beregninger viser, at metroen indenfor nærmeste fremtid vil få betydelige kapacitetsudfordringer i havnesnittet. Indtil disse kapacitetsudfordringer er løst henstiller lokaludvalget til, at

**Sekretariatet for Amager Øst
Lokaludvalg**

Jemtelandsgade 3
2300 København S

EAN nummer
5798009800275

kapaciteten på busnettet ikke forringes i forhold til eksisterende busnet.

De foreslåede omlægninger forudsætter at borgerne foretager hyppige skift mellem busser og metro. For de borgere, der er gangbesværede vil der være tale om en klar forringelse af busbetjeningen. Der er samtidig tale om en gruppe borgere, der er klart afhængig af busforbindelserne. For borgere der benytter bussen til og fra arbejde betyder det, at rejsetiden bliver væsentlig forlænget, dels på grund af lange gå strækninger mellem bus og metro, dels på grund af den lavere busfrekvens. De foreslåede omlægninger bør derfor genovervejes.

Amager Øst Lokaludvalg har følgende konkrete ændringsforslag.

Der bør etableres en direkte buslinje mellem Amager Hospital og Hvidovre Hospital idet både medarbejdere, patienter og besøgende ofte har behov for at bevæge sig mellem de to enheder der indgår i et arbejdsfællesskab såvel på medarbejdersiden som på patientsiden. Som forslaget foreligger i sin nuværende form er det en forringelse af den eksisterende busforbindelse mellem de to destinationer og det vil det tage op imod en time at komme med bussen mellem de to destinationer. Som minimum bør den eksisterende forbindelse ikke forringes.

Frekvensen på Linje 31 bør være den samme som kapaciteten på den nuværende linje 2A både nord og syd for Lergravsparken idet metroen over havnesnittet på nuværende tidspunkt ikke har kapacitet til at håndtere de mange passagerer, der i dag tager 2A. Ligeledes bør der fortsat være natbus på den strækning, som linje 31 skal betjene.

Betjeningen af det nordøstlige Amager herunder Kløvermarksvej og Raffinaderivej bør styrkes betragteligt i forhold til det forslag, som er sendt i høring. Ønsket skal ses i lyset af de mange publikumsorienterede aktiviteter, der i disse år skyder op i området herunder Tap1, Amager Bakke, fodboldfabrikken mv samt de eksisterende aktiviteter på Kløvermarken. Endeligt er der særligt i sommerhalvåret brug for yderligere kapacitet i forbindelse med haveforeningerne langs Kløvermarksvej.

Vi er desuden betænkelige ved den udtynding der sker i den østlige del af bydelen. Vi mener at der fortsat er behov for busbetjening langs Amager Strandvej, hvilket især gør sig gældende i sommerperioden, hvor der bør være en langt højere frekvens end i vinterperioden. Frekvensen på linje 77 og 78 bør øges for at sikre en bedre busbetjening af den østligste del af bydelen.

Desuden har vi et forslag til en ændring af det overordnede busnet. Det drejer sig om den fremtidige linie 250S, hvor vi foreslår, at den får stoppested ved Sundbyøsterhallerne.

Begrundelsen er, at der her ligger to idrætshaller, der samlet set betjener store dele af København og til en hvis grad også sjælland, i kraft af de turneringer og stævner der afholdes i hallerne.

I dag kommer den væsentligste del af dem der bruger hallerne til disse formål med bil, og parkerer i stor udstrækning på Sundbyøsterplads. Dette vil ikke være muligt fremover da pladsen, som et projekt i områdefornyelsen Sundby, vil blive omdannet og det vil være umuligt fremover at bruge den som parkeringsplads.

I dag bliver hallerne kun betjent af linie 5C. Med den rute 250S vil få vil en langt større del af København mv. kunne nå Sundbyøsterhallerne på en overkommelig måde.

Desuden foreslår vi at der også i fremtiden vil være en forbindelse ad Amagerbrogade over Christianshavn/Knippelsbro, og gerne videre gennem Stormgade til evt. Rådhuspladsen eller Hovedbanen. Når busdriften formindskes er der ingen logisk forklaring på, at de to busser der betjener Amagerbrogade, skal køre samme vej. Dette for at undgå at passagerer På Amagerbrogade fra Sundbyvester Plads og frem til Amagerbro ikke behøver at skifte til anden transportform for at komme til indre by.

Lokaludvalget foreslår, at der skabes en helhedsløsning for busstoppestederne omkring Lergravsparkens station, således at disse samles et sted for at lette omstigningen mellem de forskellige busruter, samt mellem bus og metro

Med venlig hilsen

Ole Pedersen
Formand for Amager Øst Lokaludvalg

Bydelsspecifikke input fra borgermøde den 16. januar 2018

- Amager Strandvej – her nedlægges buslinjerne 77 og 78. Der er langt at gå fra Øresund eller Lergravsparken – eks. når man skal besøge restaurant Sundby Sejl, som har pensionisttilbud, som mange ældre benytter sig af. Ønske om fortsat busbetjening på Amager Strandvej
- Linje 77 bør have forbindelse til posthus

- Kastrupvej/Backersvej – den nye linie 31 som afløser 2A kommer ikke til at køre om natten – der er ønske om at linje 31 også kommer til at køre om natten idet der er mange unge, som skal hjem om natten fra byen og der er langt og utrygt at gå fra de to metrostationer i området.
- Kastrupvej til Amager Strandvej – med nyt bynet for lang afstand til stoppestederne. Mere end de 400 meter, og ofte omk. 700 meter til et stoppested
- Kløvermarkområdet, linje 37: ønske om at påtænke højere frekvens i myldretid og aftentimer ift. idræt mv.
- Kløvermarksvej: Bedre betjening i sommerperioden hvor der er gang i koloniehaverne.
- Mangler busbetjening på Nordøst Amager - Ønske om bedre betjening af Kløvermarksvej og Raffinaderivej. Tap 1, mange aktiviteter, skibakke.
- Linje 31 i stedet for 2A Lergravsvej skal have højere frekvens fordi metroen allerede i dag er proppet på stykket fra Lergravsparken og ind imod byen.
- Bekymring over muligheden for at kunne nå posthuset fra Amagerbro til Vermlandsgade
- Hul ved lufthavnen svært uden metro - manglende bus mellem Kastrup Station og Lufthavnen.
- Amager Hospital til Hvidovre Hospital. Der er behov for en direkte linje.

KØBENHAVNS KOMMUNE

Økonomiforvaltningen

Sekretariatet for Amager Vest Lokaludvalg



Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen
Rådhuspladsen 1, 1599 København

16. februar 2018

Sagsnr.
2017-0299932

Høringssvar fra Amager Vest Lokaludvalg vedrørende forslag til nyt lokalt busnet januar 2018

Dokumentnr.
2017-0299932-16

Amager Vest Lokaludvalg takker for at blive hørt vedrørende ”forslag til nyt lokalt busnet januar 2018” med høringsfrist søndag d. 18. januar 2018. Høringssvaret er baseret på input og resultater fra den fælles borgerhøring mellem Amager Vest Lokaludvalg og Amager Øst Lokaludvalg d. 15. januar 2018, hvor ca. 75 borgere deltog, samt efterfølgende indkomne skriftlige kommentarer/forslag fra borgere vedrørende busnetforslaget.

Indledning

Trafiktrængsel er et stort problem ikke kun i hele København - men også i Amager Vest. Derfor er vi glade for metroen. Men det er lokaludvalgets opfattelse, at et veludbygget og velfungerende lokalt busnet er en forudsætning for, at den kollektive trafik kan blive et attraktivt alternativ til private biler og dermed reducere trængselsproblemerne.

Vi kunne derfor ønske os, at "forslag til nyt lokalt busnet januar 2018" var blevet indledt med en vision om, hvordan ændringer af busnettet betyder, at åbningen af Metrocityringen giver maksimale forbedringer af den samlede kollektive trafik - med flere passagerer i det hele taget og ikke kun flere rejsende med metroen. Således giver det ingen mening, at passagertallet på metroen søges øget ved en omlægning med forringelser af busnettet på Amager. Skal den kollektive trafik samlet øges, er det ikke et spørgsmål om metro eller busser, men både og, hvis biltrafikken skal reduceres mærkbart.

Det foreliggende forslag bærer desværre mere præg af økonomisk tilpasning og økonomiske begrænsninger end af visioner om forbedringer af den samlede kollektive trafik.

For at leve op til kommunens grønne trafikmålsætninger om mere offentlig transport vil Amager Vest Lokaludvalg foreslå, at forvaltning og Movia udarbejder en redegørelse for, hvilke ændringer i den offentlige transport, der kan få folk til at skifte fra bil til offentlig transport.

Overordnede temaer for Amager Vest

**Sekretariatet for Amager Vest
Lokaludvalg**

Sundholmsvej 8
2300 København S

EAN nummer
5798009800275

Under dette afsnit omtales og struktureres de mange input, synspunkter, forslag mv. vedrørende busnetforslaget fra borgere i Amager Vest, delt op på fysiske steder for busbetjening (Fokusområder), rejsekomfort i form af skift, sikkerhed, tidsaspekt osv. samt specielt vedrørende metroens kapacitetsproblemer.

Fokusområder:

- Slusevej, Finderupvej, Kongelundsvej, Sundbygård, Urbanplanen, Røde Mellevej, Sundbyvestervej, Islands Brygge og f.eks. Havneviggen, Islands Brygge Syd, betjening af Islands Brygge metrostation, Islands Brygge til Valby, Bella Center, Femøren til Ørestad, Følfodvej, ydreområdet mod kommunegrænsen, de gamle områder på Amager, Dragør (samme betjening som i dag), direkte og hyppig forbindelse til Hvidovre Hospital med centrale stoppesteder på Amager.
- Medtag "interessepunkter" i byen i planlægningen og i informationsmateriale – hvad er det, folk primært kører til? F.eks. Amagerbro posthus, det specifikke sundhedscenter, idræts- og fritidsfaciliteter osv.

