

Referat Borgermøde Frederikssundsvej

Velkomst v/ Christian Hesselberg

På nuværende tidspunkt er der ikke vedtaget et intet konkret forslag om busløsninger på Frederikssundsvej. Sagen kan vise sig aldrig at blive til noget, men scenariet kan ligeså vel ende med en busmotorvej, hvilket vil føre til ødelagt butiksliv og et forringet miljø i bydelen. Trafikken er tung på Frederikssundsvej, derfor er det naturligt at Movia og Københavns Kommune vil forsøge at få busserne til at køre hurtigt. Men de busløsningsforslag der er fremlagt af COWI har tre betydelige konsekvenser; nedlæggelse af parkeringspladser, fjernelse af vejtræer, fjernelse af midterhellen, hvilket vil føre til at bylivet vil lide skade. Biler vil komme til at køre klods op ad cykelstien. Uden parkeringspladser vil der være butikker der lukker. Krydsning af vejbanen vil efter al sandsynlighed føre til flere uheld. Hvis venstresving forbydes, vil det give mere trafik på villavejene. *”Den politiske beslutning om valg af løsningsmodel bliver truffet uden reel borgerdialog”*, citat fra notat fra økonomiforvaltningen. Med dette borgermøde har Lokaludvalget taget hul på borgerdialogen. Opfordring til konstruktiv dialog, og til at forholde sig til fakta og konsekvenser. Opfordring til konstruktive forslag til både forbedringer af busfremkommeligheden og bymiljøet.

Oplæg v/ Kåre Press-Kristensen

Præsentation af de to busløsninger

Baggrund

Københavns Kommune vil forbedre bustrafikken/den kollektive trafik langs Frederikssundsvej. Bustrafikken er langsom: gennemsnitshastigheden for busserne på Frederikssundsvej er under 20-25 km/tm. 45% af passagerne på Frederikssundsvej er buspassagerer - svarende til 20.000 buspassagerer pr. døgn.

Københavns Kommunes formål er altså at skabe:

- Bedre busdrift (regularitet og hastighed)
- Bedre forbindelse til tog/metro
- Flere buspassagerer
- Bedre driftsøkonomi for busdriften
- Mindre biltrafik
- Bedre miljø

På den baggrund har Københavns Kommune bedt COWI om at udarbejdet to rapporter, der belyser to mulige modeller for den fremtidige bustrafik på Frederikssundsvej: Den højklassede busløsning og den traditionelle busløsning.

Den højklassede løsning:

- Busserne kører i selvstændige baner
- Afstanden mellem stoppestederne øges
- Busprioritering i signalanlæg
- Fortove og cykelstier berøres ikke
- Stoppesteder: gives stationspræg, vente- og læfaciliteter, trafikinfo, cykel-P m.v, etableres på udvidet midterhelle, nås via fodgængerfelt i lysregulerede kryds, stoppested i niveau med gulvet i bussen

- Vejens profil: Muligt at fortov og cykelsti bliver smallere nogle steder – stationer i højde med bussen – køre direkte ind i bussen.
- Tegning over busstop ved Brønshøj Torv.
- Ændringer af stoppesteder: fra 12 (17) til 8 (12) stk.
- Tidsgevinster: 2 A: 38 sek mod Husum, 59 sek. Mod Nørreb. 5A 219 sek med H., 245 sek mod N., 350S 150 sek. Mod H, 140 sek. Mod N.
- Der vil komme 4000 nye buspassagerer, tid = penge, ved 20.000 eksisterende passagerer vil den samfundsøkonomiske gevinst være = 18 mio kr/år. Øget regularitet = 8 mio kr. år – tilbagebetalingstid på 4 år.
- Konsekvenser: Stigende ejendomsværdier, Markant bedre kollektiv trafik, Markant øget parkering på sidegader, Færre P-pladser: 470 ud af 600 fjernes, Fjernes 100 vejtræer – kan dog kompenseres, Sværere at krydse kørebanen
- De fleste af p-pladserne vil blive fjernet i Br-H delen. Konsekvenser for erhverv → Behov for ny markedsføringsstrategi for erhvervslivet.
- Ingen erfaring fra lignende projekter – ingen undersøgelser af konsekvenser for erhvervslivet i KK. Grunden til at man kigger på Frd.vej: der er det største potentiale for buspassagerer.

