



Referat af spørgsmål til borgermøde om VVM for Bystævneforbindelsen den 21. april 2022 kl. 17-19.00 på Tingbjerg Skole

Indledning ved afgående formand for Brønshøj-Husum Lokaludvalg, Palle Lolk

Baggrunden for projektet v/ Morten Birkbak, Center for Byudvikling (CBU), Økonomiforvaltningen i Københavns Kommune

Hovedpointer fra VVM-redegørelsen + information om høringen v/ Elisabeth Krog, Vejdirektoratet

Spørgsmål og kommentarer fra deltagerne på mødet:

Spørgsmål:

- Hvorfor snakker I stadig om letbanen i forvaltningen? Politikerne virker ikke glade for projektet.
 - CBU: Der er med kommunens budget for 2022 afsat midler til udredning af en BRT og letbane mellem Nørrebro Station og Gladsaxe Trafikplads via Frederikssundsvej. Der arbejdes derfor med disse undersøgelser i 2022-2024. Det skal efterfølgende besluttes, hvilken løsning der arbejdes videre med. Gladsaxe Kommune og staten har ligeledes afsat midler til udredningen.
- Bilerne samler sig i krydset Storegaardsvej Frederikssundsvej. Der er ikke tænkt på trafikafviklingen uden for projektområdet:
 - Vejdirektoratet: Det vil man kunne læse mere om i den trafiktekniske rapport, som ligger på hjemmesiden.
- Er en åbning mod Gladsaxe en mulighed? Er der ingen alternativer til vejføringen? Kan vejen ligge et andet sted?
 - CBU: Københavns Kommune har i arbejdet med byudviklingsplanerne for Tingbjerg peget på en forbindelse til Gladsaxe mod vest. Der har været dialog med Gladsaxe Kommune om etablering af en vejforbindelse til Mørkhøj, hvilket Gladsaxe Kommune dog ikke har været interesseret i.
- Hvad med de nordvendte ramper på motorvejen?

- Vejdirektoratet: Der er udfordringer ud fra et trafiksikkerhedsmæssigt synspunkt, da de sydvendte ramper på Mørkhøj-afkørslen ligger meget tæt på. Dertil er der planer om en busholdeplads på Hillerød motorvejen i nærområdet.
- Jeg undrer mig over bredden på vejen 17 meter ift. at hastigheden er 40 km/t. Den virker utrolig bred. Vil der så skulle bygges en ny vej til Letbanen, hvis den kommer?
 - CBU: Denne vej- og broforbindelse er forberedt til en eventuelt senere beslutning om etablering af en BRT eller letbane, der vil derfor ikke skulle etableres en ny vej, hvis der skal etableres en BRT eller letbane. Vejudlægningen baseres på, at der skal være samme standarder i Tingbjerg, som i resten af København. Der arbejdes derfor med samme vejbredder, cykelstier og københavnerfortove som i resten af byen.
- Hvorfor kan man ikke gå med modellen, hvor den er gravet helt ned, så vi stadig kan bruge området, som vi gør i dag? Vi kommer jo ikke til at kunne nyde og besøge området, som vi gør i dag. Hvorfor ikke gravet ned i en tunnel?
 - Vejdirektoratet: Denne løsning er undersøgt og vurderet til ikke at være hensigtsmæssig af flere forskellige årsager, bl.a. vil den medføre et større arealindgreb ind i Tingbjerg og Husum pba. at hældningen på ramperne ikke må være for stejle.
- 40 store træer, der skal fældes? Billederne fra visualiseringen viser en masse store træer. Det synes jeg er forkert at vise på et billede, når I kommer til at fælde så mange træer. På billedet ser det ud som om træerne stadig er der. Og der kommer jo til at ryge en masse mere på siderne end de 17,5 meter.
 - Vejdirektoratet: Billederne der vises, har taget højde for at der fældes træer. Der vil fortsat være træer og buskadser på begge sider, og der genplanter hurtigst muligt med nye træer, buske, m.m.
- Trafikmodellen tager udgangspunkt i tal fra 2015. Hvorfor laver man ikke en tælling/måling nu?
 - Vejdirektoratet og CBU: Trafikmodellen er opdateret med de nyeste tal vi har til rådighed.
- Støjgenerne er vigtige at have fokus på. Hvilke frekvenser taler vi om? Høj eller lav frekvens? Hvilke støjgener kommer der til at være for de 115 berørte boliger? Hvad er niveauet? Det ser ud til at være en stor stigning – en fordobling? Og hvad med i anlægsfasen og hvor længe vil støjen varer i anlægsfasen? Gør man noget for at sikre de boliger?
 - Vejdirektoratet: Beregningsmodellen beregner støjniveauet i frekvensområdet 25 Hz-10 kHz og anvender et trafikstøjsspektrum af køretøjerne som i udgangspunktet er målt nær kilden. Opfattelsen af støjspektret (støjens frekvensmæssige sammensætning) ændres afhængig af lytterens placering ift. kilden.
 - Vibrationerne fra anlægsfasen kommer ikke til at påvirke de 115 boliger, da vi slet ikke kommer så tæt på. Der vil være øget støj. Som det fremgår af rapporten vil 61 af boligerne få et støjniveau som kan opleves som en fordobling. En halvering/fordobling af støjen opleves typisk ved en ændring på 6-10 dB. Støjniveauer og afværgeforanstaltninger er beskrevet i VVM-rapporten
- Kommende beboer i Tingbjerg: Man kommer kun til at spare et par minutter i bilen – hvorfor ikke satse på cykler – på elcykler og ladcykler? Hvis man går med til præmissen om en vej der, kunne man så ikke forestille sig, at den udelukkende kunne være til offentlig trafik og til bløde trafikanter? Altså hvad er definitionen på en vej?
 - CBU: Det er et krav fra ministeriet at der skal kunne køre biler på den nye vej over Vestvolden, herunder understøtter det Københavns Kommunes og de almene boligorganisationers ønske om en ekstra ind og udkørsel til og fra Tingbjerg, som vi har været i dialog med staten om siden 2012.

