



**Til TMU, ØU og BR**

**Fejl! Ukendt betegnelse for dokumentegenskab.**

**Bilag 5**

Sagsnr.  
2011-121195

**Indkomne høringsvar, inkl. forvaltningernes vurdering**

Dokumentnr.  
2011-612443

**Høringens formalia**

Høringsmateriale om valg af princip for en højklasset busløsning på Frederikssundsvej, har været i offentlig høring gennem Bispebjerg- og Brønshøj-Husum Lokaludvalg, i perioden 1. juni – 31. august 2011. Der er i alt kommet 28 høringsvar, som vil blive gennemgået og vurderet i dette notat.

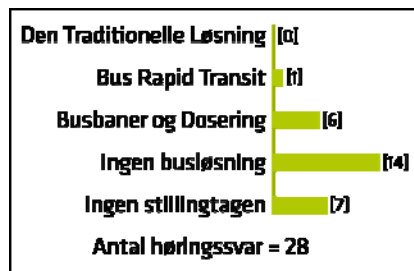
Sagsbehandler  
Anders Rody Hansen

Indledningsvis præsenteres et resume af høringsvarene samt forvaltningens vurderinger heraf. Derefter følger høringsvarene inddelt i temaer, der lægger sig op ad de i høringsmaterialet gennemgåede temaer. Sidst i dette notat følger alle høringsvar i deres indkomne form.

Projektets aktuelle fase er et forprojekt på principniveau, hvorfor der er taget stilling til overordnede principper. Høringsvar der beskriver konkrete detaljerede steder på Frederikssundsvej, er ikke derfor vurderet, men i stedet henvist til den videre projektering.

**Resume af høringsvar**

Lokaludvalgene i Bispebjerg og Brønshøj Husum har begge peget på løsningsforslaget 'Busbaner og dosering'. Samtidig har de peget på en række punkter som der skal være fokus på i forbindelse med et mere detaljeret projektforslag.



*Figur: Fordeling af høringsvar*

Der har været en del kommentarer til projektet generelt, og mange efterspørger en metro i stedet. Endvidere stilles der spørgsmål ved, om busfremkommelighed er det rette projekt at investere i. Konkret er der indkommet en del kommentarer om og forslag til den fremtidige busdrift.

Som tidligere i processen bærer høringsvarene også præg af en bekymring for de afledte effekter af tiltag for busfremkommeligheden. Særligt fokus har ønsket om p-pladser på Frederikssundsvej, fastholdelse af krydsningsmuligheder og øget trafik på sidegaderne. Alle disse emner er belyst i høringsmaterialet. Bekymring for negativ påvirkning af handelslivet og også udpræget, men forvaltningerne finder ingen anledning til at tro, at en forbedret kollektiv trafik i området vil medføre problemer af denne karakter.

**Center for Trafik**

Islands Brygge 37, 2. sal  
Postboks 450  
2300 København S

Telefon  
3366 3565

E-mail  
andhan@tmf.kk.dk

EAN nummer  
5798009488145

## Høringsvar fra Bispebjerg og Brønshøj-Husum lokaludvalg

Lokaludvalgenes input er samlet og vurderes separat af de øvrige indkomne høringssvar.

Kommentar	Forvaltningernes vurdering
Der skal etableres erstatningsparkeringspladser i sidegaderne, eks. ved ændret opmaling i parkeringsbåse	Dette vil indgå i den videre detailprojektering.
Mangler beskrivelse af ændringerne mellem Frederiksborgvej og Ring II	Det hidtidige arbejde har beskrevet dette overordnet. I det videre arbejde vil beskrivelserne detaljeres.
Mangler beskrivelse af en "minimalløsning", hvor Frederikssundsvej bliver bevaret som i dag, og hvor der mere aktivt satses på signalreguleringer. Der vil kunne opnås den halve rejsetidsforbedring for en tiendedel af prisen.	Løsningen har tidligere været prøvet på Frederikssundsvej, og har ikke givet de ønskede effekter for busfremkommeligheden.
Krydsningsforholdene må ikke ændres i en sådan grad, at trafiksikkerheden forringes.	Forvaltningerne er enige. Der arbejdes målrettet med at trafiksikkerheden ikke forringes.
Muligheden for korttidsparkering skal bibeholdes.	Muligheden for korttidsparkering vil blive opretholdt.
Vejtræerne skal bevares som et markant udtryk i gadebilledet.	I det kommende arbejde vil forvaltningerne se nærmere på, hvor det er muligt at plante nye træer eller genplante de eksisterende.
Vejtræer og p-pladser skal i høj grad bevares på strækninger med mange butikker	Dette er i høj grad tilfældet i løsningen "Busbaner og dosering".
Trafikken på de omkringliggende veje må ikke forøges.	Undersøgelserne viser, at "Busbaner og dosering" ikke forventes at forøge trafikken på sidevejene.  De to andre projektforslag forventes at medføre en stigning i trafikken på sidevejene, hvorfor der skal laves særlige tiltag for at minimere generne.
Indførsel af busser med få stop mellem Husum og centrum.	Forvaltningerne vil i samarbejde med Movia vurdere nødvendigheden af en sådan linie. Mange busrejser på Frederikssundsvej er også lokale ture.
Busbanen ved Brønshøj Torv i retning væk fra byen giver problemer ift. parkering ved bageren.	Ingen løsningsforslag har skitseret en busbane dette sted og forvaltningerne vurderer derfor det ikke vil være et problem.
Brønshøj Torv: der kan lukkes for den ene gren af Brønshøj Kirkevej.	Forvaltningerne vil tage dette med i overvejelserne i den kommende

	projektering.
Kildebrøndevej: problematisk ved venstresvingsforbud	Dette forslag er for konkret til at kunne blive vurderet på nuværende tidspunkt.
Husumvej: der opfordres til en opgradering/renovering af parken	Dette vil kunne indarbejdes i løsningen ”Busbaner og dosering”.
Forlængelse af linie 5A til Husum Station, Herlev eller Rødovre.	Grundet buslængden er det ikke muligt at forlænge 5A til Husum Station. En forlængelse til Herlev Station indgår i forvaltningernes tanker om den fremtidige busbetjening.
Vestvolden: bilister skal standse uden tværgående trafikanter, hvilket medfører, at nogle bilister ikke overholder det røde signal.	Forvaltningerne vil videregive denne oplysning til de ansvarlige på området.
Vestvolden: der bør anlægges en stibro for cyklister og gående, og derefter nedlægge signalreguleringen.	Forvaltningerne vurderer, at dette er en spændende tanke, men er ikke en del af dette projekt.

## Generelle kommentarer

I de følgende er samlet de kommentarer som omhandler overordnet handler om projektets rammer - fx økonomi og eksistensberettigelse.