Flere skift, tidsaspekt, komfort, fysiske problemer og trafiksikkerhed:

- Når Metrocityringen åbner, vil der være hyppigere skift end tilfældet er i dag. Der er fra især gangbesværede / handicappede / syge / gravide / småbørnsforældre frygt for: At der bruges meget tid på skiftene, det er et spørgsmål om fysik (gangbesværede) og om komfort (f.eks. sidepladser). Kriterier for omstigning – kvalitetskriterier: Hovedprincippet er, at folk højest skal have 400 meter til stoppestedet. For gangbesværede er metroen ofte ikke en mulig transportløsning pga. få sæder og en situation, hvor folk ofte må stå op, meget tæt pakket. Derfor er der brug for tilstrækkelig busbetjening. Denne type brugere kan se frem til en forringet busbetjening ved forslaget.
- Flere læskure og bænke, især når busser ikke kører hyppigt – (f.eks. Islands Brygge Syd).
- Tilstrækkelig betjening om aftenen.
- Hvorfor ikke flere små busser på mindre veje end de store busser.
- Det bliver samme slags busser som i dag.
- Trafiksikkerhed på skoleveje i forhold til buskørslen.

Metroens kapacitetsproblemer:

- Metroen er allerede fuld. Man kan ikke bare fragte folk hertil. Med forventet stigning i passagerantal og omrokering fra busser til metro vil der komme et endnu større kapacitetsproblem. Der er et ønske om, at der kommer endnu

et led/vogn på hver metro. Man regner ikke med, at der kommer flere, der bruger bussen på Amager, men der vil være flere, som tager metroen.

- Påtænk general udviklingen i København med kapacitet og informer herom.
- Busserne er dem, der binder de lokale områder sammen.

Konkrete forslag

Islands Brygge

- Linje 77 og 68. Frekvensen for linje 77 øges: 6 gange per time i myldretiden, 3 gange per time indtil kl. 20 og derefter 2 gange i timen. Også for linje 68 øges frekvensen: 6 gange per time i myldretiden, 4 gange per timen indtil kl. 20 og derefter 3 gange i timen. At frekvensen skal gælde helt til Rundholtsvej og ikke kun til Kigkurren. I sommerhalvåret kan man reducere driften.
- I forbindelse med trafikken over ”Lille Langebro” foreslås cykel- og fodgængerovergang ved Langebro/Klaksvigsgade og flytning af 5C stop til øst for Langebro.

Amager Vest/Sydvest

- Linje 33: Lokaludvalget forslår, at bussens rute alene skal være ad Kongelundsvej. Begrundelse: 1) Kørsel ad Slusevej er farlig i relation til trafiksikkerhed for børn ved Ørestad Skole mm. 2) Dækning af strækning for haveforeninger og villaområder mellem Slusevej og Finderupvej. 3) Betjeningen på Ørestad Boulevard sker ved metroen.
- Der skal opretholdes bus på Røde Mellevej for især Urbanplanen og Sundbygård. Se i denne forbindelse også forslag ”Hospitalsbussen”.
- Linje 78: Det bør overvejes at føre linjen videre ad Irlandsvej til Følfodvej og derfra til Femøren Station. Det giver en bedre betjening af yderområder. Endvidere kan det overvejes at forlænge ruten fra metrostationen ved DR Byen via Njalsgade til Islands Brygge.

Tværgående forbindelser

- Ved overgange til Amager Øst og Amagerbrogade skal der påtænkes stop til posthusbesøg i Vermlandsgade.

- Lokaludvalget ønsker en direkte buslinje ad Amagerbrogade og til Rådhuspladsen eller Hovedbanegården.

”Hospitalsbussen”

- Der er behov for en direkte linje fra Amager Hospital til Hvidovre Hospital. Flere og flere har behov for hospitalsbetjening. Der er mange ældre, mindre mobile, handicappede og mindre bemidlede, der har behov for transporten. Hospitalsbussen kan samtidig dække et stykke af buslinje 33, f.eks. ved at linje 33 rykkes over og kører ad Røde Mellevej for at løse problemet med dækning på dér. Både medarbejdere, patienter og besøgende har brug for en direkte bus mellem hospitalerne. Det nuværende forslag vil forringe betjeningen, så det vil tage over en time mellem de to hospitaler.

Natbusser

- Lokaludvalget mener, det er et problem, at natbusserne forsvinder, at der kun er daglinjerne, som kører en gang i timen i aften timerne. Det er et problem for folk på Amagerbrogade og længere ude på Amager.

Lokaludvalget er naturligvis glad for det gode samarbejde vedrørende gennemførelsen af borgermødet d.15. januar. Men på den anden side er lokaludvalget meget utilfreds over, at Økonomiforvaltningen pålægger lokaludvalget at gennemføre en høring inklusive ansvaret for håndteringen af borgernes tilbagemeldinger vedrørende busnetforslaget.

Med venlig hilsen

André Just Vedgren
Formand for Amager Vest Lokaludvalg



Høringssvar om Bynet 19

26.01.2018

Bispebjerg Lokaludvalg takker for muligheden for at kommentere på Bynet 19. Den kollektive trafik er noget som optager mange mennesker, fordi det har en stor indflydelse på, hvordan dagligdagen afvikles.

Bispebjerg Lokaludvalg har afholdt borgermøde d. 17. januar hvor cirka 20 borgere deltog. Herudover har høringssvaret været drøftet i bymiljøudvalget og efterfølgende i lokaludvalget.

Kommentarerne til Bynet 19 er mange! Vi har derfor valgt at strukturere det i nogle overordnede kategorier, som samtidig også er en prioriteret rækkefølge:

- **Forbindelser på tværs af bydelen**
- **Servicering af Bispebjerg Hospital**
- **Områder som er underforsynet med busbetjening**
- **Forbindelser til centrum**

Herudover er der indkommet en række kommentarer af mere generel karakter, som vi har samlet i sidste afsnit.

Forbindelser på tværs af bydelen:

Kollektive transportforbindelser på tværs af bydelen har altid været en mangelvare. Når borgerne skal på hospitalet, på biblioteket, borgerservice eller andre offentlige funktioner, kræver det, at de bevæger sig på tværs af bydelen. Bispebjerg Lokaludvalg har i *Bydelsplan for Bispebjerg 2017-2020* netop påpeget behovet for flere forbindelser på tværs (side 34).

Linje 21 er den eneste buslinje, som kører hele vejen på tværs af bydelen. Den har god forbindelse til både metro og tog, og er en særdeles vigtig linje. Det foreslås, at linje 21 kører med højere frekvenser både om dagen og om aftenen.

Herudover fremkom der til borgermødet et forslag om, at buslinje 21 kører ad en lidt anden rute: lige nu følger linje 21 ring 2 via Tomsgårdsvej/Tuborgvej.

Forslaget går på, at bus 21 omlægges begge veje, så bus 21 kører ad Tomsgårdsvej og Tuborgvej, og hvor Tuborgvej krydser Emdrupvej drejer den th. ned ad Emdrupvej til Lyngbyvej, hvorfra den så drejer tv. ud ad Lyngbyvej, indtil den igen møder Tuborgvej, hvor den så drejer th. og kommer tilbage til sin nuværende rute – og retur af samme rute. Med denne ændring vil man kunne betjene Lundehusområdet bedre. Her må forventes at være flere potentielle kunder end langs Tuborgvej, idet der i Lundehus/Ryparken bor relativt mange uden bil.





Bispebjerg LOKALUDVALG

BIBLIOTEKET
Rentemestervej 76
2400 København NV
www.bispebjerglokaludvalg.kk.dk

side 2 / 4

Ny linje på tværs? Til borgermødet fremkom også et forslag om en ny linje på tværs, som også vil kunne forsyne et kvarter, som i dag er underforsynet med busforbindelse. Lige nu slutter **linje 26** (Skt. Annæ plads-Bellahøj) ved Bellahøj. Lokaludvalget foreslår, at denne linje fortsætter via Utterslev Torv, gennem Rådvalsvej, kører ud på Frederiksborgvej hvor Rådvalsvej ender (her bør opsættes trafiklys) til Emdrup station via Emdrupvej og Tuborgvej. Herved opnås tilslutning til busserne på Emdrup Torv. På den måde vil man kunne forsyne et helt nyt område med busforbindelse – der blandt andet rummer Utterslevhøj villaområde, Stefan Boldklub, Utterslev Mose, bagindgangen til Bispebjerg Kirkegård og til naturværkstedet Streyf.

Bispebjerg og Brønshøj Husum Lokaludvalg har sammen med Teknik og Miljøforvaltningen i Københavns Kommune udarbejdet en *Helhedsplan for Utterslev mose*. Heri (side 20) påpeges den manglende nemme adgang til mosens rekreative områder med kollektiv trafik og cykelstier. Med en ny linje 26 vil det blive meget nemmere.

Herudover vil en servicering af naturværkstedet Streyf også være en forbedring. Streyf havde i 2017 næsten 17.500 besøgende – primært daginstitutioner, skoler, spejdere, ældreklubber mm. I princippet kan Streyf bruges gratis af alle foreninger i byen, som ønsker at lave aktiviteter med natur som omdrejningspunkt. Med en ny forbindelse, bliver Streyf tilgængelig for et langt større publikum.

Bedre adgang til Bispebjerg Kirkegård har også været et ønske fra mange. Ofte besøges kirkegården af ældre, som netop er dårligt gående, og et stoppested tæt ved indgangene vil afhjælpe dette.

Servicering af Bispebjerg Hospital:

Bispebjerg Hospital er i gang med udbygning til Superhospital. Hospitalet omfatter et stort område af bydelen, og der er langt fra den ene ende til den anden ende. Det er derfor ikke ligegyldigt, hvor busserne stopper. Bispebjerg Lokaludvalg mener, at der bør være busbetjening hele vejen rundt om hospitalet, så vi sikrer, at patienter og pårørende ikke skal gå unødigt langt for at komme frem.

Vi er således glade for forslaget stoppesteder på Tagensvej/Bispebjerg Bakke for bus 6A og i krydset Tagensvej/Tuborgvej for busserne 4A, 6A og 21.

For stoppestedet ved indgangen til Psykiatrisk Center København/Akutmodtagelsen ved Tuborgvej/Bispebjergvej for bus 21.

Og for bus linie 18 stoppested ved Gribskovvej/Lersø Parkalle, der giver gåadgang via en gangbro over S-banen til Østporten på hospitalet.

Men der mangler en direkte forbindelse fra den vigtige Nørrebro Station til Bispebjerg Hospitals Hovedindgang på Bispebjerg Bakke.