Den traditionelle løsning

Flere busbaner med køpassager, Busprioritering i signalanlæg, Strategisk dosering af trafikken, Udflyttede busstoppesteder m. trafikinfo m.v Der vil være grønt for bussen så man undgår køen.

- Ca. 1.000 nye daglige buspassagerer
- Tid er penge (Bolig-arbejde, 90 kr/time)
- Hvis 20.000 passagerer sparer 2 min. dagligt i 200 dage årligt er gevinsten 12 mio. kr/år
- Sparet busdrift pga. regularitet: 7 mio. kr/år
- Investering: 57,5 mio. kr/år \diamond SPB = 3 år = har væsentlig kortere tilbagebetalingstid end den højklassede løsning.

Konsekvenser:

- Stigende ejendomsværdier
- Bedre kollektiv trafik
- Mere parkering på sidegader
- Færre P-pladser: 160 ud af 470 (600) fjernes
- Fjernes 25 vejtræer
- Noget sværere at krydse kørebanen

Konsekvenserne er mindre drastiske end ved den højklassede løsning – men nogle butikker vil opleve nedgang i omsætning

Sammenligning mellem de to løsninger

	Højklasse	Traditionel
Busdriften Passagertilvækst	Meget bedre 4.000 dagligt	Bedre 1.000 dagligt
Sidegade-P	Øges markant	Øges
Fjernede P-pladser	470	160

Fjernede vejtræer	100	25
Erhvervslivet	Markant ændring	Ændring
Markedsføring	Ændres	Overvejes

Hvor kommer de ekstra buspassagerer fra når de ikke er bilister? Hvis det er cyklister er der ingen gevinst ifølge Kåre.

Spørgsmål fra salen til oplægget/oplægsholders svar

Spm: *Hvilke nye forretninger vil der komme i stedet for dem der lukker?*

Svar: Bud: ingen hårde hvide varer eller andet "tungt" – tøjbutikker, pizzerier, kiosker osv.

Spm: *Den økonomiske kalkyle – vi får jo ikke penge for at sidde i en bus?*

Svar: Vores fritid har en værdi – værdien af ens fritid er lige så stor som værdien af arbejde.

Spm: *Handicappede – hvordan kan de komme op på perronen?*

Svar: Station perronpræg – via lift eller lille elevator op i bus.

Spm: *Hvordan kan ejendomsværdien stige, når der vil blive en øget trafik på privatveje, der skal vedligeholdes?*

Svar: Vanløse hårdt belastet på de private fællesveje pga. metroen. Huse er steget i Vanløse. De tunge køretøjer skaber slidtage, personbiler mindre.

Kommentar: *Pensionister kan ikke blive boende i deres bolig, for langt til stoppestedet*

Spm: *Hvorfor ikke Husum station er taget med i rapporten – bus 5A til Husum station?*

Svar: Oplægsholder: jeg er ikke den rette til at svare på spørgsmålet

Spm: *Er besparelsetiden beregnet før eller efter de 4000 nye passagerer?*

Svar: Efter – de 4000 nye passager er medregnet. Den samf. Økonomiske gevinst er beregnet ud fra de 20.000 nuværende brugere – da det er disse der vil få den reelle gevinst.

Spm: *Vil det reelt blive nemmere for bilerne at komme frem?*

Svar: Kommunens formål er at der vil blive mindre biltrafik.

Spm: *Kig på Sallingvej – er det det vi ønsker?*

Svar: Flere årsager til butiksdød på Sallingvej. Der kommer et nyt center i Vanløse, kan også få betydning for Brønshøj

Spm: *Tegningerne – busplateauer – mindre plads til gangsti og cykelsti – udvide gang- og cykelsti? Har du set tegningerne?*

Svar: Nej

Spm: *Udrykningskøretøjer til tingbjerg – hvor skal de køre henne?*

Svar: I buslinien

Spm: *De 18 mio besparelse – hvor skal de penge gå hen?*

Svar: Samfundsøko gevinst noget andet end privatøkonomi – samfundsværdi = værdi andet end moneter, såsom fritid, færre uheld etc.

Spm: *Hvordan prissætter man træer og æstetikken som man vil fjerne?*

Svar: Det er ikke værdisat – teoretisk er omkostningen for træerne genplantningsprisen.

Spm: *Hvordan vil man levere varer til butikkerne?*

Svar: En stor udfordring – ved den højklassede løsning er det planen at de skal køre ind på sidevejene.