<i>Generel kommentar</i>	<i>Forvaltningernes vurdering</i>
Pengene bør bruges til anlæg af metro til Brønshøj-Husum.	I kommunens arbejde med fremtidig kollektiv trafik indgår der overvejelser om metro til Nordvest. Der er dog ikke truffet politisk beslutning om anlæg. En metro til Nordvest vil ikke kunne realiseres i den nærmeste fremtid. Der er derfor behov for at styrke den kollektive bustrafik på kort sigt.
Der er kun trængselsproblemer få timer om dagen.	Fremkommelighedsproblemerne vil altid være størst i myldretiderne. Dette gælder for alle trafikprojekter.
Brug pengene på letbaner i stedet.	I kommunens arbejde med fremtidig kollektiv trafik indgår der overvejelser om letbaner til Nordvest. Der er dog ikke truffet politisk beslutning om anlæg. En letbane til Nordvest vil ikke kunne realiseres i den nærmeste fremtid. Der er derfor behov for at styrke den kollektive bustrafik på kort sigt.
Det vil være fordelagtigt at vente med projektet til efter indførsel af en eventuel betalingsring	En betalingsring vil givetvis reducere trængslen på Frederikssundsvej. For at sikre et godt busprodukt til de ekstra passagerer der måtte komme med indførsel af en betalingsring, er det vigtigt at forbedre produktet.
Med den måske kommende betalingsring omkring København løses problemerne med busfremkommelighed, og Frederikssundsvej kan blive som det er i dag.	En betalingsring vil medføre et større pres på den kollektive trafik, hvorfor det er vigtigt at forbedre bussernes fremkommelighed på Frederikssundsvej.
For ganske få år siden brugte man penge på at få lagt lydæmpende asfalt på Frederikssundsvej, nu dette projekt, kommer der noget nyt om 4-5- år igen? Lad dog det projekt ligge, brug vores skatte kroner på noget fornuftigt!	Forvaltningerne har fået en politisk bestilling på at forbedre den kollektive trafik i Bispebjerg og Brønshøj – Husum, herunder at sikre gode forbindelser til og fra Nørrebro Station. Derfor er der afsat penge til at forbedre bussernes fremkommelighed på Frederikssundsvej.
Ingen af forslagene vil flytte transport fra biler til kollektiv trafik i nævneværdigt omfang, idet det øgede antal buspassagerer primært vil komme fra gående og cyklende.	Forvaltningerne forventer, at der sker en overflytning primært fra biltrafikken til bustrafikken i alle tre løsningsforslag. Det er rigtigt, at ”Busbaner og Dosering” i højere grad vil tiltrække cyklister og fodgængere, men stadig flest vil være

	bilister.
Hvad er kommunens strategi og planer for trafik for bydelene og skal der være samme tilbud for alle bydelene?	Brønshøj og Husum er bydele, der ikke er banebetjent. Derfor er projektet om en højklasset busløsning på Frederikssundsvej igangsat for at fremme den kollektive trafik i netop disse bydele.
Ingen vinder noget ved at spare et par minutter, kun dem som sidder og planlægger. Det er dem som tjener på dette vanvittige projekt - ingen andre.	Projektet handler ikke kun om, at busserne sparer et par minutter, men også om at skabe en pålidelig busdrift, så de mere end 30.000 buspassagerer på Frederikssundsvej kan stole på at bussen kommer til tiden. Derfor vurderer forvaltningerne at det i høj grad er brugerne af den kollektive trafik og dermed borgerne i Bispebjerg, Brønshøj og Husum, der får glæde af dette projekt.
Det ville være dejligt, hvis politikere og embedsmænd kunne finde langt mere presserende formål at bruge pengene til.	Pengene er afsat til brug i projekter, der forbedrer den kollektive trafik, herunder forbedrer bussernes fremkommelighed.
Brug i stedet pengene på at få ordnet kloaknettet samt vandafledning i hele Storkøbenhavn, så vi undgår de evindelige oversvømmede kældre, veje og kloakker.	Forvaltningerne vurderer, at dette falder uden for projektets rammer. Forvaltningerne forholder sig til, at der er afsat midler til et busprojekt på Frederikssundsvej. Dog kan det oplyses, at kommunen arbejder på en Skybrudshandlingsplan.
Fremtiden inden for kollektiv transport er el-drevet transport. Hvorfor bruger forvaltningen ikke eksempelvis køreledninger til busserne?	Køreledninger er dyre at anlægge. Samtidig vurderer forvaltningerne, at køreledninger vil have negative konsekvenser for byrummene, og fleksibiliteten ift. f.eks. vejarbejde mistes.  Det kan bemærkes, at Københavns Kommune aktivt fokuserer på udvikling af egentlige eldrevne busser.
Hvorfor fremskynder kommunen ikke indførelsen af hybridbusser i det offentlige Transportsystem? Hvorfor mon det tager så lang tid, når de findes og fungerer i andre europæiske storbyer? Det vil løse en stor del af både støj- og forureningsproblemerne for borgere, der bor ud til byens busgader.	Københavns Kommune arbejder aktivt for at indføre hybridbusser, og der gennemføres i 2011 og 2012 forsøg med indsættelse af hybridbusser på en del af Københavns Kommunes buslinier.

### Emneopdelte kommentarer

I det følgende er øvrige hørings svar samlet tematisk. Ønsker eller kommentarer som er stillet i flere hørings svar er medtaget en gang og hensyn til overskueligheden.

