

Borgermøde om Højklasset Busløsning på Frederikssundsvej

den 2. maj 2013 kl. 19 på Husum Skole - Referat

Formanden for Brønshøj-Husum Lokaludvalg, Christian Hesselberg, bød velkommen til de ca. 45 fremmødte og indledte med at opsummere projektets historie siden 2010 og de fem borgermøder, som har været afholdt om bustrafikken på Frederikssundsvej. Christian betegnede Frederikssundsvej som 'bydelens smertensbarn' pga. faktorer som barriereeffekten, udfordringer for forretningslivet og bylivet, trafikikkerheden, busfremkommeligheden og luftforureningen. En god løsning for trafikken på Frederikssundsvej ligger Lokaludvalget på sinde. Derfor var Lokaludvalget positivt stemt overfor den såkaldt tredje løsning udarbejdet af Via Trafik, som blev skitseret og fremlagt i 2012, og som i hovedtræk indeholder en blanding af korte og lange busbaner, en bevaring af den røde midterhelle samt opmærksomhed på krydsningsmuligheder. Den tredje løsning ligger til grund for det aktuelle gennemarbejdede udkast til busløsning, som Rambøll har stået for. Opmærksomhedspunkter for Lokaludvalget i det nye forslag er fortsat mængden af trafik på sidevejene, bevaring af vejtræer, p-pladser og krydsningsmuligheder.

Baggrunden for projekt højklasset busløsning, v. Simon Baadsgaard, Økonomiforvaltningen

Projekt Højklasset Busløsning er et delprojekt under Bynet 2018, som styrker den kollektive trafik i hele byen frem til 2018, som er året for åbningen af metrocityringen.

Simon Baadsgaard opsummerede projektets historie fra sommeren 2011 og den politiske behandling i efteråret 2011, hvor forvaltningen blev bedt om at igangsætte en omfattende borgerdialog. I 2012 var projektet i bero, mens regeringen drøftede en eventuel trængselsring. Dette projektforslag Højklasset Busløsning, som er sendt i høring i Brønshøj-Husum og Bispebjerg, er endnu ikke godkendt af rådhusets politikere (det sker til efteråret). Projektet anlægges start-medio 2014, og vil være færdigt i starten af 2016.

Projektet rammer ind i en række kommunale planer (bydelsplaner, kommuneplan, Områdefornyelsens kvarterplan) som der koordineres med, herudover indarbejdes et projekt for cykelsuperstier i busprojektet.

Det væsentligste, som kommunen har taget videre fra borgerdialogen, er: krydsningsmuligheder; sammenhæng med sikker skolevej; bedre byrum og grøn struktur; samt mål om at betjene Husum station bedre.

De acceptable virkemidler, der er arbejdet med, er: bil- og busdosering, busprioritering, øget ventetid fra sideveje, forbud mod venstresving udvalgte steder samt nedlæggelse op til 100 p-pladser.

Spørgsmål og kommentarer fra salen

- En borger udtrykte forvirring, fordi hun troede at man havde godkendt den tredje løsning og sagde at dette forslag forhåbentlig ikke afviger væsentligt fra den tredje løsning.
- En anden borger ville vide om busprojektet betyder, at letbanen er opgivet. Til dette var svaret, at letbanen er et andet projekt, som undersøges parallelt med busprojektet.

Gennemgang af projekt 'Busbaner og dosering' v. Jacob Deichmann fra Rambøll

Rambøll har arbejdet videre med udkastet fra ViaTrafik. Det nye forslag omfatter stort set de samme strækninger, men nogle steder er der nogle afvigelser. Rambøll har arbejdet videre med ViaTrafiks dispositionsforslag, herunder haft landmålere ude, for at vurdere om der reelt er fysisk plads til de forslåede løsninger.

Projektmålsætningerne har været:

- 10-15 % kortere rejsetid
- busserne bliver 50 % mere regulære
- uændrede/forbedrede muligheder for at krydse vejen
- uændret antal vejtræer (nogle steder fjernes, mens der andre steder plantes nye)
- max 100 færre p-pladser
- bedre cykelfremkommelighed

I dette projektforslag er der også indarbejdet et cykelfremkommelighedsprojekt, som ikke var med i dispositionsforslaget. Derudover er der arbejdet med forbedringer for bylivet, f.eks. bredere fortorve.

