

BILAG: MAILVEKSLING OM BUSSTOPPESTEDET VED PRAGS BOULEVARD

D.29/10-12 skrev Randi Sørensen flg. til ØKF:

Som netop nævnt i telefonen, så forekommer det mig meget u hensigtsmæssigt, at man har nedlagt busstoppestedet ved Prags Boulevard (Amagerbrogade), al den stund, at det var det eneste sted bus 5A og bus 2A havde fælles stoppested. Det har i forvejen altid været irriterende at skulle gå mellem busstoppestederne, når man skulle skifte bus på hjemturen. Det vil sige i retningen mod Sundbyvester plads. Men det kan man af trafikale årsager ikke løse, for der er ikke plads til noget fælles stoppested.

Bus 28, som er nedlagt for længe siden, opfyldte det behov nogle af os havde for at komme fra Amagerbrogade og ind omkring Stormgade, Højbro plads etc. Nu må man kombinere 5A og 2A for at få samme rute.

Hvis man bor ved et S-stoppested, kan man i stedet tage bus 350S til Christianshavn og skifte der, men der kører ikke så mange 350S som 5A, og 350S er allerede fyldt op, når den kommer til fx Øresundsvej.

Et yderlige plus ved stoppestedet ved Prags Boulevard er, at der er "fortov" på begge sider af cykelstien, så man ikke bliver mejet ned af cyklister. Jeg er allerede nu i forbindelse med Amagerbrogadeprojektet blevet kontaktet af borgere, som synes det vil være rigtig dejligt, om man kan få flere af disse løsninger. Så er det lidt ærgerligt, at I vælger at nedlægge det busstoppested, der har denne for buspassagerer optimale løsning.

Jeg har spurgt mine med-lokaludvalgsmedlemmer i vores udvalg "Plan-og trafik" (Amager øst lokaludvalg), om de er blevet taget med på råd i denne sag, men det er vi, så vidt vi ved, ikke. For selvfølgelig skal man hele tiden vurdere, om de løsninger, man har, er optimale, og ændringer rammer selvfølgelig altid nogen, men hvis man spørger os med lokalkendskab, så har man muligvis et bedre grundlag at træffe sine beslutninger på.

Så jeg vil gerne bede jer genoverveje, om nedlæggelsen af busstoppestedet ved Prags Boulevard var det mest hensigtsmæssige. Gerne inden I fjerner stoppested og læskur.

I øvrigt bør I informere i god tid om nedlæggelse af stoppestedet. Efter et par dages ferie, så var det en overraskelse, at bussen bare kørte forbi stoppestedet. I har skærme i busserne. I kan skrive til lokalaviserne osv.

D.6/11-12 modtog Randi Sørensen flg. fra ØKF:

Tak for din henvendelse vedrørende nedlæggelse af stoppestedet på linje 5A ved Prags Boulevard.

I efteråret 2011 gennemgik Movia og Københavns Kommune linje 5A med henblik på at optimere linjen til gavn for de ca. 87.000 passagerer, der dagligt benytter linjen. Analysen resulterede i et idékatalog, der fuldt gennemført vil øge rejsehastigheden på linje 5A med 12%-15% procent og tiltrække yderligere 700 – 1.100 passagerer dagligt.

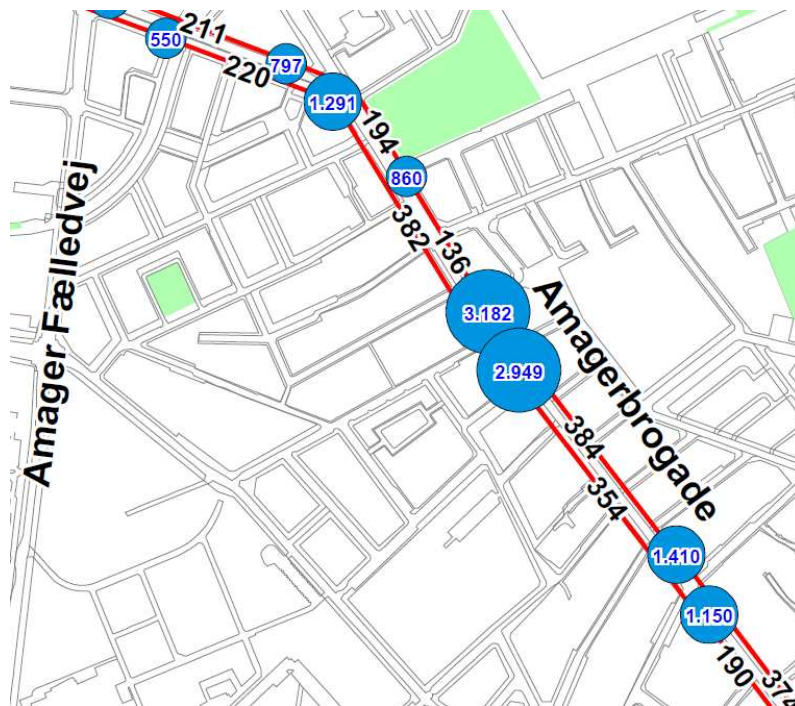
Et af forslagene var nedlæggelse af stoppestedet ved Prags Boulevard.

