



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