## Bustrafik

<i>Kommentar</i>	<i>Forvaltningernes vurdering</i>
Hurtigbus fra Tingbjerg til Hovedbanegården.	En stor del af buspassagererne i Tingbjerg har øvrige rejsemål end helt til Hovedbanegården. Forvaltningerne vurderer derfor, at der vil være et lavt antal passagerer i den foreslåede buslinie.
Fordelagtigt at lade busserne køre bag om til Husum Torv via Åkandevvej og Storgårdsvej.	Den foreslåede rute vil medføre forøget rejsetid for mange passagerer, hvilket erfaringsmæssigt giver et fald i antallet af samme. Derudover vil den foreslåede ændring medføre, at det ikke vil være muligt at betjene stoppestedet ved Husumvej og forbindelserne til metroen ved Vanløse mistes.
Overflytningen af passagerer til busserne vil primært komme fra metro og tog, og mindre fra cykler og biler	Forvaltningerne vurderer, at der primært vil ske en overflytning fra biltrafik til kollektiv trafik.
Ifølge køreplanen for bus 350 er der afsat 1 min mellem hver stop, det kan vel ikke gøres hurtigere i en ny plan.	Køreplanen er fastlagt ud fra gennemkørsler af ruten fra Trafikselskabet Movia, som herefter tilrettelægger køreplanen. Fremkommelighedsforbedringer vil kunne reducere rejsetiden. Der er derfor et potentiale for tidsbesparelser.
Er der overhovedet plads til alle de passagerer man regner med kommer, eller er man så også nødt til at øge antal afgang på busserne - og er det så ikke busserne der kommer til at genere hinanden?	Forvaltningerne vil løbende i samarbejde med Movia vurdere, hvorvidt det er nødvendigt at indsætte flere busser.  Projektet vil forbedre regulariteten markant, så busserne vil ikke genere hinanden.
Kommunen vælger i for lille en grad at fokusere på udbygning af denne strækning direkte med Husum Station og indirekte med Vanløse Station / Metro f.eks. via Husum Torv.	Kommunen vurderer, at forbindelserne til Husum Station er tilstrækkelige.  I den fremtidige busplanlægning vil der være fokus på bedre forbindelser til og fra metrostationer.
Det er kun acceptabelt med små tilpasninger på Frederikssundsvej, så som busbane ved lyskryds og grøn bølge.	En indsats der udelukkende fokuserer på busbaner og lyskryds og signalteknik vil ikke have en tilstrækkelig effekt til at opnå bedre fremkommelighed og bedre regularitet.
Brønshøj-Husum er den eneste togløse bydel i København. Nogle borgere skal anvende op til 1 time for at komme til	Rejsetiden fra Husum Torv til Hovedbanegården er ca. 35 min. med bus.

<p>Hovedbanen og Nørreport. Er det rimeligt? Og er det rimeligt i forhold til andre af Københavns bydele. Så at spare 1 % af transporttiden er intet for os.</p>	<p>Forvaltningerne vurderer, at projektet vil kunne reducere rejsetiden med 5A med op til 10 %, hvilket anses som værende en markant rejsetidsbesparelse.</p>
<p>Frederikssundsvej belastes også af, at alle borgere i Tingbjerg skal til Frederikssundsvej for at komme videre med bus.</p>	<p>Buspassagerer fra Tingbjerg kan nemt skifte fra 2A til både 5A og 350S ved Brønshøj Torv, og herefter komme hurtigt ind til byen.</p> <p>Forvaltningerne vurderer derfor, at det ikke vil være en belastning.</p>
<p>Følgende løsningsmuligheder foreslås for hurtigere bus igennem Brønshøj:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Grøn bølge for busser</li> <li>- Højrebane for busser ved de kryds, hvor det er muligt</li> <li>- Ændre billetteringssystemet hurtigt muligt og sørg for billetten kan aflæses!</li> <li>- Bus 5A kører rundt om Marbjergbvej og så Husumvej, så tæt på Husum station som muligt</li> <li>- Bus 10 forlænges til Husum station ad Gadelandet, altså så den kører Flintholm st. til Husum St.</li> </ul>	<p>Forvaltningerne vurderer, at grøn bølge og mulighed for kørsel i højresvingsbaner, ikke vil give en mærkbar effekt.</p> <p>Der arbejdes i øjeblikket med indførelse af et elektronisk rejsekort, som vil forenkle billetteringssystemet.</p> <p>Forvaltningerne vurderer, at busforbindelserne fra Husum Torv til Husum Station er tilstrækkelige.</p> <p>Forslaget om forlængelse af linie 10 vil indgå i overvejelserne om den fremtidige busbetjening.</p>
<p>I myldretiden foreslås det at ændre busserne:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bus direkte fra Tingbjerg over Hareskovvej til Nørrebro station</li> <li>- Non-stop-busser fra Brønshøj Torv/Bellahøj til henholdsvis Hovedbanen og Nørreport</li> <li>- Bus fra Herlev/Mørkhøjvej/Novembervej kører fx til Husum station, ad Gadelandet/ Hareskovvej til byen eller ad Slotsherrensvej til byen/stationer</li> <li>- S-tog hver 10 min. på Husum station - gennem hele døgnet</li> <li>- Bus til Buddinge station ad Åkandevej/Tingbjerg</li> </ul>	<p>Borgerne i Tingbjerg har flere rejsemål end blot Nørrebro Station. Derfor vil en direkte bus ikke være fordelagtig, da det vil reducere servicen for mange passagerer.</p> <p>Mange busrejser langs Frederikssundsvej er også lokale ture. Forvaltningerne vurderer derfor, at grundlaget for non-stop-busserne ikke er tilstede.</p> <p>Linie 200S og 166 sikrer i dag forbindelse fra Mørkhøjvej til Husum Station. En omlægning via Gadelandet vil forøge rejsetiden for mange passagerer, og vurderes derfor ikke at være fordelagtig.</p>
<p>Ved at nedlægge busstoppesteder besværliggøres hverdagen for mange ældre og dårligt gående.</p>	<p>Nedlæggelsen af stoppestederne vil maksimalt give en gennemsnitlig ekstra gangtid på ca. 40 sek. Forvaltningerne vurderer, at dette ikke kan anses som værende en markant forværrelse.</p>

<p>Vi har et busstop lige ved hoveddøren. Her larmer busserne, der er mange buspassagerer ved hoveddøren og affald flyder ved busstoppestedet. Københavns kommunes primære interesser må ligge i at skabe og bevare en attraktiv by, hvor det er godt at bo for alle, alle steder. En etablering af flere busruter ad Frederikssundsvej, og dermed flere ventende buspassagerer, og standsende og startende busser foran vores ejendom vil forværre situationen.</p>	<p>Placeringen af busstoppestederne sker ud fra en vurdering af, hvor flest passagerer vil benytte dem. Nogle stoppesteder vil blive placeret tæt på lejligheder. Dette kan ikke undgås.</p>
<p>De par minutter der indhentes på buslinien, sættes til ved en længere spadseretur (altså hvis man kan gå?)</p>	<p>Forvaltningerne vurderer, at der ved nedlæggelse af stoppestederne vil blive en gennemsnitlig forøgelse på ca. 40 sek. Dette vurderes at være acceptabelt.</p>
<p>Vi vil tillade os at foreslå, at man supplerer den foreslåede busluse ved Nørrebro Station med en tilsvarende busluse på Frederikssundsvej – enten ved krydset ved Frederiksborgvej eller endnu længere ude. Det vil kunne løse en stor del af fremkommelighedsproblemerne for busserne i den indre del af Nordvest.</p>	<p>En busluse på Frederikssundsvej vil give store problemer for den generelle trafikafvikling for biler. Bussluser bruges primært i de situationer, hvor der ønskes gennemkørsel. Københavns Kommune har generelt ikke gode erfaringer med bussluser, da bilisterne ikke overholder kørselsforbuddet.</p>
<p>Vi, der bor på begge sider af Hareskovvej mellem Utterslev mose og Bellahøj helt mistet vores busforbindelse ved nedlæggelsen af rute 67 og samtidig nægtelse af at lade rute 250S stoppe ved Mellemvangen. Det er vel trods alt tanken at alle borgere skal have en acceptabel adgang til de offentlige transportmidler. Så mit forslag er at fordele trafikken på de forskellige indfaldsveje i stedet for at overbelaste Frederikssundsvej, således at alle borgere får let adgang til de offentlige trafikmidler.</p>	<p>Nedlæggelsen af linje 67 var en beslutning som blev taget i Gladsaxe Kommune. Københavns Kommune har ingen mulighed for at opretholde linje 67. Stoppestederne ved Pilesvinget og Mellemvangen havde sammenlagt 30-40 påstigere dagligt. Hvis linje 250S skal stoppe ved de pågældende stoppesteder, vil det betyde en forøgelse af rejsetiden for de mange passagerer på 250S med op til 1 minut. Derfor vurderer forvaltningerne, at det vil være fordelagtigt at nedlægge stoppestedet.</p> <p>Frederikssundsvej er den indfaldsvej til København med flest buspassagerer. Det er derfor nødvendigt at sikre en god busbetjening på Frederikssundsvej.</p>
<p>Det vil forbedre forholdene for busserne langt mere, såfremt de forsynes med vinterdæk i hovedparten af vinterhalvåret - det er en ynke at se dem fedte rundt ved Bellahøjstoppestedet!</p>	<p>Forvaltningerne vurderer, at det kun i få tilfælde er nødvendigt, at busserne kører på vinterdæk.</p> <p>Busserne i Københavns Kommune kører alle på helårsdæk.</p>



