



Referat af ”Letbane på Frederikssundsvej? - borgermøde om udbygningen af den kollektive trafik” Torsdag den 22. november 2012 på Husum Skole

Program

- Velkomst – v. Christian Hesselberg, formand for Brønshøj-Husum Lokaludvalg
- Udbygning af den kollektive trafik i København – v. Søren Elle, Økonomiforvaltningen
- Etablering af busprojektet på Frederikssundsvej – v. Helle Wicklow, Teknik- og Miljøforvaltningen
- Letbaneundersøgelse på Frederikssundsvej – v. Jacob Lundgaard, Økonomiforvaltningen
- Afrunding – v. Christian Hesselberg

Christian Hesselberg bød velkommen til de omkring 160 fremmødte og sagde, at det er godt, at der er så mange, som interesserer sig for trafikken i vores bydel. Frederikssundsvej kan let blive en barriere, som skiller bydelen. Det er Lokaludvalgets interesse at undgå en sådan barriereeffekt af hensyn til netværk og samarbejde på tværs, trafiksikkerhed og det lokale handelsliv. Lokaludvalget har i 2010 og 2011 lavet en del borgerinddragelse omkring de lokale ønsker til en busløsning på Frederikssundsvej og er med en konstruktiv og kritisk tilgang indgået i samarbejdet med forvaltningerne omkring udarbejdelsen af den såkaldt 3. busløsning ’dosering og busbaner’. Christian Hesselberg opfordrede til en sober tone i debatten.

Udbygning af den kollektive trafik i København – v. Søren Elle, Økonomiforvaltningen

Søren Elle redegjorde for skitsen til en faseinddelt udbygning af den kollektive trafik i København. Forslaget er svar på et politisk spørgsmål om, hvor den næste metroline efter cityringen og en eventuel letbane skal placeres. Center for Byudvikling i kommunens Økonomiforvaltning har lavet undersøgelser af dette igennem to år, og disse blev fremlagt for Borgerrepræsentationen i juni 2012.

Analysearbejdet omfatter fire forskellige scenarier frem til 2040, hvor prognoser for befolkningstal, erhvervsudvikling, og byudvikling tænkes sammen med trafik og udbygning af infrastruktur byudvikling.

På baggrund af analyserne besluttede politikerne i juni 2012 at igangsætte en udredning om metro til Ny Ellebjerg og at undersøge en letbane på Frederikssundsvej.

I forslaget er der lavet en foreløbig linieføring for en letbane, hvilket et senere oplæg fortæller mere om. En af konsekvenserne ved letbanen er, at man som bilist kun kan lave venstresving fra Frederikssundsvej.

Spørgsmål og debat

Der blev spurgt til, hvorfor det påtænkes at opsætte hegn, når der i andre lande kører letbaner uden hegn.

Søren Elle svarede, at man overvejer hegn, fordi krydsninger kan være farligt, hvis letbanen kører hurtigt. Alternativt, skal letbanen køre med lavere hastighed (20-30 km. i timen), og man kan lave en flisebelagt midte. I så fald mister man noget effektivitet og fart.

Der blev stillet spørgsmålstegn ved, om der er plads nok på Frederikssundsvej til de nødvendige bane- og vejspor. Borgeren synes det var problematisk at der i rapporten blev brugt manipulerede illustrationer, som forskønner en letbane og ikke viser de mere smalle steder, hvor det ikke vil se ligeså godt ud at placere en letbane

Hertil nævnte Søren Elle illustrationen af Frederikssundsvej/Glasvej som eksempel på et af de steder, hvor det kniber med at få plads til det hele, og hvor forvaltningen har en udfordring.

En borger ønskede at vide, om der er lavet konsekvensberegninger letbanens fart hhv. motorvejstrafik i forhold til tidsforbrug . Hvad er det for en type trafik vi har, hvorfra og hvortil?

Søren Elles svar var, at der er lavet beregninger på al trafik i hele hovedstadsregionen, i radiussen køge-ringsted. Forvaltningerne skal nu i gang med at beregne af konsekvenserne for lokaltrafikken.

