

Økonomiforvaltningen

15. februar 2018

Sagsnr.  
2018-0051219

Dokumentnr.  
2018-0051219-4

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 borgermøde den 31. januar 2018, hvor Økonomiforvaltningen og Movia orienterede om ændringerne i det lokale busnet. I bilaget ses noter fra mødet.

Derudover har flere borgere henvendt sig til lokaludvalget om sagen. Se bilaget.

### ***Lokaludvalgets holdning***

#### *Den overordnede vision mangler*

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.

Det er derfor skuffende, at ”Forslag til nyt *lokalt* busnet” ikke som overskrift har en vision om, hvordan busnettet kan ændres, så åbningen af Cityringen giver den maksimale forbedring af den kollektive trafik.

Det foreliggende forslag sætter i stedet fokus på besparelser eller, som det kaldes, produktivitet og effektivitet.

Forslaget burde indeholde en vision som med flammeskrift fortæller, hvordan busnettet kan udbygges

- til gavn for passagerer med barnevogne

**Indre By Lokaludvalg**

Rådhusstræde 13  
1466 København K

EAN nummer  
5798009800275

- til gavn for handicappede
- til gavn for ældre, som ikke vil tvinges i metro og derfor ønsker et alternativ
- til gavn for passagerer, der ikke føler sig trygge ved metroens trapper
- til gavn for reduktion af rejsetiderne
- til gavn for reduktion af antallet af skift
- til gavn for reduktion af forureningen etc. etc.

For at et lokalt busnet skal blive opfattet som veludbygget og velfungerende, er det ikke alene nødvendigt, at det lokale busnet har de rigtige forbindelser til det strategiske busnet og metroen og den rigtige linjeføring, men også, at det opfattes som en god oplevelse at køre med en bus. Ved planlægningen af den offentlige transport bør man således tænke som en bilist, der på nemmest mulig måde skal fra et sted til et andet, for derved at få flyttet bilister til den offentlige transport.

Lokaludvalget foreslår derfor, at forvaltningen og Movia udarbejder en redegørelse for hvilke ændringer i den offentlige transport, der kan få folk til at skifte fra bil til offentlig transport.

Redegørelsen skal indgå i beslutningsgrundlaget for den politiske stillingtagen til indretningen af det lokale busnet og bør indeholde

- tal for, hvor mange der i hhv. Københavns Kommune og i Region Hovedstaden skifter fra bil til offentlig transport iflg. prognoserne, hvis det foreliggende forslag til busnet gennemføres.
- en analyse af, om det foreliggende forslag fører os væk fra eller nærmere mod den overordnede trafikmålsætning for kommunen: At 33 % af ture med start eller slutpunkt i kommunen skal foregå med kollektiv trafik.
- en undersøgelse af brugergrupper og hvor mange, der vælger metroen fra.

I bilaget har vi uddybet, hvad vi tror, kan få folk til at benytte busser:

- Busdriften skal være præcis
- Busturen skal være behagelig
- Busserne skal være miljøvenlige.

### Konsekvenser af det foreliggende forslag

Generelt sker der meget store ændringer over hele byen, så derfor kan det være svært at få et helt klart overblik over alle konsekvenserne.

Det er dog tydeligt, at man næsten overalt har fjernet busruter, der går parallelt med den nye metroring. Det betyder at mange forbindelser, der i dag kan køres uden skift, nu får pålagt mindst et skift. Det vil, selv om noget af turen så kan foretages med den hurtigere metro, betyde, at mange får ekstra rejsetid.

Den mest markante ændring er nok betjeningen parallelt med metroen fra Trianglen over City til Enghave Plads, der får den nye buslinje 23, alene med ½ times drift. Da linjen samtidig bliver meget lang, helt fra Klampenborg og ud til Valby Station, vil selv små forsinkelser betyde at der er mere end ½ time mellem afgangene. Det dur ikke.

Der er mange busstop mellem de nye metrostationer, der således får en markant ringere betjening for de, der ikke kan, eller ønsker, at gå det længere stykke vej til en metrostation.

Hertil kommer at en række gader i Indre By helt mister deres busbetjening, selv om de ikke umiddelbart vil blive betjent af den nye ringmetro. Derimod er det strækninger, der primært ligger i periferien af den nuværende metro, som dog ikke kan bruges i stedet for. Det er gader som Nørregade, Gothersgade og Sølvgade der bliver helt busløse.