## Cykeltrafik

<i>Kommentar</i>	<i>Forvaltningernes vurdering</i>
Busøen ved Brønshøj Torv en god idé, da konflikter med cyklister undgås	Forvaltningerne er enige.
Lige nu giver parkeringspladserne en rar afstand ud til biltrafikken. Hvis parkeringspladserne nedlægges vil jeg nok betænke mig ved at cykle på Frederikssundsvejen med den tunge trafik så tæt på. Hvem vil lade sine børn cykle til skole? København vil gerne være verdens bedste "cykel by", det hænger ikke så godt sammen.	Forvaltningerne vurderer, at en cykelsti med kantsten giver den nødvendige adskillelse ud til vejen. Det er en kendt løsning, der fungerer godt mange steder i København.  Ydermere kan det nævnes, at parkerede biler ved siden af cykelstier kan skabe usikre situationer med bildøre, der åbnes op i de cyklende.
Fremrykkede stoppesteder er en god ide, da det vil lette det for cyklisterne.	Forvaltningerne er enige.

## Fodgængerforhold og krydsning

<i>Kommentar</i>	<i>Forvaltningernes vurdering</i>
Vi synes at Frederikssundsvej fungerer godt som den er i dag, med de røde midterfelter som giver en større sikkerhed for krydsning af vejen og som også giver bedre trafik-flow da venstre svingende biler benytter denne så trafikken kan passere forbi.	Forvaltningerne vurderer, at det er vigtigt i høj grad at sikre krydsningsmulighederne langs Frederikssundsvej.  Dette er også indarbejdet i forslaget "Busbaner og Dosering".

## Trafiksikkerhed og tilgængelighed

<i>Kommentar</i>	<i>Forvaltningernes vurdering</i>
Ingen af forslagene vil levne nødvendig plads til trafiksikkerheden omkring Frederikssundsvej.	Forvaltningerne vil aldrig udarbejde et forslag, der forringer trafiksikkerheden, hvorfor alle forslag er blevet sikkerhedsvurderet.
Projekterne er endvidere i direkte modstrid med formålet med den ombygning, der blev lavet af Frederikssundsvej i 1998, og som har skabt betydelig forbedret trafiksikkerhed, givet større tryghed for gående og cyklister og nedsat oplevelsen af Frederikssundsvej som en "barriere", der opdeler lokalområdet..	Forvaltningerne vil aldrig udarbejde et forslag, der forringer trafiksikkerheden, hvorfor alle forslag er blevet sikkerhedsvurderet. Ydermere er en af målsætningerne omkring projektet at bibeholde de gode resultater de røde midterfelter har medført.
Særligt BRT-løsningen må forventes at resultere i mindre trafiksikkerhed end før ombygningen i 1998, idet vejkrydsningen bliver markant længere og busbanerne giver mulighed for ulovlige overhalinger og "aftenræs".	Alle forslag er blevet vurderet ud fra en trafiksikkerhedsvinkel. De anbefalinger trafiksikkerheds-vurderingerne har afstedkommet, indarbejdes i det videre forløb.

Vi mener at fremme af den kollektive trafik ikke kun skal handle om at nedbringe transporttiderne for den offentlige transport, men også skal medvirke til at øge trafiksikkerheden.	Dette er forvaltningerne enige i, hvorfor alle forslag trafiksikkerhedsvurderes.
--	--

### **Biltrafik og trafikale konsekvenser**

<i>Kommentar</i>	<i>Forvaltningernes vurdering</i>
Der bør laves til- og frakørsel fra Ruten til Hareskovvejen.	Forvaltningerne vurderer at dette ikke er en del af dette projekt.
Der bliver større pres af både person og lastbiler på småvejene omkring Frederikssundsvej, fordi der flere steder bliver venstresving forbudt p.g.a. busbanen. Det bliver et kæmpe problem for os som bor her. Vi har netop fået lavet stille område, og kan nu se hen til øget trafik på i forvejen svært fremkommelige små veje.	De udarbejdede analyser og vurderinger viser at øget trafik på sidevejene i enkelte tilfælde vil være gældende. Afhængig af den valgte busløsning vurderer forvaltningerne at der kan arbejdes med særskilte løsninger, der imødekommer det aktuelle behov. Dog skal det nævnes, at ”Busbaner og Dosering” ikke genererer mere trafik på sidevejene med derimod forventes at reducere trafikken.
I både den traditionelle løsning – og i særdeleshed i BRT løsningen vil trafikken i væsentligt omfang ledes ud på de tilstødende veje til gene for beboerne på disse veje. Generne vil bestå i øget biltrafik og flere parkerede biler på tilstødende veje. Enkelte veje er private fællesveje, hvor de forøgede vedligeholdelsesomkostninger for vejene ved den øgede biltrafik vil skulle afholdes af grundejerne. Der savnes en analyse af, hvilke konsekvenser flytningen af biltrafikken vil have for de umiddelbart berørte beboere og grundejere samt konsekvenserne andre steder i vejnettet – både de miljømæssige, de økonomiske og de trafiksikkerhedsmæssige.	De udarbejdede analyser og vurderinger viser, at øget trafik på sidevejene i enkelte tilfælde vil være gældende. Afhængig af den valgte busløsning vurderer forvaltningerne at der kan arbejdes med særskilte løsninger, der håndterer de aktuelle konsekvenser. Dog skal det nævnes, at ”Busbaner og Dosering” ikke genererer mere trafik på sidevejene med derimod reducerer trafikken.  Forvaltningerne vurderer, at konsekvenserne er belyst i forhold til det niveau projektet er på. I det videre arbejde med den valgte principløsning, udarbejdes mere detaljerede miljømæssige, økonomiske og trafiksikkerhedsmæssige vurderinger.
Fremkommelighedsproblemerne for busserne opstår udelukkende i myldretiden. Årsagen skal udelukkende findes i den biltrafik, der også benytter Frederikssundsvej. Udgangspunktet bør ikke være, at se på en fysisk ændring af Frederikssundsvej, der vil medføre en lang række gener for lokalområdet, men en analyse af, hvordan man reducerer biltrafikken på Frederikssundsvej, uden disse gener.	Forvaltningerne vurderer at fremkommelighedsproblemerne vil selvfølgelig være størst i myldretiderne. Ydermere er en reduktion af biltrafikken på Frederikssundsvej ikke en selvstændig målsætning i projektet.