Virkemidlerne er:

- busprioritering (særligt lyssignal, som giver bussen lov til at komme frem først)
- aktiv signalprioritering på de strækninger, hvor der ikke er busbane
- generelt forbedret signalflow
- bedre busstoppesteder (f.eks. nye former for busperroner og læskærme samt ekstra høje kantsten, til gavn for ældre og passagerer med rullator)
- cykelløsninger
- træer

Da Frederikssundsvej er udpeget som cykelsupersti er der arbejdet med forbedringer for cyklister:

- fremført cykelsti (så der ikke deles areal med højresvingende biler)
- bredere cykelstier ved nyanlæg
- signaltekniske tiltag, så der laves 'grønne bølger'
- nedtællingssignaler

Hvad angår **beplantning**, så fastholdes Frederikssundsvejs karakter af allé. Man er nødt til at fjerne træer på nogle deltrækninger, mens der andre steder plantes nye træer (f.eks. Kobbelvænget, Degnemose Allé-Enigheden, Hulgårdsvvej-Borups Allé, Peter Ibsensvej).

I dag er der 188 træer på strækningen. Med projektet fældes 47 træer, mens 69 nye træer plantes på Frederikssundsvej samt ekstra 22 træer i sidevejsmundinger. En del af disse plantes ved større nyanlæg f.eks. ved Hulgårdsvvej.

P-pladser: der er i dag 609 parkeringspladser. Der har i 2010 været udført p-tælling på 6 tidspunkter i døgnet. Det maximale antal parkerede biler var 388 (lørdag kl. 22). Tendensen er, at der er højest belægning på den inderste strækning.

Med projektet fjernes 94 p-pladser.

Analyserne viser, at behovet for p-pladser ikke er det samme på alle tider af døgnet og forskellige steder på Frederikssundsvej. Med 94 færre p-pladser, kommer der i perioder til at mangle pladser, men undersøgelserne viser, at der oftest vil være ledige pladser på nabostrækningerne.

Pladsen fra de 94 nedlagte p-pladser anvendes i stedet til busbaner (42 pladser), busstoppesteder (11 pladser), kryds (6 pladser), træer (12 pladser) og cykelsti (23 pladser).

Krydsningsmuligheder:

- Det røde midterareal opretholdes, undtaget på korte strækninger, hvor der ikke er langt til en lysreguleret overgang.
- Der etableres et nyt signalreguleret fodgængerfelt ved Kobbelvænget (skolevejsprojekt)
- Fodgængerfeltet ved Risvangen ændres til en ikke-reguleret krydsning
- Der etableres ny krydsningsmulighed ved stoppestedet ved Hyrdevangen

Jacob Deichmann viste tegninger over bl.a. Brønshøj Torv, hvor antallet af spor reduceres, mens der etableres større og forbedrede busperoner og bredere fortove. Og Husum Torv, hvor midterhellen fjernes og der etableres ny busperon og et signalreguleret fodgængerfelt.

Spørgsmål og kommentarer fra salen

Der blev kommenteret, at Rema1000 får fjernet p-pladser. Hertil var svaret, at de også har deres egne p-pladser bag butikken.

Der var en del bemærkninger omkring p-pladser og trafik på sidevejene:

- Der blev spurgt til p-pladser på sidevejene. Hertil henviste Rambøll til det analysearbejde, som er lavet tidligere i projektet, da det falder udenfor Rambøll opgave at gå mere ind i den problematik. Opdraget fra Københavns Kommune til Rambøll har været at prioritere p-pladser, hvor der er butiksliv på Frederikssundsvej. Men alt er i princippet til diskussion, og en overbevisende argumentation kan betyde, at det bliver noget andet.
- En borger fra Risvangen gjorde opmærksom på, at den nyåbnede café Phoenix har givet parkerede biler ned ad sidevejene.
- En borger mente, at ViaTrafik lavede gode beregninger på trafik på sidevejene, hvilket han savnede i det nye materiale. Han mente, at der flyttes for meget trafik ind på Frederikssundsvej.
- Rambøll (projektlederen) bemærkede ang sidevejstrafikken, at man kun kan beregne på de store sideveje, ikke på de små sideveje. Ved Nørrebro kommer der mere trafik ved sideveje, særligt på de store sideveje, mens der længere ude ved kommunegrænsen ikke ser ud til at komme øget sidevejstrafik på de små veje. Den øgede trafik skyldes primært at der lukkes for gennemkørende

trafik ved Nørrebro Station og altså ikke busprojektet. Trafikken på de mindre sideveje beror på en kvalitativ vurdering.