Spm: *Hvem skal betale for alle omkørslerne til sidevejene og hvor meget?*

Svar: Et bud: grundejerne – ingen analyse af hvor meget det vil betyde for sidevejene.

Intro v/ Jacob Lundgaard, embedsmand, Center for Byudvikling Københavns Kommune

JL præsenterede sig Center for Byudvikling, han deltager som lytter/observator og noterer indlæg og kommentarer fra mødet.

Oplæg v/ Jan Aagaard, borger i Brønshøj-Husum, rådgivende ingeniør

Jan Aagaard fortalte om Frederikssundsvejens ombygning i 1998, hvilket bl.a. indebar anlæg midterheller og anlæg af vejtræer.

Jan Aagaard fortalte at busløsningerne vil skabe større utryghed, da de gående i fremtiden skal krydse et større vejareal i ét hug, når man skal til busserne/parkering. Et forhold man ændrede og forbedrede med ombygningen i 1998.

Ombygningen i 1998 medførte forbedringer i forhold til tryghed, sikkerhed og nedsat barriereeffekt. Ombygningen fik bl.a. tildelt trafiklivsprisen i 2001, og omtales af Københavns Kommune som et succesfuldt projekt. De positive virkninger blev dokumenteret ved en evaluering af projektet i 2004.

Aagaard opfordrede til at stille følgende spørgsmål til Københavns Kommune vedr. busløsningen:

- Har forslaget gennemgået en trafiksikkerhedsrevision?
- Hvordan sikres det at resultaterne fra 1998 fastholdes?
- Beregning på tilskadekomne ved nye løsninger?
- Hvad med den barriereeffekt som løsningen vil skabe?
- Hvad siger kommunes tidligere samarbejdspartnere om projektet?

Konsekvens af busløsningen:

I direkte modstrid med formålet før ombygningen i 1998.

Utrygt for cyklister og fodgængere. Manglende barriere mellem hårde og bløde trafikanter.

Nedlæggelse af p-pladser, træer, belastning af sideveje (10.000 personbiler slider lige så meget en lastbil, parkering på sidevejene vil blive belastningen), dårligere busbetjening for lokalområdet, butiksdød, forringelse af bymiljø.

Det koster 20.000 eller mere for at plante et træ.

Derudover er forslaget i direkte modstrid med kommunes egne visioner og strategier – fremtidens by. Se bla. Rapporterne Fremtidens by og Metropol for mennesker, Rapport 2006: Frederikssundsvej skal omdannes til strøgområder – hvordan hænger det sammen med busløsningen?

Det planlagte strøggadeløft i forbindelse med Områdefornyelsen – hvordan hænger det sammen med busløsningerne?

Han anbefaler at Lokaludvalget og borgere i øvrigt konfronterer kommunen – han mener busløsningen vil sætte sikkerheden på Frederikssundsvej over styr. Uheld kan også kapitaliseres ligesom rejsetid, JA opfordrer kommunen til at lave disse beregninger – generelt vil løsningen få mange negative konsekvenser.

Busløsningen er i direkte konflikt med kommunens andre strategier – er der andre muligheder for en langsigtet og kortsigtet løsning – eks. roadpricen?

Oplæg v/ Johnny Beyer og Hans Mejlshede fra Nørrebro Handels og Erhvervsforening

Hans Mejlshede, formand:

HBH og erhvervsforeningen er stærke modstandere af Nørrebrogade lukningen

De erhvervsdrivende i mindretal, hvilket har gjort det svært få de erhvervsdrivende at ændre på noget.

Forsimplet tænkt eksempel: 1/3 af de handlende er gående, 1/3 cyklende/bus, 1/3 bil = lukning af butikker ved manglende biltrafik. Man kører til storcentrene – man får flyttet handlen ud i storcentrene – der vil opstå øget biltrafik for at komme derud.

Sagen omkring Nørrebrogade har været op ad bakke – mange møder og ingen resultater.

Forsøget har haft kraftige ulemper for sidegaderne.

Man ville gøre det bedre for busfremkommeligheden, der har været en mindre forbedring – men kun pga. ét færre busstoppested. Reelt INGEN forbedring af denne.

Johnny Beyer, næstformand:

Beyers egen omsætning i butik på Nørrebrogade er styrtstykket. Den trafikale forsøgsordning har det kostet ham et millionbeløb, samt fire medarbejdere.