Stationsområdet vil jo blive et skiftested for de mange mange passagerer, der kommer med Metroen, S-tog, busserne 5C, 350S og 250S. Og som ikke kan komme videre på en enkel og direkte måde til hospitalet.

Linie 12: Lokaludvalget foreslår derfor, at lokalbuslinie 12 kører fra Lygten, drejer til venstre op ad Tagensvej til højre ved Bispebjerg Bakke, og holder ved den vendeplads der findes foran hospitalets hovedindgang, og som forøvrigt er spærret for bil trafik. Derefter kan den fortsætte retur til Tagensvej og videre af den forslåede rute mod Svanemøllen St.





Områder som er underforsynet med busbetjening:

Desværre er der områder, som er underforsynet med busbetjening. Det gælder bl.a. området ved kirkegården/Utterslevhøj og Utterslev Mose. Vi har tidligere argumenteret for, hvorfor en forlængelse af linje 26 via Rådvalsvej vil være en fordel og vil kunne afhjælpe dette problem.

I Ryparken-Lundehus kan det ved første øjekast se ud som, at der er mange buslinjer. Desværre er 150s gennemgående fra nord til Østerbro uden stop i Ryparken. Der ønskes derfor, at der indlægges stop på 150s, som netop er en linje med mange afgang i timen.

Forbindelser til centrum

Princippet med metroen er, at få folk med bus til nærmeste metro, hvorfra rejsen fortsættes til centrum. Til borgermødet var der mange, som alligevel ønsker en bedre busbetjening frem til destinationer i centrum – Nørreport station, Hovedbanegården og Operaen. Der er således både ønske om at 184 eller 185 forlænges til hovedbanegården, at 6A og 7A bindes sammen i centrum ved at f.eks. 4 stk. 6A i timen kører helt til Hovedbanegården, retur ad Tietgensgade og HC Andersens Boulevard. For Emdrup og centrale Bispebjerg er 6A eneste direkte buslinje til centrum. En ny lokallinie til City foreslås.

Der blev yderligere fremsat ønske om, at nuværende ruteføring for linie 66 fastholdes, så folk ikke skal skifte til en anden bus for at komme ind til Hovedbanegården. det er tidsbesparende at komme udenom Nørrebrogade og Nørreport - specielt i myldretiderne og linie 66 anvendes af rigtig mange.

Generelle kommentarer

Særligt ældre og folk med handicap har svært ved de mange skift. For folk med barnevogne kan det ligeledes være svært. Af og påstigning på busser kan volde problemer for mange. For disse grupper handler det ikke nødvendigvis om at komme 5 minutter hurtigere frem, men at rejsen er tryk og at skiftene er få.

Pt. synes det at være planen på de københavnske metrostationer (ikke på Frederiksberg), at der vil være almindelige trapper fra gadeniveau til niveau 1 under jorden, hvor billetautomaterne vil være. Først her starter rulletrapperne videre ned.

Der er et ønske om at rulletrapper og elevatorer på metrostationer har den rette kapacitet, og at rulletrapperne starter helt oppe i niveau, og ikke først begynder en etage under jorden.

Ved busstoppestederne er der lysskilte, som informerer om, hvor mange minutter der er til næste bus. Flere ældre nævner, at informationerne skifter for hurtigt, så man ikke når at læse informationerne, samt at der er unødigt information om busser, der først kommer en time senere. Informationerne bør således holdes til de relevante busser, som ankommer indenfor kort tid.





Bispebjerg LOKALUDVALG

BIBLIOTEKET
Rentemestervej 76
2400 København NV
www.bispebjerglokaludvalg.kk.dk

side 4 / 4

Flere nævner også de kaotiske tilstande ved Nørrebro station. Busser, biler og cykler kan nogle gange få trafikken til at stå helt stille. Snart vil Nørrebro station trafikmæssigt være den 3. størst befærdede lokalitet i København, og behovet for at trafikken glider nemt, vil være endnu større. Bispebjerg Lokaludvalg har sammen med Nørrebro Lokaludvalg længe påpeget omdannelsen af Nørrebro Stations område som værende yderst nødvendigt. Senest når metrolinjen er færdig, bør kommunen starte en ombygning af de fysiske forhold, så vi sikrer en trafikmæssig holdbar løsning, såvel som en æstetisk og arkitektonisk løsning, som matcher byrummet.

Flere nævner også manglen på busdækning i Indre by. Der er lagt op til, at Indre by i hovedtræk bliver betjent med metro, men der kan være langt mellem metrostationerne.

Endvidere hører Lokaludvalget stadig folk beklage sig over de 2 manglende stoppesteder for linie 5C i krydset Frederikssundsvej /Frederiksborgvej. Endvidere blev der efterlyst bedre forhold ved stoppesteder, mange steder mangler der mulighed for at sidde ned. Selv om disse forhold ikke indgår i denne høring vil vi dog opfordre til at man både får reetableret disse 2 stoppesteder – og der sker opgardering af de stoppesteder hvor der i dag ikke er mulighed for at sidde ned.

Bispebjerg lokaludvalg indgår gerne i en dialog om hvordan ønskerne kan føres ud i praksis. Vi ser frem til at høre nærmere.

Med venlig hilsen

Alex Heick
Formand for Bispebjerg Lokaludvalg





OKF Byudvikling

12. februar 2018

Sagsnr.
2017-0412474

Dokumentnr.
2017-0412474-2

Høringssvar Bynet 19

Der er meget få ændringer i det lokale busnet i Brønshøj-Husum. Den eneste ændring som Lokaludvalget hæfter sig ved, er reduktionen af afgang for buslinje 68 fra Bellehøj nordpå til Lyngby fra 2 gange i timen til 1 gang i timen i aftentimerne. Dette vil være en væsentlig forringelse af betjeningen af villakvarteret nordøst for Bellahøj med offentlige transportmidler, og vi anbefaler derfor, at halvtimedriften på linje 68 i aftentimerne bevares.

Der er ikke i Movias plan oplysninger om nedlæggelse af stoppesteder, så lokaludvalget antager at dette ikke er tilfældet.

Derimod oplyses det i Movias plan, at antallet af afgang per time for 350S reduceres, hvilket dækker over, at antallet af busafgange halveres såvel i og uden for myldretiden som om aftenen. Nedsikringen undrer Lokaludvalget, idet vi ikke forstår hvorfor udvidelsen af Metro-nettet i det indre København skulle medføre mindre behov for bustransport fra Ballerup og Herlev til København. Tværtimod skulle man mene, at tilslutningen af 350S til Cityringen ved Nørrebro station var en mulighed for at få endnu flere bilister til at vælge 350S.

350S er vores hurtige forbindelse såvel ind som ud af København, og vi ser meget nødtigt forringelser af denne.

Med venlig hilsen

Erik Fisker
Formand

Palle Lolk
Formand for Byudviklingsudvalget

**Sekretariatet for Brønshøj-
Husum Lokaludvalg**

Kobbelvænget 65
2700 Brønshøj

EAN nummer
5798009800275

Økonomiforvaltningen

14. februar 2018

Sagsnr.
2018-0044272

Dokumentnr.
2018-0044272-5

Det lokale busnet

Økonomiforvaltningen har sendt forslag til nyt lokalt busnet i høring i lokaludvalg, Ældrerådet, Handicaprådet og Ungeråd KBH med svarfrist den 18. februar 2018. Ændringerne skal træde i kraft, når Metro Cityringen åbner i 2019.

Borgerdialog

Lokaludvalget var vært for et Christianshavnermøde den 16. januar 2018, hvor Økonomiforvaltningen og Movia orienterede om ændringerne i det lokale busnet. I bilaget ses noter fra mødet.

I perioden 26.-28. januar 2018 gennemførte lokaludvalget en borgerpanelundersøgelse, hvor Christianshavns Borgerpanel blev stillet en række spørgsmål om ændringerne i det lokale busnet. Resultaterne af undersøgelsen ses i bilaget.

Lokaludvalgets holdning

I høringsmaterialet, der lå til grund for lokaludvalgets høringssvar i efteråret 2016 til det strategiske busnet, fremgik det, at Christianshavn havde en S-bus, der forbandt bydelen med Amager. S-busruten er efterfølgende ændret, så den nu kører udenom Christianshavn ad Amager Boulevard. Den største anke over for forslaget om det lokale busnet er derfor netop den meget forringede busforbindelse til Amager.

Hvor vi i dag har 350 S og 2 A - med højst 5 minutter mellem busserne med forbindelse til Amagerbrogade - vil Christianshavn fremover kun skulle betjenes af buslinje 31, der har 15 minutter mellem afgangene, i myldretiden 12 minutter og om aftenen 20 minutter mellem afgangene.

Der er masser af christianshavnerne, der bruger Amager og især Amagerbrogade som deres indkøbssted og stedet for deres frisør, læge og tandlæge. Foruden at mange har familie og venner på Amager eller dyrker sport og andre fritidsinteresser her. Her ligger i øvrigt også

Christianshavns Lokaludvalg

Rådhusstræde 13
1466 København K

EAN nummer
5798009800275

vores centrale postpakkemodtagelsessted. Derfor er der behov for gode busforbindelser mellem Christianshavn og hele Amager.

Så et af lokaludvalgets ønsker må klart være at få sat frekvensen på buslinje 31 op. Buslinje 31 skal have samme frekvens som buslinje 350S har i dag.

I fortsættelse af dette ønske, forventer lokaludvalget også, at buslinje 31 – inden den fortsætter ud af Holmbladsgade – deler stoppested med den kommende buslinje 250S samt med buslinje 5C.

Øvrige kommentarer:

- Der savnes en busforbindelse til Gothersgade, Frederiksstaden og Middelalderbyen i Indre By.
- Det er et problem for mange handicappede at skulle bruge metroen i stedet for bus. Dels føler mange en generel utryghed med at skulle væk fra gadeniveau – især om aftenen – dels er den automatiske dørlukning i metrotogene skræmmende for folk med rollator eller kørestol i modsætning til den personbetjente dørbetjening i busserne.
- Mange gamle, ikke-handicappede føler også en generel utryghed ved at bruge metroen om aftenen og foretrækker personbetjente befordringsmidler.
- Med Københavns unikke placering med en havn midt i byen bør der gøres meget mere ud af havnebusserne. Dels skal der anlægges flere stoppesteder, dels skal hyppigheden sættes i vejret og endelig skal adgangsvejene til stoppestederne gøres mere iøjnefaldende og annonceres bedre.
- Selvom erfaringerne med buslinje 11A i Indre By var så dårlige, at den er nedlagt efter få års levetid, så bør der gøres forsøg med minibusser – når det nuværende busnet erstattes af det nye busnet – i de kvarterer, hvor der bor folk langt fra metrostationer eller busstoppesteder.