Andre synspunkter og kommentarer, som blev fremsat i forbindelse med Søren Elles oplæg

- Det eneste rigtige er at bygge en metro i Brønshøj
- Både busløsning og letbane er utilstrækkelig, når den kun går til Nørrebro og ikke hele vejen til Nørreport. Indskrænkningen til en enkelt vejbane vil være en forringelse.
- Hvis de strikse principper vi holder os til, var gældende i andre lande, ville der heller ikke være letbaner der. I København laver man den fejl at lave forgreninger i metroen i stedet for uafhængige linier, som medfører fejl og forsinkelser.
- Der har tidligere kørt sporvogne på Frederikssundsvej. Det burde være muligt igen som i Stockholm, hvor der også er meget lidt plads. Det handler ikke kun om metro eller letbane. Hvorfor kan vi ikke grave letbanen ned, som man har gjort i f.eks. Rostock?

- Der er rigelig plads til sporvogne på Frederikssundsvej, også uden at de behøver at blive hegned ind. Letbaner er en billig og god løsning, og man kan bygge 5 km. sporvogne for prisen af 1 km. metro.
- Husk i de videre undersøgelser også at medtage beregninger på ekstra hospitalsregninger ved forringet trafiksikkerhed. Det røde midterbanefelt har sparet mange penge og ulykker, og det vil være en stor forringelse, at det nedlægges.
- Vi ønsker en mere fleksibel kollektiv trafik, det bliver stift nu, hvor det bare handler om at komme hurtigt frem. Det skal være let at komme til butikkerne. Og det skal være sikkert for cyklister og gående, det er problematisk at lægge cyklister og bilister sammen i samme spor.
- Vi ønsker ikke at blive delt i en bydel til højre og en bydel til venstre. Man tænker kun på økonomi, men vi skal bo og leve her.
- Det er positivt, at biltrafikken vil reduceres, når den offentlige trafik bliver forbedret. Trafikken skal reduceres, og man er nødt til at lave 'bremser' på Frederikssundsvej og lave grønne bølger mod byen F.eks. på Frederiksberg har man givet et løft selv på meget smalle gader, det er ikke nødvendigt med parkering i begge sider. En tunnelloøsning vil være oplagt på Brønshøj Torv.

Søren Elle rundede af efter de mange kommentarer med at sige, at metroen i København kører med 99% driftssikkerhed, og at metroen rent faktisk er en form for letbane. Endelig slog han fast, at kommunen ikke vil ikke lave en løsning, der er dårligere rent sikkerhedsmæssigt end busforslaget.

Etablering af busprojektet på Frederikssundsvej – v. Helle Wicklow, Teknik- og Miljøforvaltningen

Busprojektet er lige startet op igen efter Borgerrepræsentationen valgte at sætte projektet i bero under Folketingsvalget, hvor trængselsringen blev debatteret. Teknik- og Miljøforvaltningens opgave er at omsætte ønsker fra borgere og politikere til fysisk anlæg af en busløsning.

Helle Wicklow opsummerede den hidtidige proces, hvor der i 2011 har været borgerdialog, og de budskaber, som er blevet fremsat i dialogen. På baggrund heraf er der blevet udarbejdet løsningen "Busbaner og dosering", hvor linien er opdelt i prioriterede strækninger for hhv. bustrafik, strøggede/p-pladser/krydsningsmuligheder samt trafikpladser og byrumsforbedringer.

Processen videre frem bliver mere borgerdialog og politisk behandling af et endeligt projektforslag udarbejdet af rådgivere, hvorefter anlægsarbejdet planlægges til at gå i gang i 2014.

Spørgsmål og debat

Der blev spurgt til bredden af vejbanerne, og helle Wicklow svarede hertil, at målene er: cykelsti 2,5 meter; busbane 3,5 meter; kørebane 3,5 meter og parkeringsspor 2,5 meter.

Der blev fra et par spørgere udtrykt bekymring for konsekvenserne og risiko for mere trafik på sideveje. Grundejerne skal selv betale for de private fællesveje.

Helle Wicklow gjorde opmærksom på, at der er bestemmelser for, hvor meget trafik der må være på privat fællesveje, og hvis disse overskrides, er kommunen forpligtet til at overtage vejen. Simon Baadsgaard fra Økonomiforvaltningen supplerede med, at forvaltningen har lavet beregninger af sidevejstrafikken, der viser at der ikke vil ske trafikforøgelse på de fem veje, som man har analyseret. Der blev spurgt til, hvor meget tid man vil spare på sin vej fra Brønshøj til Kgs. Nytorv. Svaret er 3 minutter.