Opfordring til kommunen at få lavet en konsekvensberegning. Som følge af forsøget på Nørrebrogade (og finanskrisen) er 150 butikker gået konkurs. Derudover er der et ikke opgjørt antal butikker der har besluttet sig for at flytte.

Butikkerne betaler det der spares ved trafikomlægningen. Rent goodwill tyveri! Handelsforeningen ved at Nørrebroløsningen er politisk besluttet, men kede af at man ikke lavede en konsekvensberegning.

Handelsforeningen lavede selv en undersøgelse – Bondams kommentar til denne: det kan man ikke stole på. Handelsforeningen opfordrede Københavns Kommune til at lave en, men det havde ingen interesse.

Umiddelbart regnestykke: én parkeringsplads = én arbejdsplads. 470 parkeringspladser fjernes = 80% af omsætningen der forsvinder.

Spørgsmål, kommentarer og debat

- Kommentar: Manglende samlet kommunal planlægning! Det er så dødsygt at det kun kan blive en løftestang til at få en metro til Brønshøj. Politikere tilstede ved mødet: BR medlem Lars Weiss – han har kendt til sagen de sidste 3 uger, er nyvalgt.
- Kommentar: Underligt at se at det ikke hænger sammen med borgerne i BR og med kommunens andre planer. Der bliver set stort på det grønne og det fysiske, psykiske miljø. Skal Herlev borgerne igennem Frd.vej for at komme ind til byen? Kan man ikke guide dem ad en anden vej? Det er et håbløst projekt. Opfordring til at hæve sig op og se ned på andre muligheder/andre omkørselsveje og der ad lette trafikken på Nørrebrogade
- Kommentar: Brug S-tog og metro i stedet for at køre på Frd.vej.
- Kommentar: Frustrerende at se tidsperspektivet i trafikplanlægningen i Københavns Kommune – der etableres én løsning i 1998 og en anden efter 10 år. Der etableres nye projekter før de andre er færdige/får lov at virke – synd!
- Kommentar: Os der bor lokalt er nød til at tage til andre bydele/kommuner for at få de varer vi gerne vil have – vi lægger pengene i andre kommuner. Forurening i villakvarterne – skal det ikke have en konsekvens???
- Kommentar: Møderne omkring områdeløft – der har ikke været et ord om busløsning. Der er trafikproblemer, det er pendlerne der kommer fra Herlev.
- Kommentar: Hvorfor kører 5A ikke til Husum station? Københavns Kommune og Movia har arbejdet med finde en vendeplads ved Husum torv.

