

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 afgang 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 afgang 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