En borger påpegede, at det er vigtigt, at en dosering ikke laves inde midt på vejstrækningen, således at knudepunkter mindskes. Hertil svarede Rambøll at der er lavet en fin og nøjagtig simulering af trafikken, og den afvikles godt. Trafikken lukkes ved Nørrebro st. , trafikken bliver dermed 40 % mindre, og det udtyndes udadtil.

Der blev spurgt til, hvorfor tællinger starter fra Mørkhøjvej, og hvorfor det yderste vejstykke mod Novembervej ikke er talt med. Hertil var svaret, at det er besluttet tidligere i projektet, hvor der skulle tælles, og at Rambøll ikke har lavet supplerende tællinger, fordi det ikke blev vurderet nødvendigt. Men der er stadig mulighed for at ønske supplerende tællinger.

Det blev bemærket, at p-pladserne ved Rema1000 ved Hulgårdavej bliver brugt til en røgtenklinik.

Der blev spurgt til pladsforholdene på stoppestederne. Rambøll svarede, at stoppestederne er dimensioneret til 3 busser, og at der skal være plads til to 5A-busser samtidig. 5A skal i fremtiden komme til at køre ligeså hurtigt som 350 gør i dag, da der er overvejelser i Økonomiforvaltningen om at nedlægge bus 350 på sigt.

Der blev spurgt om p-pladserne bag Brønshøj Torv ved Risvangen fjernes? Svaret var, at disse p-plader forbliver

Der blev spurgt, om der bliver fodgængerovergange alle steder på Brønshøj Torv, hvilket blev bekræftet.

En borger bemærkede, at der er problemer med trafiksignalet ved Vestvolden, hvor bilister skal stoppe i krydset, selvom der ikke er passerende cyklister. Det tidligere busforslag arbejdede med en flytning af krydset til Åfløjen. Til dette blev der svaret, at der rigtignok er problemer med det pågældende reguleringsanlæg, da kablerne i jorden er gået i forfald. Der vil blive etableret radar i stedet, så reguleringen kommer til at fungere. Krydset bliver ikke flyttet, da det vil give problemer for Herlev Kommune. Ved Åfløjen bliver der lavet løsning med heller forbedret krydsningsmulighed.

En borger påpegede, at der kan være en modsætning mellem ønsket om hurtig bustrafik og så de lokale hensyn? Han mente, at ikke alle borgere, f.eks. pensionister og dårligt gående, har så travlt og ærgrede sig over, at der nedlægges stoppesteder. Simon Bådsgaard svarede hertil, at fremkommelighed handler om at bussen kommer hurtigt frem, når den kører, ikke når passagerer skal ind og ud af bussen (chaufføren tager sig stadig tid til at få folk på plads).

Der blev spurgt til doseringsplanen ved Novembervej og indad og om, hvor mange biler bliver lukket igennem. Svaret var, at doseringsfunktionen er flyttet til Husum Torv.

Det blev bemærket, at lyskrydset ved pizzariaet ved Husum Torv er livsfarligt, og at bussernes udkørsel herfra bør forbedres.

En anden istemte, at reguleringen ved Husum Torv vil fungere dårligt, hvis den blokerer Frederikssundsvej hvis der doseres her. Et alternativ vil være ved Marbjergvej/Mørkhøjvej.

Det blev bemærket, at der er et stort antal påstigninger ved Veksøvej. Kunne man ikke imødekomme det behov fra passagererne ved at lave en ny buslinie til dem? Og desuden opleves det som om der er forlænget ventetid for at komme over sidevejene. Svaret fra Rambøll er at der tages højde for de mange af- og påstigninger ved Veksøvej ved at etablere en ny stor perron her. Ang. ventetiden kan der være tale om en fejl i teknikken, således at lyset skifter langsomt.

En borger roste de flotte projekttegninger, men mente at de udenlandske eksempler på høje kantsten er grimme, og at vi bør kunne lave det flottere i Danmark. Han påpegede også modsætningerne mellem et bedre byliv og fremkommelighed med eksempler fra Nørrebrogade, og spurgte hvorfor man ikke arbejder mere med 'shared spaces'? Der blev svaret, at projektet rigtignok rummer mange paradokser, og skal tilgodese mange interesser. Shared spaces arbejder med hastigheder på 20-30 km i timen, så det vurderes som er uforeneligt med en højklasset løsning. Det er et vilkår, at Frederikssundsvej er en vej med trafik, og bylivet udspiller sig på fortovene, og forbedringer må ske indenfor de rammer.

En borger mente ikke at man behøver så mange ekstra vejtræer, som der lægges op til, når det går ud over antallet af p-pladser. Svaret var, at fordelingen af træer og p-pladser stadig kan påvirkes.