En borger mente, at både busløsning og letbane hindrer folk i at gå over vejen, og mente derfor at det eneste rigtige er en metro

Helle Wiklow og Simon Baadsgaard oplyste, at der er lavet analyser af, hvor mange der krydser og hvor de krydser. 68% krydser via fodgængerfelter og 14% via det røde midterfelt. Resten krydser på anden måde. En anden ting man skal forholde sig til, er hvor mange som rent faktisk holder sig til de krydsninger, der er etableret.

Der vil også blive lavet yderligere modelberegninger af, hvor trafikken forventes at køre hen, hvor der vil opstå kø og hvor belastningen vil blive øget. Disse undersøgelser vil politikerne have med i deres overvejelser, når der træffes en endelig beslutning.

Letbaneundersøgelse på Frederikssundsvej – v. Jacob Lundgaard, Økonomiforvaltningen

Den politiske bestilling er en fortsat undersøgelse af en letbane fra ring 3 via Frederikssundsvej til metrosystemet i de tætte bydele. Det undersøges altså i første omgang om letbanen skal etableres eller ej.

Det forestående undersøgelsesarbejde går på teknisk setup, passagerereffekt, trafikal effekt, miljøeffekt, økonomi, byudviklingspotentiale (forbindelse til Tingbjerg), sikkerhed, byrumsvurdering og linieføring. Ifølge procesplanen vil der foregå analysearbejde og politisk behandling frem til 2014, hvor Borgerrepræsentationen skal træffe beslutning, om der skal etableres en letbane. Hvis det besluttes at fortsætte arbejdet med en letbane på FSV vil en længere række af analyser og beslutninger skulle igangsættes, og letbanen forventes i så fald først at være etableret efter 2020. Busløsningen forventes færdigetableret i 2015, såfremt projektforslag mv. godkendes politisk.

Udredningsarbejde sker i samarbejde mellem Økonomiforvaltningen, Teknik- og Miljøforvaltningen, Metroselskabet og i dialog med Herlev og Gladsaxe, lokale følgegrupper mv.

Der er nogle særlige udfordringer ved den linieføring, der arbejdes med pt, nemlig at letbanen går gennem grønne områder, dels over Vestvolden, som er fredet område, og dels gennem Gyngemosen nord for Tingbjerg.

Spørgsmål og debat

En borger, som havde set artikel og billeder i Brønshøj-Husum Avis, spurgte til illustrationen af letbanevendepladsen på Brønshøj Torv. Hun mente, at en sådan vendeplads vil ødelægge livet på torvet og spurgte til stationsplanlægning og holdsteder.

Jacob Lundgaard svarede, at illustrationerne ikke er aktuelle, der arbejdes pt. ikke med stoppene. Det er forbindelsen til Nørrebro station, som undersøges.

Der blev spurgt til, hvor langt etableringen om letbane på Motorring 3 er. Jacob Lundgaard svarede, at man er tæt på en endelig beslutning herom.

Andre synspunkter og kommentarer, som blev fremsat i forbindelse med Jacob Lundgaards oplæg og den afsluttende debatrunde:

- En letbane vil være godt for miljøet, og vil reducere trafik, støj og forurening til glæde for vores børn og børnebørn. Smgm: godt med bedre miljø, mindre støj, godt for vores børn og børnebørn. Det er også attraktivt, at vi får løftet den offentlige trafik til Tingbjerg og Utterslev. Problemet er barriereeffekten.
- Metro og forbedret cykelforhold er en meget bedre løsning end bus og letbane. Tidsbesparelsen ryger, fordi man skal skifte på Nørrebro Station; man kan tage sin cykel med i metroen men ikke i letbanen; et letbane forskyber busforbindelsen 2A til Tingbjerg fordi man ikke kan blande busser og letbane.
- En borger mente ikke det vil fungere at sætte busløsningen i drift mens letbanen anlægges.
- Det er problematisk at føre letbanen over Mosen, som er fredet område. Derudover skal letbanen hele vejen til Nørreport og graves ned, hvis det skal give mening.

Christian Hesselberg rundede af og takkede for en god debat. Lokaludvalget vil stå for mere information og borgerinddragelse, når arbejdet med en letbane og busløsning er længere fremme