Vi mangler fra- og til-kørselsveje - stort set alle skal gennem Frederikssundsvej: - Etablering af til- og fra-kørsel til Hareskovvej/ Hillerødmotorvejen i nordlig retning - Etablering af vej til Tingbjerg fra Bystævneparken til Ruten, så busser og biler hurtigere kan komme ud. - Etablering af vej fra Ruten til Mørkhøjvej.	Forvaltningerne vurderer at etablering af fra- og tilkørselsveje falder uden for projektets rammer.
Levering af vare til butikkerne som dagligt sker med lastvogn, får det svært. Ved ikke at kunne parkere på Frederikssundsvej, må lastbilerne køre ned af de tilstødende villaveje. De vil blive belastet af ekstra trafik og forurening + vejene bliver ekstra slidt af den tunge trafik.	Forvaltningerne vil overvejet i det kommende arbejde hvordan varelevering vil foregå bedst muligt.
Vi mener at fremme af den kollektive trafik ikke kun skal handle om at nedbringe transporttiderne for den offentlige transport, men også skal medvirke til at understøtte en nedbringelse af biltrafikken generelt	Forvaltningerne vurderer at en reduktion af biltrafikken på Frederikssundsvej ikke er en selvstændig målsætning i projektet.
Der bør laves til- og frakørsel fra Ruten til Haveskovvejen	En sådan løsning er uden for Københavns Kommunes kompetencer.

### Støj og Miljø

<i>Kommentar</i>	<i>Forvaltningernes vurdering</i>
Hvad med luftforureningen? Hvad med støjgener? Hvis der skal føres busser og biler igennem byen her. Det er jo ikke en motorvej, vi flyttede ud på i sin tid.	Analyser peger på, at alle tre busløsninger medfører små men positive forbedringer hvad angår luftforurening og støjgener.
Med 5 eller endog så lidt som 3 eller 2 minutters mellemrum standser eller starter en bus lige hvor vi bor. Larmen og vibrationerne fra bussens motor sætter sig i bygningen, og får vinduerne til at vibrere.	Københavns Kommune har stor fokus på miljøperspektiverne i busdriften. Københavns Kommune kører i øjeblikket et forsøg med hybridbusser, som larmer mindre og udleder mindre CO <sub>2</sub> .
Der er giftig dieseludstødning fra den standsende og startende bus.	Kommunens busser er som anden tung trafik omfattet miljøzonen og kører derfor med partikelfilter.
Ventende buspassagerer genererer betydelige mængder affald – cigaretskod, plastikflasker, papirstykker, madrester mv. - lige foran vores indgangsdør.	Det er kommunens ønske at have en høj standart af renhold, hvorfor der er generel procedure at etablere affaldsspande i sammenhæng med busstop.

### Parkering

<i>Kommentar</i>	<i>Forvaltningernes vurdering</i>
Nedlæggelse af parkeringspladser giver	Dette vil være i fokus i den videre

problemer for varelevering	projektering.
Der mangler samfundsøkonomiske analyser ifm. nedlæggelse af parkeringspladser	Parkering indgår ikke de samfundsøkonomiske modeller. Da strækningen ikke er inden for betalingszonerne i København er der heller ikke tabte indtægter i for kommunen.
Nedlæggelse af parkeringspladser vil betyde, at handlende i stedet kører til storcentre, og omsætningen i butikkerne på Frederikssundsvej vil falde	Omsætningen vurderes ikke at blive reduceret. Analyserne viser, at mange kommer på cykel eller gang. Forvaltningerne vurderer, at der i ”Busbaner og dosering” er tilstrækkeligt med parkeringspladser.
Der vil blive et stort øget pres på de private veje af biler, der vil søge parkeringspladser når de skal handle, fordi man sløjfer parkering på Frederikssundsvej.	Forvaltningerne har fået udarbejdet en vurdering af hvor der kan relokaliseres parkeringspladser tæt på Frederikssundsvej. Denne vurdering vil indgå i det videre arbejde hvis det er aktuelt.
Mange lastbiler må i øjeblikket bakke ud igen, når de er kommet ind på vores veje, fordi de ikke kan komme igennem p.g.a. parkerede biler.	Forvaltningerne vurderer, at dette falder uden for projektets område. Det er politiets ansvar at fjerne ulovligt parkerede biler.
Frederikssundsvej er bydelens handels centrum og vores handelsmiljø er ret sårbart da det er en lang strækning som vore butikker er fordelt på, derfor er vi meget afhængige af de parkeringspladser vi har.	Der er udarbejdet en tælling af belægningsgraden af parkeringspladserne langs Frederikssundsvej. Dette materiale medtages i det videre arbejde. I forslaget ”Busbaner og Dosering” er der taget særlig hensyn til strækninger med handel hvad angår parkering, krydsning mv.
Samlet set kan vi acceptere busbaner og bildossering, hvis der i gangafstand etableres nye p-pladser til erstatning for alle nedlagte p-pladser og der ikke etableres busbaner på strækninger med mange butikker.	Forvaltningerne er enige i dette og det medtages i det videre arbejde – såfremt behovet for parkering er til stede i de særskilte tilfælde. Denne vurdering laves på baggrund af den opgjorte belægningsgrad af parkering på Frederikssundsvej.
For vore erhvervslejemål (Frederikssundsvej 163 – 173) er det af afgørende betydning, at de nuværende P-pladser foran vores ejendom bevares, da de økonomisk ikke vil kunne overleve at miste blot en del af omsætning, hvilket vil ske, hvis deres kunder i bil ikke kan parkere.	Forvaltningerne vurderer at dette er for konkret på nuværende tidspunkt i projektet. Det medtages i det kommende arbejde.
At nedlægge P-pladser foran vores ejendom (Frederikssundsvej 163 – 173) vil absolut ikke være i overensstemmelse med Kommunenplanens vejnetplan, hvor strækningen er udlagt som strøggade, som	Der er rigtigt, at i kommuneplanen er strøggader defineret som et handelsmæssigt samlingspunkt for bydelen, men strøggader er også en gade hvor bussernes fremkommelighed skal