Afslutning

Christian Hesselberg takkede og rundede af. Lokaludvalget vil tage input fra aftenen med i sit høringsvar til forvaltningerne. Alle er velkomne til at sende et kommentar til Lokaludvalget inden den 15. maj på e-mailadressen 2700lokaludvalg@okf.kk.dk.

Powerpoint præsentationer fra Simon Baadsgaard og Jacob Deichmann kan findes på Lokaludvalgets hjemmeside.

Skriftlige bemærkninger fra borgermødet.

Der blev på borgermødet omdelt spørgeskemaer, og en renskrivning af disse findes her:

- "Det er indtil videre det mest acceptable forslag, jeg har hørt, og mere gennemtænkt end tidligere. Savner dog Husum Station tænkt med i forslaget, men kan godt se problematikken ang. pladsforholdene. Alt i alt synes jeg der er blevet lyttet til borgernes betænkeligheder og ønsker, tak for det. Venlig hilsen borger i Husum siden 1982"
- "Gode løsninger på især Brønshøj Torv. Gerne flere træer fx på nabogrunde Bellahøj Kirke, Brønshøj Park. Gerne nedsat hastighed ved Brønshøj Torv til gavn for byliv. Undgå cykel motorvej stemning hvor cykler tonser forbi og skræmmer folk væk, som det sker på indre Nørrebro. En flot design løsning på de høj busperroner"
- "Jeg kunne godt tænke mig at vide, hvor (borgerne?) er i passagererne er henne i den her planlægning – især ældre? Jeg lagde mærke til, at der ingen stoppested er mellem Hulgårdsvej og Nørrebro st. To stoppesteder er nedlagt på den strækning, det er langt at gå, hvis man har dårlige ben. Der blev kun talt om busser, biler og effektivitet".
- "Jeg synes at der bliver set for meget på at busserne kan komme 3 minutter hurtigere frem. Det er kun i myldretiden, der er lang kø på Frederikssundsvej. Og det bliver til stor gene for ældre

beboere, at der bliver meget langt til stoppestederne for når man er dårligt gående er det ikke hensigtsmæssigt, hvis man skal til at gå ½ til 1 km til et stoppested. Der bliver ikke taget nok hensyn til de ældre. Og det kan heller ikke være rigtigt, at man flere steder ikke kan nå at komme over gaden, når der er grønt for fodgængere og man venter unødigt længe på at komme over især ved Husumvej”.

- ”Det er ikke godt at I vil nedlægge alle de p-pladser. Det ødelægger totalt de små forretninger, og det er godt på vej nu, samt lad dog være med at fælde nogle af de høje træer ud mod Frederikssundsvej, det tager også meget af bil-bus-støj og os. Det er meget kedeligt hvis vi føler at vi bor ud til en motorvej. Da jeg bor mellem Frederikssundsvej og Husumvej, det kommer meget tæt på med al den trafik desværre”.
- ”Ville gerne vide mere om ’supplerende parkering’ på sidevej omkring Brønshøj Torv”.
- ”Fjernelse af det røde midterfelt Hyrdevangen til Bellahøjvej vil være med stor skade for fodgængere. Da de stadig vil krydse fire vognbaner, men nu uden helle! Feltet kunne eventuelt gøres lidt smallere, så vognbanebredden for busserne kan øges lidt”.
- ”Bevar de 3-4 ikke myldretidspladser ved apoteket Brønshøj Torv. Anlæg doseringslys ved Marbjergvej, ikke Husum Torv. Tænk evt. på en myldretidslinie Tingbjerg-Bellahøj og videre.”
- ”Jeg ønsker stadig, at der bliver ført busser via Tingbjerg, mod Herlev. Det er vigtigt at åbne den bydel, da forbryderne (med kun en indgang til Tingbjerg) har let ved at have styr på hvor meget politi, der er i området”.

Desuden er der kommet en enkelt kommentar ind via hjemmesiden:

” Jeg synes man skal fremskynde en letbaneløsning. Der er ikke brug for at komme 3- 5 min. hurtigere til Nørreport. Der er brug for en løsning der sikrer regularitet, driftssikkerhed, komfort og tager miljøhensyn. Letbaneløsning vil sikre dette, eller også skal der udvikles nye bustyper, hvor der er større komfort, nøjes fx med enradet sæder i den ene side af bussen, sløjf midterdørene og lav dobbeldør bagi, så der kommer personcirkulation”.