- Kommentar: Nørrebro Handelsforening: Processen skal være anderledes end Nørrebrogade – der skal spilles med åbne kort, hvilket skal føre til en saglig beslutning. Nørrebrogades erfaringer er ultra vigtige. Der ligger en lang sej kamp foran jer, gå tilbage til jeres baglande og spred rygten og start engagementet – BR politikerne skal have jeres budskaber.
- Kommentar: De skal forklare os hvorfor det er så vigtigt at spare 4 min frem for at smadre vores byliv. Kan man lave den traditionelle busprioritering?
- Kommentar: Lokaludvalget vil blive ved med at arbejde for at åbne politikernes øjne.
- Spørgsmål: Hvad er de næste tiltag? Hvad er det næste vi borgere kan gøre?
- Svar/Christian Hesselberg: LU forsøger at holde debatten varm
- Spørgsmål: Den politiske konstellation på Rådhuset?
- Svar/Christian Hesselberg: Der sidder dem i selv har valgt ind – opprioritering af den kollektive trafik er et generelt ønske – det ønsker Lokaludvalget også – vores mål er at skabe en løsning der skal tilgodese begge parter. Bedre bus sammen med et godt og aktivt handelsliv.
- Spørgsmål: Kan busserne overhæle hinanden, hvis ikke kan 350S komme til at hænge lige halen på 5A?
- Svar/ Oplægsholder Kåre Press-Kristensen: Jeg går ud fra at det er med i beregningerne – men det er med i de tidsberegninger der er lavet.
- Kommentar/BR, socialdemokrat - Lars Weiss: Det er specielt for denne sag at I er kommet meget tidligt ind i processen, der ligger ingen indstilling fra forvaltningen endnu, hvilket betyder at I har mulighed for at påvirke både politikere og forvaltningen! Gerne allerede nu, men senest når der ligger et endeligt forslag fra forvaltningens side.
- Kommentar: Busserne er da ret gode – hvorfor lave det om?
- Kommentar fra en borger – ansat i Movia: Politiet har ikke sagt nej til vendeplads for 5A. Havde forventet at mødet vil ende op i lokale arbejdsgrupper. Stadig mange ubekendte mht. busløsningen: Vi har ikke set hvor servicebussen skal holde osv. Jo flere folk i busserne, jo færre biler i byen. Men selvfølgelig hensyn til det grønne miljø og træerne.
- Spørgsmål: Kan Lars Weiss love os at vi får en borgerhøring før I vedtager noget?
- Svar: Lars Weiss: det kan vi helt sikkert love jer at det kommer i høring – I har været meget på forkant – jeg skal ud og høre for og i mod. Ingen tvivl om borgerhøring.
- Spørgsmål: Spændt på at høre den nøjagtige tidsgevinst ved lukningen af Nørrebrogade – til MOVIAmand?
- Svar: Ny forsøgsperiode er netop startet omkring Nørrebrogade, man vil åbne den yderste del af Nørrebrogade – gevinsten har ikke været overvældende, der er kommet en grøn bølge for cyklisterne. I øvrigt er 350s dejlig linie – 5a kommer også hele tiden, de 4000 betyder ikke noget for køretiden.
- Kommentar: Borger i Brønshøj: blev forskrækket da hun hørte om busløsningerne og tænkte: hvorfor flyttede jeg til Brønshøj? Er det de 4 min værd? Hovedmålet må være at få nogle af billisterne over i busserne i den kollektive trafik.
- Kommentar: 5a – vi kan ikke komme med – den er for fyldt, hvad med at lave nogle af busserne til dobbeltdækkerbusser?
- Kommentar: Godt råd fra Nørrebrogade: Det er umuligt at lære folk at de skal køre nye veje, dræbende med alle de forsøgsperioder – undgå dem!
- Kommentar: Vi vil gerne have en metro til Brønshøj-Husum!! Desværre lange udsigter! Pres på det i stedet!
- Kommentar: Busserne vil komme til at køre lige efter hinanden – 350S stopper ikke ved mellemliggende stationer, det skal den ved løsningen og så er der jo ingen besparelse.
- Kommentar: Tror ikke at det kan opnås et bedre miljø med løsningen.

- Kommentar: Tænk på cyklisterne vilkår – det bliver utrygt at køre på de nye cykelstier.
- Kommentar: Morsomt med minut besparelser.
- Kommentar: Borger på Hareskovsvej. Trafikken her blev øget efter ombygningen af Frederikssundsvej. 1/3 del af trafikken bruger kun frd.vej til gennemkørsel – de skal væk, så vil der blive plads til det hele!
- Spørgsmål: Det tager 20min. i bil til Lyngby det tager over en time med det offentlige. Jeg kan ikke se besparelsen i tid ved at køre i bus frem for at køre i bil?
Svar/ Oplægsholder/ Kåre: Undersøgelsen er gennemført med beregninger for gevinster for de 20.000 buspassagerer. Ikke for billisterne. Opfordring til at cykle til arbejde!
- Kommentar/Lokaludvalgsmedlem og aktiv i Områdefornyelsen: Målet for områdeløft, kvartersplanen er bl.a. at få flere grønne områder. Opfordring til gå med ind i arbejdet omkring Kvartersplan og Bydelsplanen som Lokaludvalget skal lave til efteråret. Lokaludvalget fokuserer på løsninger hvor den gennemkørende trafik kan omlægges. Hareskovvej – de små villaveje belastes. Lokaludvalget har fokus på trafiksanering. 350S kan omdirigeres, men 5A er vores lokale bus.
- Spørgsmål: Ved nogen hvor alle bilerne på Fred.sundsvej kører hen?
Svar/ Oplægsholder: Bud: Ud over Bispebuen bl.a. – jagtvej. De kører af de store veje
- Opfordring fra ordstyrer: Fortsæt debatten på bydelsportal.dk

Christian Hesselberg afslutning: glad for at høre at det måske er muligt at få 5A ned til Husum station. Det kunne være en af mulighed i forhold til at undgå busløsningen.

Tak til jer alle – uden jer er lokaludvalget ikke noget værd! Vores opgave det er at høre jer og bringe jeres ideer videre til borgerrepræsentationen!