<p>man ønsker skal være et handelsmæssigt samlingspunkt for bydelen. Det vil heller ikke være i overensstemmelse med Københavns Kommunes ønske om, at bibeholde de nuværende kvaliteter lokalt på Frederikssundsvej, da nedlæggelse af P-pladserne vil give tomme butikslokaler i stedet for en driftig handelsgade.</p>	<p>prioriteres højere end personbiltrafikkens. I udarbejdelsen af ”Busbaner og Dosering” har forvaltningerne netop taget udgangspunkt i strøggadens principper.</p> <p>Det er forvaltningernes vurdering, at det ved konkrete projekter kan være vanskeligt at tilgodese alle trafikantgrupper.</p>
<p>Hvorfor skal parkeringspladser være så dyre at anlægge? Parkeringspladser burde være en indtægt og ikke en udgift for kommunen. Kan man indføre korttidsparkering som en løsning for bedre udnyttelse af den eksisterende parkering? Bliver der bygget underjordiske parkeringshuse? Kan parkeringsbetalingen udvides til at dække NV – det vil løse mange parkeringsproblemer?</p>	<p>Anlæggelse af parkeringspladser vil kræve at vejen bygges om, herunder flytning af kantsten og vejbrønde.</p> <p>Forvaltningerne vurderer, at der langs Frederikssundsvej også er et behov for langtidsparkering, hvorfor indføring af korttidsparkering ikke anbefales som eneste løsning.</p> <p>Der er ikke budgetteret med parkeringshuse.</p> <p>Frederikssundsvej er ikke en del af parkeringszonen i dag og der er ikke planer om at indføre betalingsparkering i NV.</p>
<p>Der mangler beskrivelse af parkeringsmulighederne ved de 3 forslag, og det er da væsentligt for de mange bilister, der bor langs Frederikssundsvej og for de handlende.</p>	<p>På side 37 i høringsmaterialet er der anført muligheder for relokalisering af parkering langs Frederikssundsvej. Forvaltningerne vurderer, at der er redegjort grundigt for parkeringsmulighederne.</p>

## Handel

<i>Kommentar</i>	<i>Forvaltningernes vurdering</i>
<p>Den traditionelle og BRT modellen vil være katastrofale for vores bydel da de vil medføre så radikale ændringer at vores nuværende handelsliv ikke vil kunne fungere, hvilket vi ikke mener, kan opvejes af den korte besparelse af køretiden for busserne.</p>	<p>Forvaltningerne vurderer, at det er vanskeligt at konkludere, at forbedret kollektiv trafik vil medføre ændringer, som vil have store negative konsekvenser for handelslivet.</p>
<p>Ifølge undersøgelserne i høringsmaterialet kommer ca. 20% af kunderne i bil, så selvom den største del af kunderne kommer gående eller på cykel, så er det ikke en ubetydelig del, som kommer i bil. Derudover er det ikke undersøgt, hvor meget kunderne køber for pr. indkøb. Det kan derfor ikke udelukkes, at omsætningen i kroner fra kunder i bil er større end anført</p>	<p>Forvaltningerne vurderer, at det ikke er muligt at undersøge transportform i sammenhæng med det aktuelle forbrug på detailhandelen.</p>

i materialet.	
Jeg er ikke overbevist om at busløsningen vil have en negativ effekt på butikslivet, da den på trods af færre parkeringsmuligheder vil bibringe flere personer til forretningerne ved at tilbyde hurtigere og bedre offentlig transport.	Forvaltningerne er enige i dette.
"Busbaner og dosering" er det eneste ordentligt gennemtænkte, idet kun dét i acceptabelt omfang tager hensyn til, at Frederikssundsvej er bydelens hande!sgade.	Forvaltningerne vurderer at alle tre løsningsforslag er vurderet tilstrækkeligt til at der kan tages politisk beslutning om valg af princip for en ny busløsning på Frederikssundsvej.
Vi mener at fremme af den kollektive trafik ikke kun skal handle om at nedbringe transporttiderne for den offentlige transport, men også skal medvirke til at skabe et bedre bymiljø for borgerne og sikre et attraktivt handelsmiljø i nærområdet, så det undgås, at daglige indkøb kræver længere transport til skade for miljøet m.v.	Forvaltningerne er enige i dette hvorfor forslaget "Busbaner og Dosering" også tager højde for at store dele af Frederikssundsvej er udlagt som strøggade hvor et attraktivt handelsmiljø er en prioritering.
Resultatet vil blive, at man i stedet farer til storcentrene frem for at handle lokalt. Man vil ødelægge al lokalhandel frem for netop at fremme dette.	Undersøgelser viser, at handlen på Frederikssundsvej er lokal. Forvaltningerne har ikke en forventning om at projektet ændrer ved dette.
Er det kommunens ønske helt at ødelægge vor Bydel? Kompenserer kommunen de handlende for den nedgang i omsætning, der uvægerligt følger med?	Det er ikke i forvaltningernes interesse at ødelægge bydelene. Forvaltningerne vurderer at god kollektiv transport skaber gode vilkår for handlen. Kommunen kompenserer ikke.
Hvis butikker lukker vil Brønshøj / Husum hurtig blive en soveby, hvem ønsker det?	Forvaltningerne har ikke en intention om at gøre Brønshøj og Husum til en soveby, tværtimod vil en forbedret kollektiv trafik styrke bydelene. Ydermere forventes det ikke at butikkerne lukker på Frederikssundsvej som følge af busprojektet.