- Hvis man endelig skal bygge den vej, kan man så ikke tænke i kønnere materialer? Derudover forestiller jeg mig, at der vil komme til at blive kørt ræs og alt for hurtigt langs Bystævnet, kommer der bump på vej eller andet?
 - Vejdirektoratet: Der foreslås etableret tre heller på vejstrækningen, hvilket kan have en vis fartdæmpende effekt. Der er ikke tænkt bump ind i udgangspunktet, men de kan jo efterfølgende etableres hvis behovet viser sig.

Kommentarer

- Det der med at det er statsligt krav, det gør jo ikke at det er umuligt at sige nej til den vej. Det er jo et krav at de to områder skal tænkes sammen, men vel ikke vejen. Vi vil ikke have den vej. I 60'erne gennempløjede man jo moserne, men at gøre det nu alligevel i 2022, det havde jeg alligevel ikke troet, at vi igen får en vej der kører igennem et naturområde.
- Volden er et rekreativt rum, der vil blive ødelagt!
- Bekymring for nedrivning i Tingbjerg, hvis Bystævneparkens 10% ikke regnes med!
- Bystævneforbindelsen er imod Kbh's politik om færre biler på gaderne!
- Åkandevej bliver endnu mere proppet med biler. Der bliver jo ikke færre biler. Men I der her i dag, må huske på at os der bor her i Tingbjerg, vil ikke flytte. Og hvis vi ikke får den vejforbindelse, så må folk flytte.
- Projektet er stik imod Kommunens hensigter ift. at mindske privatbilismen. Der er i forvejen bilkaos. Og det vil blive endnu værre med en vej der. Kan ikke forstå hvordan kommunen kan bygge en bro i det her område til så mange biler.
- Der er legeområder på Vestvolden, der vil blive ødelagt af en gennemskåret vej.
- Hvis flere skal tage det offentlige, så skal der jo ikke være lange køer, som der allerede nu er på Åkandevej.
- Nu hvor vi skal nedbringe antallet af biler i byen, så bør vi jo også se at få lavet nogle bedre cykelforbindelser.