Således skal busdækningen på Christianshavn være bedre, eftersom flere områder i bydelen har over 400 m til bus, tog eller metro efter Cityringens åbning.

- Ordningen med handicapkørsel bør gøres bedre.

- Besparelsen på busdriften i Region Hovedstaden, der vil komme som følge af anlægget af letbanen langs Ring 3 og anlægget af Cityringen, bør først gennemføres, når de to anlæg er i drift.

Med venlig hilsen

Poul Cohrt,
formand

Kop sendt til Region Hovedstaden.

Henvendelser fra borgere til lokaludvalget om det lokale busnet

Mail 24. januar 2018

Desværre kan jeg ikke deltage i Jeres møde 31. januar.

Jeg har nogle kommentarer, som jeg beder om at I medtager til mødet, og vedlægger Jeres efterfølgende sammenfatning til Kommunen:

Vi er mange beboere her i området der ikke længere har tidligere tiders ubesværede gang på jord; nedenstående planlagte ændringer vil gøre transport rundt i byen mere byrdefuld for os. men selvfølgelig også for almindeligt gående, med og uden klap- og barnevogne og rollatorer.

1. Nedlæggelse af bus 14 gennem Nørregade betyder man skal anvende alternative ruter fra Stormbroen til Nørreport og v.v. som begge stiller krav om skift mellem enten busser (via Hovedbanegården) eller metro (fra Gammel Strand via Kgs. Nytorv), som ikke er hensigtsmæssigt.
2. Nedlæggelse af bus 26 gennem Dr. Tværgade, Borgergade og Sølvgade gør transport til plejecentre og dagcentre i området Borgergade og Kronprinsessegade særdeles besværlig; der er langt fra både metro Marmorkirken og bus-stoppested Fredericiagade i Bredgade til Kronprinsessegade.
3. Beboerne i kvarteret mellem Stormbroen og Langebro vil få det ekstra besværligt med fjernelse af bus 14 og bus 26 og deres ruter, fra Stormbroen.
4. Endelig nævner jeg, at det fra de summariske oversigtskort der hidtil er blevet offentliggjort ikke fremgår, om der fortsat er bus til Hvidovre Hospital (1A) og Operaen (9A); jeg håber at disse forbindelser fra Stormbroen også vil eksistere i det nye trafiknet.

Jeg håber, ovennævnte kan blive indkludere i den endelige planlægning af det kommede rutenet til glæde for alle, der vil få problemer med det eksisterende oplæg.

Med venlig hilsen

Klaus K. Simonsen

Mail 1. februar 2018

Kære lokaludvalg i indre by,

På borgermødet i aftes (31.01.18) hørte jeg et argument imod siddepladser på metroperoner: Man skønner, at der ikke er brug for siddepladser, fordi borgerne kun opholder sig der i kort tid.

Er det alle borgere der ikke har brug for en siddeplads - eller er det flertallet?

Gangbesværede (et mindretal) kan sagtens have brug for et hvil på peronen og fx springe et tog over, inden man er klar til at køre videre i et (proppet) metrotog. Og der er ind imellem driftsforstyrrelser som forlænger ventetiden på peronen.

Man kan sammenligne Nyt bynet i Kbh med store byer i udlandet: Der er fx siddepladser nede på peronerne i Paris' metro og siddepladser på gadeplan ved sporvognsstoppestederne i det centrale Zürich.

Peronen og stoppestedet er en del af gangbesværede borgeres samlede udfordringer fra start til slut på rejsen tur/retur.

Forslaget til Nyt bynet, som det ser ud nu, er baseret på at borgerne kan cykle eller gå godt. Men det er jo ikke alle borgere der kan det - af mange forskellige årsager. Det er heller ikke alle gangbesværede borgere, som kan cykle hen til busstoppestedet eller metrostationen, hvis der er for langt at gå.

Man kunne spørge:

1. Hvor mange procent af borgerne i Københavns kommune forventes at være istand til at benytte offentlig transport/Nyt bynet?
2. Hvem er Nyt bynet/den offentlige transport IKKE beregnet for?

Tak for borgermødet i aftes!

Med venlig hilsen,
Elisabeth Munk Nielsen

Mail 2. februar 2018

Kære Indre By Lokaludvalg

Opfølgning på borgermødet 31. januar:

Jeg vil foreslå, at Lokaludvalget i sit høringssvar efterlyser, at busbetjeningen Dronningens Tværgade, Borgergade, Sølvgade opretholdes. Det er et kvarter med megen beboelse og mange institutioner. Området ligger i yderkanten af den zone på 400 meter fra metrostationer, som Movia har i sit høringsoplæg. Busbetjeningen kunne ved samme lejlighed ændres således at Kgs. Nytorv knyttes sammen Rigshospitalet og Jagtvej-kvartererne, således at man ikke skal skifte transportmiddel for at komme fra det ene sted til det andet. Hermed vil en buslinje få et større trafikunderlag end den nuværende linje 26, som fortsætter til Frihavnen.

Med venlig hilsen

Steen Bille Larsen



KØBENHAVNS KOMMUNE

Økonomiforvaltningen

Sekretariatet for Vesterbro og Kgs. Enghave Lokaludvalg

Økonomiforvaltningen

nytbynet@okf.kk.dk

15. februar 2018

Sagsnr.
2018-0013970

Dokumentnr.
2018-0013970-4

Høringssvar fra Lokaludvalget vedrørende Bynet 2019

Kgs. Enghave Lokaludvalg har set på forslaget til kommende lokale busplaner.

Vi har holdt borgermøde d. 23. januar, hvor vi har fået input til de kommende planer.

Endelig har vi modtaget et høringssvar fra Ellebjerg Skole – dette er vedlagt som bilag.

Først vil vi gerne henvise til vores svar vedrørende de overordnede busplaner, hvor der kommer to nye linjer 7A og 9A, til gengæld nedlægges linje 3A og linje 4A. Vi er opmærksomme på, at høringen vedrører det lokale busnet, men vi mener ikke at tingene kan skilles fuldstændigt ad, derfor vil der i det følgende være bemærkninger til omlægningen af såvel A-busser som de nye linjeføringer for lokale busser.

Linje 3A – bliver ikke erstattet

Det er rigtig ærgerligt at linje 3A nedlægges. Den ville have givet en hurtig adgang til den kommende Metro-City ring, da den kører en direkte rute til Enghave Plads. De kommende planer betyder, at der bliver længere rejsetid til den kommende metro-city ring, så ændringerne betyder, at det giver dårligere – og ikke bedre! - adgang til denne. Derudover mangler en god og direkte forbindelse til Sundhedshuset på Vesterbro og Rigshospitalet.

De foreslåede lokale buslinjer løser ikke de problemer – det vil kræve nogle andre lokale buslinjer. Med de nuværende forslag giver det længere rejseveje og flere skift. Dette kan være problematisk for dårligt gående.

**Sekretariatet for Vesterbro og
Kgs. Enghave Lokaludvalg**

Lyrskovgade 4
1758 København V

EAN nummer
5798009800275

Linje 4A – erstattes af linje 18. Højere frekvens ønskes

Linje 18 kommer til at erstatte linje 4A og får en høj frekvens i dagtimerne, så det kan blive en rimelig erstatning for linje 4A. Det er dog et problem, at frekvensen om aftenen bliver meget lav (halvdelen af frekvensen for linje 4A) – og det er en stor mangel, at der ikke bliver busbetjening om natten, som bruges af mange.

Vi ønsker øget frekvens for linje 18 aften og nat:

Aften minimum 4 busser pr. time – og helst 6 busser pr. time.

Nat 2 busser pr. time.

Ændret linjeføring for linje 18 ønskes

Sluseholmen og Tegllholmen vil med linje 7A få en god og hurtig forbindelse til hovedbanegården og centrum samt til det gamle sydhavnen. Men til gengæld er der i fremtiden ingen forbindelse til Amager, Sydhavn st. og Vesterbro, da linje 34 og linje 14 nedlægges. Så samlet set er det en forringelse.

Derfor foreslås det, at linje 18 føres over Sluseholmen og Tegllholmen. I den forbindelse skal det sikres, at der er stoppesteder på Sydhavns Plads, nær Sydhavn station.

Vejregulering krydset Sjællandsbroen/Sluseholmen

Der er behov for at trafikken til og fra Sluseholmen kan køre bedre med den højfrekvente linje 7A. Allerede i dag er der problemer med at afvikle bustrafik i dette kryds i myldretiden.

Afvikling af trafik ved Mozarts Plads

Fra den 18. februar 2018 lægges trafikken omkring Mozarts Plads om i forbindelse med metrobyggeriet. Og vi er bekymrede for, om den foreslåede mængde busser kan afvikles forsvarligt.

Der kommer til at køre rigtig mange busser forbi Mozarts Plads og igennem Louis Pios Gade og Sigvald Olsens Gade – linje 7A, 9A, 18 og 23. I myldretiden bliver frekvensen på 31 busser i timen i hver retning. Det er voldsomt. Det er små veje og Louis Pios Gade er en skolevej til Ellebjerg Skole. Det er lidt flere busser end der med de nuværende buslinjer vil køre i myldretiden.

Kgs. Enghave Lokaludvalg mener, at det bør vurderes ud fra omlægningen af de nuværende busser, om det overhovedet kan fungere med så mange busser af denne rute – også så skolevejen er sikker.

Hvis det ikke kan fungere, så bør der findes en anden løsning. En løsning kan måske være, at linje 18 kører af P. Knudsens Gade. Hvis dette gøres skal der sikres busstoppesteder, så tæt på Borgbjergsvej og Borgmester Christiansens Gade, som muligt.

Kgs. Enghave Lokaludvalg foreslår derfor, at den endelige indstilling/beslutning ang. busbetjening over Mozarts Plads i forbindelse med Bynet 2019 udskydes til der er lidt erfaring med omlægningerne. Og vi forventer, at blive inddraget i en dialog om mulighederne – da det er svært at overskue, hvordan forskellige løsninger kommer til at fungere.