### Byrum og træer

<i>Kommentar</i>	<i>Forvaltningernes vurdering</i>
BRT-løsningen – og til dels også en traditionel løsning - vil indebære en markant forringelse af miljøet ved fældning af en betydelig del af vejtræerne, give sværere passagemuligheder over Frederikssundsvej og medføre store og hurtigkørende busser. Disse løsninger er i direkte modstrid med Københavns Kommunes egne mål for udvikling af	Forvaltningerne vurderer, at "BRT" samt "Den Traditionelle løsning" vil medføre konsekvenser for vejtræer og krydsningsmuligheder langs Frederikssundsvej. Dog er disse forhold tænkt ind i "Busbaner og Dosering", der ligeledes tager højde for at dele af Frederikssundsvej er udlagt som strøggade.

byens gader og rum (bl.a. udtrykt i Handlingsplan for byrum), herunder planerne om at udvikle strøggadeområderne omkring Husum Torv og Bellahøj Torv.	
Vi skal passe på de grønne områder, der er tilbage nu efter alt det ny byggeri, der er ført op mange steder efterhånden.	Forvaltningerne vil i det videre arbejde tage højde for hvor der kan plantes erstatningstræer, så det samlede antal træer langs Frederikssundsvej bibeholdes.
Man ser heller ikke på, hvordan f.eks. Nørrebrogade under ændringerne dér er blevet plastret til med graffiti. Er det mon sådan man har tænkt sig at Frederikssundsvej skal tage sig ud i fremtiden?	Forvaltningerne vurderer at dette ikke har relevans for projektet.
Der er kommet endnu et graffiti-tag på vores i forvejen overmalede hoveddør. Et godt bud er, at det er blevet efterladt af en ventende buspassager, for de andre hoveddøre på vejen (dem, der ikke ligger lige ud til et busstoppested) er ikke nær så overmalede.	Forvaltningerne vurderer at dette ikke har relevans for projektet.

### Projektøkonomi

<i>Kommentar</i>	<i>Forvaltningernes vurdering</i>
I de økonomiske beregninger er der ikke medregnet lukning af butikker, tab af skatteindtægter eller omkostninger ved forlænget biltransport.	Disse effekter er ikke medtaget, da det ikke er muligt at forudsige om butikker risikerer at lukke pga. forbedrede forhold for busserne.
Kan man som kommune stadig tillade sig at sige at det er private veje, som borgeren selv må vedligeholde, når man planlægger øget offentlig trafik? Så må man jo indregne i budgettet for busbanerne, at man evt. er nødt til at tage ejerskabet af vejene tilbage på kommunehænder!	Forvaltningerne vurderer, at den evt. mertrafik som måtte komme, er af en størrelsesorden som ikke øger belastningen af de private fællesveje i særlig grad.  Ifølge lovgivningen skal private fællesveje også kunne benyttes af folk som ikke bor ved disse veje.
Så er der også lige alt det nye asfalt, der er blevet lagt her samt meget andet dyrt vejarbejde, men det skal borgerne også bare betale, det betyder ikke noget. Har vi virkelig også råd til det?	Asfalten er udlagt da det bl.a. af sikkerhedsmæssige årsager var påtvunget at lægge ny asfalt.  Asfalt som fjernes kan blive genbrugt.

## **Forvaltningerne har modtaget høringsvar fra:**

### **Lokaludvalg:**

Bispebjerg Lokaludvalg

Brønshøj-Husum Lokaludvalg

### **Interessenter:**

Enighedens vejlag

Brønshøj Præstegårds Grundejerforening

Handels & Erhvervsforeningen Brønshøj-Husum-Tingbjerg

Andelsboligforeningen Brønshøjhus

Vejlauget Håbets allé

### **Borgere:**

Birte Sørensen

Birthe Jensen og Mogens Jensen

Christian Larsen

Signe Hald Andersen

Egon Fuglsang

Grethe Vestergaard

Henrik R Gudbergesen

H-J Kofoed

Karen Margrete Rasmussen

Jan Hansen

Lisbeth Andersen

Køhler

Lars Cramer-Petersen

Lis Rasmussen

Lis Søkvist

Lone Sølberg

Lotte Barrett Christensen og Lars Engdahl

Philip Douglass

Rita Meier

Susanne Hjortsø

Vagn Mørup





Til Københavns Kommune  
Teknik- og Miljøforvaltningen  
Center for Trafik, Trafikplan  
Islands Brygge 37, 1. sal  
Postboks 450  
1505 København V

BISPEBJERG LOKALUDVALG  
BIBLIOTEKET  
Rentemestervej 76  
2400 København N  
[www.bispebjerglokaludvalg.kk.dk](http://www.bispebjerglokaludvalg.kk.dk)

BISPEBJERG LOKALUDVALGS HØRINGSSVAR  
VEDRØRENDE FORSLAG TIL HØJKLASSET BUSLØSNING  
FOR FREDERIKSSUNDSVEJ

31.08.11

Tak for muligheden for at kommentere forslagene til Busplan for Frederikssundsvej.

Dette høringssvar har været drøftet i lokaludvalget, i lokaludvalgets bymiljøudvalg samt ved en ikke særligt velbesøgt borgerhøring herom. Flere lokaludvalgsmedlemmer har desuden deltaget i følgegruppens arbejde, og især for disse lokaludvalgsmedlemmer er projektforslagernes indhold velkendt.

I løbet af den forgangne projektudviklingsperiode er ud over de to oprindelige forslag (BRT løsningen og den traditionelle løsning) tilkommet et tredje forslag kaldet "Busbaner og dosering".

Dette forslag vil i modsætning til de to andre kun have beskedne konsekvenser for vores lokalområde.

Der synes at være en generel tilslutning til, at det er det løsningsforslag, som vi peger på, at der skal arbejdes videre med.

Der er kun to forhold, hvorved forslaget ændrer status quo i vores lokalområde for andet end bussernes fremkommelighed.

- 1) Der påregnes nedlagt cirka 30 parkeringspladser. Vi vil derfor anbefale, at der forsøges etableret erstatningsparkeringspladser i sidegaderne, - eksempelvis ved ændret opmaling af parkeringsbåse.
- 2) De to stoppesteder mellem Ring II og Nørrebro Station foreslås ændret til kun et enkelt. Vi har hørt bekymringer vedrørende ældres gangfunktion, men må samtidigt erkende, at stoppestedet ved Provstevej er et af de mindst benyttede



Et lokaludvalg i  
**KØBENHAVNS KOMMUNE**

Bispebjerg Lokaludvalg er en uafhængig lokal forsamling, der er oprettet af Københavns Kommune. Lokaludvalget fungerer som bindeled mellem københavnere i bydelen og politikerne på Københavns Rådhus.

på ruten, og et nyt stoppested placeret mellem de to gamle stoppesteder synes at være en acceptabel løsning.

De to andre projektforslag,- BRT løsningen og den traditionelle løsning,- rummer myriader af indbyggede problemer, og er derfor af en karakter, at vi overhovedet ikke kan anbefale disse. BRT-løsningen er et større skovfældningsprojekt i forhold til vejtræer, og både denne løsning og den traditionelle løsning fjerner mange flere parkeringspladser uden at dette synes at bedre busfremkommeligheden nævneværdigt.