En særlig udfordring er betjeningen af Frihavnsområdet, hvor linje 27 formentlig alene får endestation ved bussløjfen i østenden af Østerport station og dermed meget lang gangvej med mange trapper til metroen.

Endelig har det vist sig, at Passagen over havnesnittet er metrosystemets akilleshæl. Med den ny strategi med færre busser over havnesnittet forværres netop denne problematik.

### Konkrete forslag

En så stor forringelse af bustrafikken i Indre By bør ikke ske. Nok kan der skæres en hel del, da mange naturligt vil bruge metroen, men der er også mange ældre og områder med langt til en metrostation.

Lokaludvalget foreslår derfor:

- Linje 14 kan forlænges fra Nørreport Station ad Nørregade, så denne og hermed Gammel Torv/Nytorv stadig betjenes, til

Vindebrogade, ad denne rundt om Slotsholmen og videre ad Holmens Kanal, Holbergsgade og Toldbodgade til Sankt Annæ Plads. Det sidste stykke i stedet for linje 26.

- Linje 26 kan så i stedet supplere linje 23 med flere afgang fra Kgs. Nytorv videre til Østerport station ad Bredgade og Store Kongensgade og forbindes med og delvis erstatte linje 27. Linje 26 har dog færre afgang end linje 27, så der skal i givet fald indsættes nogle afgang fra Østerport ud i Frihavnsområdet – som i dag.
- Der skal kigges på transport af krydstogpassagerer fra Nordhavn og Langelinje til Indre By. Det kan ikke kun gøres via metroen og bussystemet. Man bør sørge for bådtransport fra krydstogterminalerne til lufthavnen og til Indre By.
- Der skal være en lokal ringlinje fra Nørreport Station, ad Nørre Voldgade, Vester Voldgade, Christians Brygge, Slotholmsgade, Holmens Kanal og Gothersgade, betjent af el-busser. Som minimum med 15 min. drift.
- Der skal være små el-busser, som kører på tværs af Middelalderbyen.
- Der skal oprettes lokale busløsninger, som med fordel kan benyttes af turister og således erstatte hop on/hop off-busserne.
- Det lokale busnet skal betjene institutioner som plejehjem og hospitaler, så ældre og handicappede kan benytte dem.
- Af hensyn til beboerne i ejendommene i Frederiksborggade mellem Søtorvet og Nørreport, der er plaget af luft- og støjforurening samt rystelser fra busserne, samt for at fredeliggøre Frederiksborggade og etablere cykelstativer i gaden, foreslår lokaludvalget at flytte bustrafikken i Frederiksborggade til Gothersgade.

Derudover foreslår vi,

- At busruter med busser, der forurener luften, søges lagt sådan, at de ikke kører gennem beboelsesområder.
- At flere kørebaner laves om til rene busbaner.
- At der oprettes en dummy-rejseplan, hvor borgerne kan se, hvordan Cityringen og omlægningen af busnettet vil ændre deres rejsemønster.

- At man ser på ”sorte boks”-problemstillingen., dvs. folks usikkerhed på skiftestedet, ”hvor finder jeg min forbindelsesbus/mit tog?” Forvaltningen, Movia og Metroselskabet kunne overveje brug af ”vejvisere” i en overgangsperiode. Vejvisernes erfaringer kan bruges til at forbedre skiltningen. Det gælder ikke mindst for turister.
- At der etableres bænke og hvilepladser ved stoppesteder/stationer.
- At cyklister skal kunne køre bag om busheller ved usstoppesteder for at sikre cyklistflowet.

### Konklusion

Dette hørings svar skal ses som en opfordring til at forstærke og ikke reducere den forbedring af den kollektive transport, som åbningen af Cityringen medfører.

Når visionen - om at udbygge det lokale busnet, så det forstærker lysten til at bruge den kollektive trafik i stedet for privatbilismen – mangler, bliver resultatet forkert.

Vi foreslår derfor afslutningsvis, at det lokale busnet først ændres, når man har erfaring med, hvordan Cityringen benyttes.

Hvis ikke man vil det, beder vi om, at man er åben over for at justere busnettet på grundlag af de erfaringer, kommunen, Movia og borgerne gør sig med den offentlige transport efter åbningen af Cityringen og omlægningen af busnettet.

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,  
formand