Med venlig hilsen

Joan Røge
Formand, Kgs. Enghave Lokaludvalg

BILAG

Nedenfor følger selvstændig udtalelse vedrørende trafiksituationen på især Louis Pios Gade fra Skolebestyrelsen på Ellebjerg Skole, som vi har valgt at vedlægge som bilag, da den på dækkende vis formidler den store bekymring over den ændrede trafiksituation i umiddelbar nærhed af skolen:

”Hermed høringsvar om Bynet19 fra Skolebestyrelsen på Ellebjerg Skole:

Allerede nu i februar 2018 omlægges busserne på grund af metrobyggeriet på Mozarts Plads, således at alle eksisterende buslinjer føres ad de små veje omkring Ellebjerg Skole. I skolebestyrelsen er vi meget skeptiske overfor denne løsning. Vi mener i stedet, at man bør kunne finde en løsning med en reduceret busdrift, hvor man vil kunne opretholde en rimelig busdrift af området, samtidigt med at man gør skolevejen mindre farlig. Som det ser ud i køreplanen, som løber indtil sommeren 2019, kommer der til at køre busser hvert 2.-3. minut i spidsbelastningsperioderne, hvilket er alt for mange.

Derfor er det med gru, at vi kan konstatere, at der i Bynet19 fra sommeren 2019 planlægges en intensiveret busdrift gennem "Mozarts Plads" - altså Louis Pios Gade og Sigvald Olsens Gade. Med det forelagte skal der ENDNU flere busser igennem de smalle gader foran den indgang til Ellebjerg Skole, som omkring halvdelen af skolens 500 elever benytter.

Det er som om, at man planlægger ud fra, at situationen omkring Mozarts Plads er normal. Vi vil bede til, at man gør op med denne misforståelse og anerkender, at situationen IKKE er normal, og at denne forandring nødvendiggør, at man må se på, om en del af busdriften kan føres udenom de små veje.

Fx kunne man forestille sig, at nogle A-busserne kunne køre ad P. Knudsens Gade i stedet (kun i den ene retning, forstås), ligesom at man sagtens ville kunne tænke i linjer, som i begrænset omfang føres "Via Mozarts Plads".

Med venlig hilsen
Skolebestyrelsen på Ellebjerg Skole”

31. januar 2018

Sagsnr.
2018-0049093

Dokumentnr.
2018-0049093-1

Høringsvar fra Nørrebro Lokaludvalg vedr. høring af forslag til nyt lokalt busnet

Nørrebro Lokaludvalg er meget tilfredse med at 4A's afløser på Nørrebro, linje 12, ikke bliver lagt over Skjolds Plads, men fortsat kører over Røvsingsgade – Vermundsgade, og at der dermed stadig er busbetjening af disse områder. Lokaludvalget ser derfor frem til at få en diskussion af udformningen af Skjolds Plads, nu der ikke længere skal lægges busbaner over pladsen.

Der har tidligere været planer fremme om en omlægning af Tagensvej til bus- og skybrudsgade. Lokaludvalget ønsker at vide om denne omlægning af gaden sker i forbindelse med omlægningen af busnettet i 2019? Det er et stort ønske af lokalbefolkningen at få en trafiksanering af Tagensvej, som ligger som en trafikbarriere i bydelen.

Linje 68 afløser buslinjerne 12 og 66 i Rantzausgade. Med trafiksaneringen af Rantzausgade skal bussen ud af byen fremover køre på Åboulevarden / Ågade. Vi kan i materialet ikke se det planlagte busstoppested i Ågade udfør Henrik Rungs Gade / Hans Egedes Gade. Det er en fejl at det ikke er beskrevet. 8A reduceres til en linje 18. I den forbindelse ønsker Lokaludvalget at sikre sig at de eksisterende busbaner for 8A ikke fjernes på Jagtvej. Det ville forværre busfremkommeligheden væsentligt for den fremtidige linje 18.

Endelig vil Nørrebro Lokaludvalg gerne udtrykke at det lokale busnet skal sikre at bydelens beboere får et fintmasket kollektivt trafiktilbud. Lokaludvalget er ikke sikker på at bydækkende buslinjer er det rigtige svar på dette. Lokaludvalget kunne derfor bedre se at en – eller flere – lokale busser betjene bydelen og koble dem op på metro- og det overordnede busnet.

Med venlig hilsen

Mogens Petersen
Formand for Nørrebro Lokaludvalg

**Sekretariatet for Nørrebro
Lokaludvalg**

Nørrebrogade 208
2200 København N

EAN nummer
5798009800275

15. februar 2018

Sagsnr.
2018-0003612

Dokumentnr.
2018-0003612-5

Høringsvar fra Valby Lokaludvalg om Busnet 2019

Valby Lokaludvalg har modtaget forslag til Busnet 2019 i høring med henblik på indretningen af det samlede busnet i bydelen efter metrocityringens åbning i 2019. Valby Lokaludvalg afgav i oktober 2016 høringssvar vedr. forslaget til overordnet busnet (A-, C- og S-busser), og kvitterer for, at høringssvaret på nogle punkter er blevet imødekommet og indarbejdet i grundlaget for det samlede busnet inkl. lokalbusser, som nu er i høring. Forslaget er blevet behandlet i Lokaludvalgets By- og Trafikgruppe på møderne 2. januar og 5. februar 2018 og på Valby Lokaludvalgs møde 13. februar.

Der blev afholdt et yderst velbesøgt borgermøde sammen med Kongens Enghave Lokaludvalg, Movia og Økonomiforvaltningen den 23. januar med ca. 140 deltagere, hvoraf 75 % var fra Valby. Desuden har der været afholdt et møde med Trafikgruppen i Områdefornyelsen Kulbanekvarteret den 1. februar og et teknisk møde med Movia og Økonomiforvaltningen den 5. februar. Derudover har der været en facebookgruppe ”Bevar 1A” med over 3000 medlemmer og vi har modtaget godt 1500 underskrifter og kommentarer i en underskriftindsamling med samme overskrift (Vedlagt som bilag). Endvidere var der besøg af borgere fra Kulbanekvarteret ved Lokaludvalgets møde.

Sammenfatning

Valby Lokaludvalg ser helt uacceptable forringelser på to specifikke områder, som det er afgørende vigtigt at finde en løsning på, for at bydelens borgere ikke skal lades i stikken. Det gælder for det første frekvensen på linje 26 på Valby Langgade, der er livsnerven i det nordlige og centrale Valby, og som er en helt uundværlig buslinje for bydelens sammenhæng. For det andet gælder det strækningen på Vigerslev Allé fra Toftegårds Plads til Vigerslevvej, som i dag betjenes af linje 1A, men som fremover foreslås betjent med langt mindre frekvens af lokalbusser. Det er helt uacceptabelt, hvis der ikke findes en løsning, der kan betjene denne strækning på niveau med en A-bus.

Valby Lokaludvalg anerkender, at der nødvendigvis må ske ændringer i busnettet. Samtidig er det vores udgangspunkt, at borgerne i Valby, som ikke får direkte glæde af der kommer en ringmetro i den indre by, ikke skal have forringet deres transportmuligheder. Der er ingen i

**Sekretariatet for Valby
Lokaludvalg**

Valgårdsvej 8
2500 Valby

EAN nummer
5798009800275

Valby, der får et mindre behov for at kunne komme rundt i byen, fordi der kommer en metro. Folk skal stadig på arbejde, på indkøb og til andre aktiviteter i samme grad som tidligere. Derfor er det vigtigt, at der findes en løsning på de strækninger, hvor der er lagt op til en markant forringelse af busbetjeningen.

For Valbys borgere og Lokaludvalget er det helt uomgængeligt, at der må findes en løsning, der løfter den foreslåede betjening af disse to strækninger markant. Det er Lokaludvalgets højeste prioritet, som vi vil uddybe nedenfor med forslag til løsningsmodeller. Desuden vil vi kommentere på en række andre forhold, som også har betydning for busbetjeningens kvalitet og effektivitet

Frekvensen på Linje 26

Denne linje er livsnerven i det centrale og nordlige Valby, og den betjener borgere, der har ærinde i de mange butikker og funktioner, der er samlet her. I dag kører denne linje med 6 busser i timen i dagtimerne og 3 busser i timen i aften timerne. Bussen foreslås omlagt, så den efter Frederiksberg Allé Station betjener den inderste del af Gl. Kongevej, og føres videre via Hovedbanegården til Skt. Annæ Plads. Det er således en linje, som både vil fungere som fødelinje til metroen og fungere som en direkte buslinje til indre by, samtidig med at den binder Valby sammen på langs.

Da A-busnettet blev etableret, var det Valby Lokaludvalgs ønske at linje 6 skulle opgraderes til linje 6A. I stedet blev linje 6A lagt på Roskildevej og linje 26 blev etableret. Der har derfor i mange år været stor opmærksomhed på, at busbetjeningen på linje 26 ikke skulle udhules, da hele bydelens infrastruktur er bygget op omkring, at der er en god forbindelse med bus ad Valby Langgade. Ved en tidligere lejlighed blev der indsamlet et stort antal underskrifter mod en lignende nedskæring. Det er derfor helt afgørende med en frekvens på højde med i dag, så borgerne i dette område ikke oplever at blive hægtet af.

Med forlængelsen af ruten som foreslået, fra Ålholm Plads til Bellahøj, er det forståeligt, hvis man ikke ønsker at øge frekvensen på hele linjen. Det er derfor lokaludvalgets forslag, at man kan lade nogle busser vende på Ålholm Plads, hvor der er faciliteter til det. Det afgørende er, at frekvensen ikke forringes på Valby Langgade i forhold til i dag.

Betjeningen af Vigerslev Allé

I hørningen af det overordnede busnet i slutningen af 2016 var det foreslået, at linje 1A skulle føres ad Sjælør Boulevard, Ellebjergvej og Folehaven. Lokaludvalget finder, at det nuværende forslag, hvor linjen føres via Toftegårds Plads og Gl. Køge Landevej er bedre, fordi det opretholder Toftegårds Plads som trafikknudepunkt. Hvis man ønsker at betjene Ny Ellebjerg Station, giver det også bedre mening at gøre det fra et superstop på Gl. Køge Landevej end fra Ellebjergvej.