Baggrunden for nedlæggelsen er, at stoppestedet kun ligger 136 m. fra det "store" busstoppested Amagerbro St. og bussen sparer mellem 20 og 27 sekunder, når den ikke skal stoppe. Det kommer alle dem, der sidder i bussen, til gode. Stoppestedet ved Amagerbro St. har i samme retning 3.182 påstigere.

Stoppestedet ved Prags Boulevard havde ca. 860 daglige påstigere.

På den baggrund besluttede Teknik- og Miljøudvalget d. 30. april 2012, at nedlægge stoppestedet.

Det er selvfølgelig en ulempe for de passagerer der skifter mellem buslinje 2A og 5A, at de nu skal gå de 136 meter mellem stoppestederne, men det er en fordel for dem der sidder i bussen og dermed sparer rejsetid. Vi mener derfor det samlet set er en forbedring af linjen.



Med hensyn til at informere om ruteændringer, kan vi selvfølgelig altid blive bedre. Som udgangspunkt er det Trafikselskabet Movia, der står for informationen, der sker ved skilte i busserne og opslag på berørte stoppesteder. Det mener vi også skete her, men vi tager en drøftelse med Movia, for fremadrettet at sikre en god information.

D.6/11-12 skrev Randi Sørensen flg. til ØKF:

Tak for besvarelsen, men jeg er desværre ikke tilfreds.

Mig bekendt er det vigtigt for at få flere rejsende over i den kollektive trafik, at skiftene mellem de forskellige transportmidler er så optimal, dvs. så kort og let, som mulig. I har ikke kommenteret den meget væsentlige pointe, der ligger i, at det er mest hensigtsmæssigt, at skift mellem buslinjer sker ved samme busstoppested.

Jeg er sikker på, at hvis I havde talt, hvor mange af- og påstigninger, der er ved busstoppestedet på Amager Boulevard (ved Amagerbrogade), så var antallet blevet meget mindre end ved stoppestedet ved Prags Boulevard. Ingen af linje 5A's busstoppesteder på Amagerbrogade kommer op på højde med stoppestedet

ved Amagerbro station, hvad angår af- og påstigninger, så sammenligningen med netop det busstoppested er ikke rimelig.

Jeg forstår godt ønsket om at gøre rejsetiden så kort som muligt, men i disse år, hvor trafikken bliver voldsomt forsinket p.g.a. opgravninger i indre by, så virker det lidt malplaceret at nedlægge busstoppesteder, som har en vigtig funktion (skift mellem buslinjer). Endvidere er arbejdet med en omstrukturering af Amagerbrogade netop gået i gang, og det havde måske været en god idé at vente med at ændre på busstoppestederne til det arbejde er færdigt. For en væsentlig del af planlægningen af Ny-Amagerbrogade kommer jo til at handle om netop den kollektive trafiks fremkommelighed.

Jeg skal derfor opfordre til, at I genovervejer beslutningen om nedlæggelse af linje 5A's stoppested ved Prags Boulevard.

D.13/11-12 modtog Randi Sørensen flg. fra ØKF:

Tak for din mail.

Der skal altid indgås en række kompromisser, når den kollektive trafik skal tilrettelægges. Det kan være afvejningen af rejsetid i forhold til nærhed – antal stoppesteder – som det er her. Der kan altid argumenteres for, at enkelttiltag ikke har stor eller afgørende effekt. Men vi er nødt til at se på buslinjerne som sammenhængende systemer, og så får de enkelte små tiltag pludselig betydning.

Vi er opmærksomme på, at de forskellige vejarbejder har stor betydning for bussernes fremkommelighed, selvom vi forsøger at minimere generne. Det kan vi imidlertid ikke bruge som argument for at undlade at gennemføre anden optimering af ruterne. Vi vil selvfølgelig også gå ind i arbejdet om Amagerbrogade, for at sikre de bedst mulige busløsninger der.