

Økonomiforvaltningen

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

Borgerdialog

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

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

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

Lokaludvalgets holdning

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

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

mere fart på elektrificeringen af de strategiske buslinjer i København.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,
formand