Samtidig er der fundet en anden løsning for betjeningen af Sjælør Boulevard, jf. nedenfor.

Det afgørende problem, der står tilbage, er betjeningen af Vigerslev Allé fra Toftegårds Plads til Vigerslevvej. Her oplever borgerne et markant fald i betjeningen og har ingen alternativer. I dag kører linje 1A med 12-13 afgangene i timen om dagen, 6 om aftenen og 2 om natten. Dette foreslås erstattet af en linje 10, der kører 5 gange i timen i myldretiden, 4 gange resten af dagen og 3 gange i timen om aftenen. Dette er et helt uacceptabelt niveau og en helt uacceptabel forringelse, idet også af- og påstigningstallene ikke giver noget belæg for, at der ikke er brug for betjening på A-bus-niveau. Når der er så mange af- og påstigere, handler det ikke om, at det er passagerer fra Hvidovre til Indre By, der bare sidder i bussen. Desuden kører på den inderste del af strækningen frem til Vigerslev Allé Station i dag linje 132 og 133, fremover 23 og 133, med to afgangene i timen.

Der har været et markant og meget klart udtalt ønske fra borgere i området om at beholde A-bus-betjeningen på Vigerslev Allé. Det ville naturligvis være en løsning. Omvendt er borgerne i Folehaven glade for den forbedrede betjening. Det blev også på borgermødet foreslået at flytte 1A fra Gl. Køge Landevej til Retortvej for at betjene en del af strækningen frem til Vigerslev Allé Station. Omvendt giver det mening at samle betjeningen af Grønttorvet og Ny Ellebjerg omkring et superstop på Gl. Køge Landevej.

Den klart foretrukne løsning både fra lokaludvalgets og borgernes side vil være at få en markant forbedret betjening af linje 10 på strækningen fra indre by og til Vigerslevvej. Den optimale løsning, hvis man ikke ønsker at øge frekvensen på hele strækningen til Brønshøj Torv, ville være at vende en del af busserne på Ålholm Plads. Her kan bussløjfen på Ålholm Plads benyttes, hvilket også vil give et markant løft til beboerne på Vigerslevvej, der i mange år har haft dårlig betjening. Samlet set ville det således ikke blot kunne kompensere for den mistede A-bus, men også forbedre forholdene på Vigerslevvej. Det afgørende er, at der opnås A-bus-effekt på strækningen, der betjener store boligområder, der ellers vil blive hægtet af.

En yderligere overvejelse er, om busserne 23 og 133 kører optimalt. I forhold til linje 132, fremover 23, vil det være over smertegrænsen, hvis der ikke længere kører bus på Kulbanevej. De to stoppesteder på Kulbanevej bliver brugt, og det forhold, at der ikke er nogen gennemgange fra de almene boligområder ved Kulbanevej over til Folehaven, gør, at en A-bus der ikke er tilgængelig. Disse beboere, som ofte ikke har andre muligheder, er således henvist til denne buslinje. Det er således et stærkt ønske, at denne linje bevares som planlagt. Der er blevet udtrykt bekymring for, om bus 23 med retning

mod Valby St. vil kunne overholde køreplanen, da det er slutningen på en meget lang rute.

Derimod kunne man overveje, om 133 ikke bedre ville kunne anvendes til at forstærke betjeningen på Vigerslev Alle mellem Vigerslev Alle Station og Vigerslevvej, i stedet for at køre ad Retortvej og Folehaven. I forslaget fordobler den fire stop med 1A på Folehaven, og har således kun et stop midt på Retortvej ved Nøddehaven alene. Dette stoppested bruges i dag yderst sparsomt. Argumentet for at Grønttorvet skal betjenes herfra er ikke overbevisende med 2 busser i timen, hvis man har mulighed for at gå til den anden side, hvor der er to A-busser på Gl. Køge Landevej, eller i den sydlige del gå ned til Folehaven, eller i det nordvestlige hjørne til Vigerslev Allé Station.

Betjeningen med linje 18 ved Valby Station og Sjælør Boulevard

Det er positivt, at der med forslaget er lagt op til, at der fra Valby Station til Ørestaden køres busser med A-bus-frekvens, idet det er forudsætningen for god betjening af så vigtige steder som de to gymnasier på Sjælør Boulevard og for forbindelsen til Kongens Enghave og Ørestaden, en rute der også aflaster metroen under havnen.

Dette opnås ved at vende hver anden bus ved Valby Station. Et afgørende punkt er her, hvordan man placerer påstigningsstedet i retning mod syd, idet det ikke vil fungere, hvis hver anden bus kører fra stoppet oppe på broen på Toftegårds Allé og hver anden starter 2-300 meter væk i bussluserne på sydsiden af stationen på Lyshøjgårdsvej. Der er i øjeblikket i projekt i gang for at renovere cykelparkering og busterminal, og hvis der skal tænkes ændringer ind, bør det ske nu. En optimal løsning vil være, hvis man kan stå på samme sted, eller der kan laves et påstigningssted på Lyshøjgårdsvej lige før krydset til Toftegårds Allé, så de to påstigningssteder kommer i kort og synlig afstand fra hinanden.

Trafikknudepunkter og fremkommelighed

Lokaludvalget finder det positivt, at man tænker i at bevare og udbygge trafikknudepunkterne på Toftegårds Plads, Ålholm Plads og ved Valby Station. Det er en vigtig funktion, at der er steder, hvor man nemt og hurtigt kan omstige til andre linjer og derfor komme i mange retninger. Vi vil fremhæve, at det er positivt, at der ikke længere køres busser uden om Ålholm Plads ad Peter Bangs Vej, da det forbedrer forbindelserne til metroen ved Flintholm. Man kunne også udnytte krydset Vigerslevvej/Vigerslev Allé som knudepunkt, hvis man opgraderer omstigningsforholdene.

Et særligt punkt er trafikknudepunktet ved Ny Ellebjerg Station. Hvis man skal have effekt af at lægge to A-buslinjer på dette sted, er det

bydende nødvendigt at der etableres optimale omstigningsforhold fra et superstop på broen via trapper og elevatorer til perronerne på Ny Ellebjerg Station.

Der bør sættes fokus på busfremkommeligheden på Gl. Køge Landevej, hvis det skal sikres, at den nye linjeføring af 1A ikke fører til markant forlænget rejsetid, specielt i retning mod Toftegårds Plads.

Natbusbetjening

Der har ved borgermøderne været stærkt fokus på, at natbusbetjeningen bortfalder på de strækninger, hvor linje 1A og linje 4A i dag kører om natten. Især har det været fremhævet, at der er stort behov for natbusbetjening på Vigerslev Allé.

Informationsindsats

Vi opfordrer til, når det nye busnet træder i kraft, at man intensivt informerer om tankerne bag og om de nye muligheder, det nye net giver. En idé kunne være, at man i forbindelse med åbningen gav alle en gratis rejsedag, hvor de kunne prøve det nye busnet så meget, de ville.

Med venlig hilsen

Michael Fjeldsøe
Formand, Valby Lokaludvalg

Bilag vedhæftet fra medlem af Trafik og Plangruppen, Jes König m.fl.:

Økonomiforvaltningen bedes i forbindelse med Bynet 2019 overveje en omlægning af bus 9A's rute, således at bus 9A kører direkte mellem Vanløse Station og Frederiksberg og hermed ikke kommer omkring Flintholm Station.

Medlemmer af Vanløse Lokaludvalgs Trafik- & Plangruppe har gentagne gange observeret, at de fleste skift mellem bus 9A og Metro/S-tog finder sted på Vanløse Station og ikke på Flintholm Station, hvorfor vi finder det forkert og uhensigtsmæssigt, at bus 9A i Vanløse kører mere end 80.000 unødvendige kilometer årligt.

Økonomiforvaltningens argument for fortsat at lade bus 9A køre omkring Flintholm Station er, at mange passagerer skifter fra bus 9A til Ringbanen på Flintholm Station. Disse medlemmer har endnu en gang undret sig herover og har derfor nu undersøgt, hvorvidt dette forhold kan være korrekt.

Økonomiforvaltningen har fortalt, at deres beslutning om bus 9As rute er baseret på de registreringer, der foreligger som statistik fra brugen af rejsekortet. Disse medlemmer har nu set nærmere på, hvorvidt disse registreringer nu også er retvisende for folks reelle rejserute.

Gruppen har observeret, at det i myldretiden kun er få passagerer, der tjekker ind til Metroen på Vanløse Station - formentlig på grund af kø ved indcheckningsstanderne - og derfor kan A/S Rejsekortets statistik ikke belyse, hvorvidt en person har benyttet Metroen fra Vanløse Station til Flintholm Station for at rejse videre med Metro eller Ringbanen i stedet for at fortsætte med bus 9A til Flintholm Station og derfra rejse videre med Metro og Ringbanen.

Ved samtale med Rejsekortets kundeservice er det blevet oplyst, at passagerer ikke bliver pålagt en kontrolafgift ved en eventuel kontrol undervejs, hvis man ikke har tjekket ind igen ved skift til anden bus, Metro eller S-tog. Dette kan forklare, hvorfor passagerer undlader at tjekke ind igen ved skift fra bus 9A til Metro, men desværre gør det også statistikken noget ubrugelig til at belyse den reelle rejserute.

Besparelserne ved ikke at køre forbi Flintholm Station vil, som tidligere anført, være ca. 80.000 buskilometre om året, og de tidsmæssige besparelser i myldretiderne vil være på mindst 10-15 minutter pr. bus.

Derfor finder gruppen, at en omlægning af ruten for 9A vil være både væsentlig omkostningsbesparende og samtidig også væsentlig tidsbesparende for passagererne.

Hvis der er interesse for en nærmere afklaring af rejsemønstret vil gruppen gerne sammen repræsentanter fra Økonomiforvaltningen og Movia deltage i en registrering af af- og påstigningen for passagererne i 9A ved Vanløse og Flintholm Station.



Til Økonomiforvaltningen

12. februar 2018

Hørings svar til 'Forslag til nyt lokalt busnet'

Vesterbro Lokaludvalg afholdt borgermøde i samarbejde med forvaltningen og Movia den 1. februar. Cirka 20 borgere, der alle havde noget på hjerte, deltog på mødet.

Borgerne peger på særligt to temaer

For borgerne er det et problem, at der ikke længere skal køre busser på Vesterbrogade mellem Platanvej og Frederiksberg Allé. En stor del af de fremmødte borgere deltog fra denne del af Vesterbro. Fraværet af stoppesteder i krydset ved Vesterbrogade og Platanvej/Vester Fælledvej gør, at der bliver langt til en busforbindelse for disse borgere.

De manglende busser og busstoppesteder i forhold til Sundhedshuset på Vesterbrogade blev også berørt. Der blev argumenteret for enten en ny ekstra buslinje af Vesterbrogade eller at den kommende buslinje 7A ikke lægges ad Platanvej til den nye Frederiksberg Allé Station, men i stedet føres ad Vesterbrogade i hele dennes længde.

Der er også et problem på Ingerslevsgade, der berører de få afgang på den nye linje 10. Det virker underligt, at en ny buslinje på denne strækning både skal have så få afgang i timen - og samtidigt så få stoppesteder. Der burde være plads til minimum et ekstra stoppested mellem Enghavevej og Dybbølsbro Station.

Vesterbro Lokaludvalgs kommentarer

I Vesterbro Lokaludvalg har vi drøftet de nye buslinjer - og vil gerne kvittere for, at vi fortsat opretholder en busforbindelse til vores distriktssygehus, Hvidovre Hospital. Det er meget væsentligt for os.

Hvad angår Sundhedshuset på Vesterbrogade, så har trafikafviklingen til dette sted aldrig været særligt vellykket. Det manglende stoppested ved Sundhedshuset - og fraværet af en tilhørende fodgængerovergang eller et lyskryds - har altid bevirket en lang gåafstand for brugerne af tilbuddet. Det bliver ikke bedre med dette forslag til et nyt lokalt busnet.

Det manglende stoppested, hvor den nye Linie 9A krydser Vesterbrogade er ikke kvalitetsmæssigt i orden. Vi blev fortalt til borgermødet, at politiet har sagt nej til forvaltningens konkrete forslag om placering - hvilket for os fremstår uforståeligt. Når der på Enghavevej kan etableres et busstoppested ved Vesterbrogade og ved Tove Ditlevsens Plads på begge sider af vejen, så trafikken bremses i begge retninger, er det os uforståeligt at en lignende løsning ikke kan godkendes på Vester Fælledvej.

Set i en historisk kontekst er bykernen og de mest byfortættede områder ved at blive udvidet. De trafikløsninger - herunder

**Sekretariatet for Vesterbro og
Kgs. Enghave Lokaludvalg**

Lyrskovgade 4
1758 København V

bilhastigheder - der kendes fra de mere byfortættede områder af byen, må derfor forudses udvidet arealmæssigt. Der må uanset hvad arbejdes videre med at lande en løsning i samarbejde med politiet, så linje 9A får et stop tæt på Vesterbrogade.

Tilsvarende skal der sikres mulighed for at stå af og på den kommende 7A ved krydset Vesterbrogade og Platanvej/Vester Fælledvej. Forbindelsen mellem denne del af Vesterbro og Indre by bør opretholdes af hensyn til områdets mange ældre beboere.

Bavnehøj idrætsanlæg

Linie 9A bør have stoppested ved Bavnehøjanlægget i begge retninger. Der anlægges ikke sportsfaciliteter på Carlsberg, hvorfor Carlsberg Byen også selv henviser til Bavnehøjanlægget. Derfor bør det være muligt for brugerne, herunder de mange tusinde nye borgere i Carlsberg Byen at kunne stå både af og på ved Bavnehøjanlægget på Enghavevej.

For Vesterbro Lokaludvalg virker det besynderligt, at der ikke er nogen busstoppesteder mellem Bavnehøj Allé og Carlsberg Station, når linje 9A og 23 køres fra Sydhavnen mod Vesterbro. Der må som minimum anlægges et stoppested i denne retning også.

Et stoppested ved Bavnehøjanlægget vil endvidere kunne betjene Godsbaneterrænet omkring Otto Busses Vej, hvor der findes flere forskellige planer for udvikling. Senest har Borgerrepræsentationens Kultur- og Fritidsudvalg bedt Kultur- og Fritidsforvaltningen om at arbejde videre med planer om midlertidige fodboldbaner på arealet.

Linje 10

Vesterbro Lokaludvalg ser gerne, at linje 10 betænkes med flere afgangene end forslaget lægger op til, da skiftet fra en højfrekvent A-linje til en lokal buslinje for beboerne vil være en forringelse af servicen. Vi har bemærket, at der i Valby i området omkring Vigerslev Allé er protester mod omlægningen af linje 1A. Vi kunne måske pege på, at en opgradering af afgangene på linje 10 måske kunne afhjælpe nogle af de udfordringer de foreslåede omlægninger giver på Vigerslev Allé.

Tryghedsindsats

Endelig beder vi om en tryghedsindsats på Enghave Plads i forbindelse med, at det nye Bynet 2019 træder i kraft. Når folk fra andre bydele og fra Indre Vesterbro i fremtiden skal skifte fra Cityringen til Linie 1A på Enghave Plads for at komme videre til Hvidovre Hospital, så vil det i aften- og nattetimerne skulle ske i mørke. Vi vil derfor foreslå en proces i samarbejde med Teknik- og Miljøforvaltningen og Vesterbro Lokaludvalg om at udvikle denne del af Enghave Plads. Dette for at sikre mere lys og overskuelighed i passagen fra metroen til busstoppestederne på Enghavevej, men også sikre at skolen og de mange andre brugere af pladsen får deres behov dækket.

Med venlig hilsen

Thomas Egholm, formand
Vesterbro Lokaludvalg

12. februar 2018

Sagsnr.
2018-0059560

Dokumentnr.
2018-0059560-1

UDKAST - hørings svar vedr. Busnet19

Nordre Frihavnsgade

Østerbro Lokaludvalg kan ikke leve med, at bus 3A nedlægges i butiksstrøget Nordre Frihavnsgade.

Det samlede forslag

Borgermødet og lokaludvalget opfatter det samlede forslag på en række punkter som en serviceforringelse.

Forslaget i øvrigt

1. Busfrekvensen ændres så der bliver tidsmæssigt længere mellem busserne uden for myldretiderne. Det giver dårligere service på tilbringerruterne på disse tidspunkter.
2. De mange skift mellem buslinjer - mellem bus og metro - og metro og bus igen gør turen vanskelig for gangbesværede og ældre. Busserne skal være lave at stige ind i og ud af.
3. Pensionisternes tidsbegrænsning bør ophæves.
4. Afstanden mellem busstop bør ikke være mere end 400 meter. På nogle deltrækninger er der for langt imellem.
5. Bus 14 tænkes at ende ved Nørreport Station, men mange har behov for at linjen fortsætter derfra til sin nuværende endestation.
6. Et længe ventet busstop ved Emdrupvej/Ryparken nordgående for Bus 150 S bør langt om længe etableres.

Med venlig hilsen

Allan Marouf
Formand for Østerbro Lokaludvalg

**Sekretariatet for Østerbro
Lokaludvalg**

Jagtvej 169A
2100 København Ø

E-mail
BDIK@okf.kk.dk

EAN nummer
5798009800275



Handicaprådet

Handicaprådets Sekretariat
Bernstorffsgade 17, 4.
1592 København V
Tlf. 20 53 56 92
handicapraad@sof.kk.dk

Til Økonomiforvaltningen

Høringssvar vedr. forslag til nyt lokalt busnet

Handicaprådet takker for det fremsendte høringsmateriale.

Det er helt centralt, at borgere i Københavns Kommune har gode muligheder for at anvende offentlig transport til og fra deres daglige gøremål, således at København er en tilgængelig by for alle borgere.

Forslaget til et nyt lokalt busnet vil berøre mange borgere i kommunen, herunder også borgere med handicap. Handicaprådet er bekymret for, at forslaget vil få konsekvenser for en række borgere, der er afhængige af den offentlige transport i deres hverdag.

Handicaprådet ønsker at understrege, at der skal tages hensyn til, at der i Københavns Kommune bor mange forskellige borgere med varierende tilgængelighedsbehov. Her tænkes eksempelvis på kørestolsbrugere, som kan være afhængige af, at deres lokale busrute ligger tæt på hjemmet. Derudover er det væsentligt at tage hensyn til borgere, der eksempelvis har autisme eller lignende, da det for disse grupper kan være vanskeligt, hvis deres daglige rutine brydes. Ligeledes kan det skabe utryghed for borgere, der har et synshandicap, hvis den busrute de anvender i dagligdagen pludselig ændres eller helt fjernes fra det lokale busnet.

I forslaget til det nye lokale busnet bliver flere ruter ændret, således at borgere skal skifte bus for at nå frem til deres destination, hvor de indtil nu har haft mulighed for at tage en direkte forbindelse. Det er problematisk, at borgere med særlige tilgængelighedsbehov er nødsaget til at skifte bus en eller flere gange i løbet af deres transporttid. Handicaprådet er bekymret for at transporten vil vanskeliggøres så meget, at flere borgere forhindres i at deltage i deres nuværende sociale liv.

Hvis forslaget til det nye lokale busnet bliver en realitet anbefaler Handicaprådet, at der løbende er dialog omkring, hvorvidt det nye busnet er tilstrækkeligt for de berørte borgere. Ligeledes er det væsentligt, at borgerne oplyses og vejledes grundigt i forbindelse med omlægningen af det nuværende busnet.

Med venlig hilsen

Janne Sander
Formand for Handicaprådet i København



15. februar 2018

Sagsnr.
2017-0068649

Dokumentnr.
2017-0068649-31

Sagsbehandler
Thea Hviid Lavrsen

Ungeråd KBHs høringssvar vedrørende forslag til nyt lokalt busnet

Ungeråd KBH takker for at have modtaget forslag til nyt lokalt busnet i høring. Københavnske unge benytter i stort omfang offentlig transport – herunder de lokale busser. Det er derfor med stor glæde, at Ungeråd KBH får muligheden for at bidrage til overvejelserne om tilpasning af det lokale busnet.

På baggrund af et oplæg fra Økonomiforvaltningen og Movia d. 5. februar 2018 har Ungeråd KBH følgende bemærkninger til forslaget:

Forslaget betyder, at buslinjer over hele byen vil blive omlagt, så man i højere grad skal kombinere bus med metro og S-tog for at nå sin destination. Det betragtes grundlæggende som en udfordring, at rejser fremadrettet vil omfatte flere skift. Skift medfører kompleksitet og besværliggør rejser. Kompleksiteten stiger med antallet af skift og dermed også risikoen for, at man ikke når frem til sin destination i tide. Dette er meget u hensigtsmæssigt for særligt elever, der får fravær, hvis de møder for sent. Som rejsende vil man typisk vælge den rejse, der omfatter færrest skift. Det ses eksempelvis, når man vælger sin rejse på Rejseplanen. Der bør derfor lægges buslinjer, så der forekommer færrest skift.

Buslinjer, der har stoppested omkring skoler, bør have en køreplan, der tager højde for skolens mødetidspunkt om morgenen. I køreplanen skal endvidere indtænkes risiko for forsinkelser forårsaget af morgentrafikken. Det er i såvel elevens, klassens, underviserens som samfundets interesse, at elever der ankommer i bus kan møde til tiden.

Hvor man fjerner eller begrænser buskørsel på en strækning, skal man styrke cykelforholdene.

Busforbindelserne på Østerbro vurderes at være særligt hårdt ramt som følge af forslaget. Særligt skoleforbindelser forringes for elever med bopæl ved Classensgade. Det er et konkret ønske, at linje 23 kommer til at gå oftere end foreslået. Linje 23 er en central linje for beboere på Østerbro. Den samlede rejsetid bliver ikke forkortet til trods for den nye Cityring, fordi man skal gå hen til en metrostation.

I forbindelse med udrulning af det nye busnet, bør der udarbejdes oversigtskort i hhv. printet og digital form. Kortene vil både være relevante for turister og til lokale. De eksisterende oversigtskort over busruterne, som hænger ved stoppestederne, er svære at læse. Der er derfor behov for at disse kort udvikles og gøres mere brugervenlige - man

Fagligt Indhold og Kvalitet

Gyldenløvesgade 15
1600 København V

EAN nummer
5798009371201

kan med fordel lade sig inspirere af kort over undergrundsbanen i London.

I forbindelse med udrulning af det nye busnet, vil der være et stort behov for at informere om ændring i ruterne, så færrest muligt tager forkerte busser i opstartsfasen. Chaufførerne har en særlig opgave med at informere. For at informere turister, kan der med fordel orienteres om ændringer i ruterne i de regionale busser, der kører fast mellem Jylland og København og Fyn og København fx Flixbus, Sortbillet m.fl.

Forslaget til kommende busnet på Islands Brygge ser generelt godt ud. Det er positivt med en linje fra det sydlige Islands Brygge til Islands Brygge metrostation. Dog er busfrekvensen i forslaget ikke tilfredsstillende. Ungeråd KBH anbefaler en frekvens for linje 77 på 10-minutters drift i myldretiden, derefter 20-minutters drift til klokken 20.00 og derefter halvtimes drift.

Foruden bemærkninger til det konkrete forslag, har Ungeråd KBH følgende generelle bemærkninger til bustrafikken i København:

Tidsangivelser ved stoppesteder, der siger "afgang hver 15. minut" er ikke gavnlige. Der er behov for, at det nøjagtige tidspunkt for afgang fremgår.

De elektroniske tidstællere på stoppestederne, der angiver hvornår næste bus ankommer, er ikke nøjagtige. Dette bør forbedres.

Den offentlige transport skal køre til tiden.

Chaufførerne i København opleves af og til at yde en dårlig service. Der er eksempler på dårlig attitude og manglende hjælp ved spørgsmål.

Chaufførerne i København opleves af og til at have en uforsvarlig kørsel. Der er eksempler på hård kørsel, hvor man 'rutter' rundt og lange pauser ved stoppesteder, fordi der blev kørt for hurtigt.

Busserne opleves ofte at have dårlige højtaleranlæg, hvilket kan være til stor gene for synsbesværede og turister.

Der kan med fordel etableres flere busskure. Dette er et generelt ønske for hele byen, men særligt på Islands Brygge.

Ungeråd KBH ser frem til resultatet af inddragelsen og håber på et busnet, der tilgodeser alle Københavns befolkningsgrupper – herunder Københavns mange unge.

På vegne af Ungeråd KBH, 2017/18

Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling

Københavns Ældreråds høringsvar af forslag til nyt lokalt busnet

Københavns Ældreråd takker for høring modtaget den 5. januar 2018 af forslag til nyt lokalt busnet. Ældrerådet anerkender, at der som led i åbningen af Københavns Cityring nødvendigvis må ske ændringer i busnettet, men rådet skal bemærke følgende:

Idet borgere i Københavns Kommune efter Cityringens åbning i øget grad kommer til at skulle foretage flere skift, når de skal frem til deres bestemmelsessted, vurderer Københavns Ældreråd, at tilrettelæggelse af adgangsforholdene ved Cityringens 17 nye metrostationer bør have høj prioritet.

Herunder er det yderst vigtigt, at der udbygges ordentlige elevator-, toilet- og gangforhold, hvis gangbesværede og handicappede fortsat skal kunne benytte den offentlige trafik.

Ligeledes bør busstoppesteder og metronedgange placeres tæt, således at der etableres optimale omstigningsforhold, da skift for gangbesværede og borgere med handicap kan være en stor udfordring.

Derudover skal Ældrerådet henvise til de anbefalinger, der fremgik af rådets høringsvar vedrørende det strategiske busnet i efteråret 2016 - herunder indføring af bedre siddepladser, læskærme og pausebænke i områder, hvor afstanden mellem stoppested og rejsemål er for stor. Ældrerådet vedhæfter tidligere høringsvar til dette.

Rådet skal derfor opfordre til, at der afsættes midler i budget 2019 til at foretage de nødvendige anlægstiltag i forbindelse med tilpasning af det nye busnet.

Derudover mener Ældrerådet, at ældre borgere maksimalt bør have 350 meter fra hjemmet til offentlig transport samt 350 meter fra afstigningssted til et rejsemål som eksempelvis borgerservicecentre, sundhedshuse og biblioteker.

Blandt andet på den baggrund vurderer rådet, at der bør ske en forbedring af fladedækningsniveauet med bus følgende steder:

➤ **Dækning i Nordre Frihavsgade**

Ældrerådet finder det nødvendigt, at der fortsat er busforbindelse i Nordre Frihavsgade mellem Trianglen og Nordhavn, idet der er mange ældre, som er afhængige af busstoppesteder på den 1,5 kilometer lange handelsgade.

Københavns Ældreråd

Sjællandsgade 40
2200 København N

Telefon
20491868

E-mail
aeldreraadet@suf.kk.dk

Hjemmeside
aeldreraadet.kk.dk

Den 16. februar 2018



- **Bus til og fra Rosenborgcentret**
 Omlæggelsen af linje 26 vil forringe muligheden for at tilgå Rosenborgcentret i indre by, som fungerer som samlingssted for mange ældre borgere, hvorfor 350 meters reglen som minimum bør overholdes i dette område.
- **Direkte buslinje mellem Amager Hospital og Hvidovre Hospital**
 Da bus omlægninger medfører, at borgere får en lang rejsetid samt skal skifte mellem Amager Hospital og Hvidovre Hospital, mener Ældrerådet, at der bør være en direkte buslinje mellem de to hospitaler, idet der er mange ældre og syge borgere, som henvises fra det ene til det andet hospital.
- **Bus til og fra Amager Strandpark**
 Omlægningen af buslinje 77 og 78 vil medføre, at der kun er adgang til Amager Strandpark med metro, hvilket Ældrerådet finder problematisk, idet ældre borgere, som ikke har mulighed for at benytte metroen, således ikke længere har mulighed for at tilgå Amager Strandpark med offentlig transport. Ældrerådet mener derfor, at der som minimum bør være en bus i sommerhalvåret, som stopper tæt ved Amager Strandpark.
- **Højere frekvens på buslinjer til Ryparken aften og weekend**
 I forbindelse med tidligere omlægning af linje 150S har ældre borgere i Ryparken ofte langt at gå fra Ryparken st., såfremt de ikke vælger at skifte til en af områdets lokalbusser. Linje 14, 184 og 185 kører i dagstimerne med nogenlunde mellemrum, men om aftenen og weekenden kan ventetiden være lang, hvilket for nogle kan forekomme som en begrænsning af deres 'bevægelsesfrihed'.

Dette mener Ældrerådet, ikke stemmer overens med kommunens ældrepolitik 2015-2018, som understøtter, at ældre borgere skal kunne leve det liv, de hidtil har levet.

- **Busstoppested tættere på Bispebjerg Hospital**
 Ældrerådet mener, at der bør ses på busbetjeningen ved Bispebjerg Hospital, idet busstoppestederne på nuværende tidspunkt er placeret alt for langt fra hospitalet. Rådet skal derfor opfordre til, at busstoppestederne flyttes eller på anden vis gøres mere tilgængelige for handicappede, gangbesværede og syge borgere.
- **Manglende busdækning i Valby**
 Ældrerådet er af den opfattelse, at ældre borgere i Valby – som ikke får direkte glæde af den kommende Cityring – får forringet deres transportmuligheder væsentligt, hvorfor Ældrerådet skal opfordre til, at der ses på fladedækningsniveauet og busfrekvensen i området.



Derudover skal Københavns ÆldreRåd opfordre Movia til at se på, om placering af holdestænger og siddepladser i C-busser og metro kan forbedres, da det som passager kan føles utrygt, hvis der ikke er et ledigt sæde. Dette kan for nogle være en direkte forhindring i at benytte metro og C-busser.

Københavns ÆldreRåd har sat stor pris på at være høringspart, og står naturligvis til rådighed for yderligere drøftelse af høringssvaret.

Venlig hilsen

Kirsten Nissen
Formand for ÆldreRådet

Svend Aage Sørensen
Formand for ÆldreRådets Teknik- og Miljøudvalg



Københavns Kommune
Økonomiudvalget

27. oktober 2016

Københavns ÆldreRåd

Sjællandsgade 40
2200 København N

Telefon
2049 1868

E-mail
aeldreraadet@suf.kk.dk

aeldreraadet.kk.dk

Høringsvar: 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.



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 bænkerne 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