Hvilke ændringer der vil blive tale om på vejstrækningen mellem Frederiksborgvej og Ring II er i øvrigt for alle tre projekters vedkommende uklart belyst, og vil skulle detaljeres efterfølgende. Projektforslagene er derfor svære at kommentere for denne strækning, men samtidig skal bemærkes, at vi gerne stiller op til et fortsat arbejde i følgegruppen om den videre projektudformning efter de principper, der er skitseret i forslaget om "Busbaner og dosering".

Venlig hilsen

Alex Heick, formand for Bispebjerg Lokaludvalg

Publiseret den *BLIV HØRT* | Københavns kommunes digitale høringsportal  
(<http://www.blivhoert.kk.dk>)

Forside > Højklasset busløsning på Frederikssundsvej > Svar > Høringssvar: Brønshøj-Husum Lokaludvalg > Høringssvar: Brønshøj-Husum Lokaludvalg

---

# Høringssvar: Brønshøj-Husum Lokaludvalg

**Navn:**

Brønshøj-Husum Lokaludvalg

**Postnr:**

2700

**By:**

Brønshøj

**Adresse:**

Brønshøjvej 17B, 2700 Brønshøj

**Email:** [2700lokaludvalg@okf.kk.dk](mailto:2700lokaludvalg@okf.kk.dk) <sup>[1]</sup>

Brønshøj-Husum Lokaludvalg har deltaget meget aktivt i projektets forløb. Vi har afholdt to velbesøgte borgermøder samt en gadevandring for lokalområdet borgere. Desuden har flere lokaludvalgsmedlemmer deltaget i projektets følgegruppe, og endnu flere lokaludvalgsmedlemmer har deltaget i den afholdte workshop. Endelig har vi haft en åben diskussion om projektet på bydelsportalen [2700Bydelsportal.dk](http://2700Bydelsportal.dk).

På baggrund af borgerdialogen kan Lokaludvalget konstatere, at der er stor lokal modstand mod især BRT- og den traditionelle løsning. Den generelle holdning er, at alle ønsker, at busserne kører hurtigere og mere regelmæssigt, men at disse forbedringer ikke må ske på bekostning af borgernes andre væsentlige interesser på Frederikssundsvej. Vejen fungerer godt, ikke mindst den "røde bane" gør det let at krydse vejen. Borgerne har i særlig grad lagt vægt på, at:

- krydsningsforholdene ikke forringes med heraf følgende mindre trafik-sikkerhed
- muligheden for korttidsparkering bevares, så handels- og gadelivet kan overleve
- vejtræerne bevares som et markant udtryk i gadebilledet
- vejtræer og p-pladser i særlig grad bevares på strækninger med mange butikker
- trafikmængden gerne må reduceres
- trafikken på de omkringliggende villaveje ikke forøges

Samlet set vurderes den 3. løsning "busbaner og dosering" i høj grad at imødekomme borgernes skepsis. For Lokaludvalget står valget derfor mellem enten at gennemføre den 3. løsning (med nogle få væsentlige modifikationer) eller en minimalløsning, bestående i at bevare Frederikssundsvej som den er i dag med nogle få punktforbedringer for busfremkommeligheden.

Høringsmaterialet mangler forslag til og beregninger over konsekvenser af minimalløsningen. Punktforbedringerne kunne være nedlæggelse af det mindst benyttede stoppested, yderligere bildosering via eksisterende lysregulering ved Vestvolden, forøget rød-tid for sidevejene og forbedret grøn-prioritering for bus-serne. Et kvalificeret gæt er, at der med disse få midler kan opnås den halve rej-

setidsforbedring for en tiendedel af prisen.

Lokaludvalget forudsætter, at nedlagte p-pladser på selve Frederikssundsvej genetableres på sideveje. Genetablering på private fællesveje forventes at ske i dialog og samarbejde med de private vejere. I det omfang genetableringen ikke sker fuldt ud, kan skærpelse af tidsbegrænsningerne for parkering være med til at forøge udskiftning af de parkerede biler.

Kommunen opfordres desuden til at undersøge muligheden for i myldretiden at indføre busser med meget få stop mellem Husum og centrum. En sådan "non-stop"-linje vil kunne reducere rejsetiden i en helt anden skala end de relativt små forbedringer, som kan opnås i de tre forslag.


Alt i alt kan Lokaludvalget anbefale, at der gennemføres et projekt baseret på ideerne i den 3. løsning, hvis der etableres p-pladser på sidegader og projektet på nogle strækninger justeres, som beskrevet i efterfølgende bilag.

Med venlig hilsen

Christian Hesselberg  
Formand for Brønshøj-Husum Lokaludvalg

Freddy Ingvorsen  
Formand for Byudviklingsudvalget

#### **Materiale:**

 [Bilag til Frederikssundsvej bus høringssvar.pdf](#) [2]

#### **Høring:**

[Højklasset busløsning på Frederikssundsvej](#) [3]

---

**Destinations URL:** <http://www.blivhoert.kk.dk/svar/2791>

#### **Links:**

[1] <mailto:2700lokaludvalg@okf.kk.dk>

[2] [http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Bilag til Frederikssundsvej bus høringssvar.pdf](http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Bilag%20til%20Frederikssundsvej%20bus%20hoeringssvar.pdf)

[3] <http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/h-jklasseset-busl-sning-p-frederikssundsvej>

## Bilag til hørings svar/ Kommentarer til delstrækninger på Frederikssundsvej

BRØNSHØJHUSUM LOKALUDVALG  
Kulturhuset Pilegården  
Brønshøjvej 17  
2700 Brønshøj

[www.2700lokaludvalg.dk](http://www.2700lokaludvalg.dk)

### Håbets Allé

Butikkerne her er i særlig grad afhængig af korttidsparkering, så nedlagte p-pladser på Frederikssundsvej skal erstattes af flere p-pladser på sidegaderne, f.eks. ved skråparkering.

### Brønshøj Torv

Busbanen frem til torvet i retning væk fra byen er særligt problematisk. Her er et godt butiksliv og ikke mindst en velbesøgt bager med 30 ansatte, som vil blive hårdt ramt af busbanen. Busbanen skal derfor gøres kortere. Busfremkommeligheden kan så opnås ved at lukke den ene gren af Brønshøj Kirkevej, og fremrykke stoppestedet til midt på torvet mellem de to lysreguleringer.

26. august 2011

### Astrupvej

Her er det vigtigt at begge busstoppesteder bevares, som foreslået i den 3. løsning, da det ellers bliver svært at benytte bus hen til posthus.

### Kildebrøndevej

Indførelse af venstresvingsforbud er problematisk, da der netop her er mange venstresvingende bilister. De alternative svingmuligheder skal opgraderes for at forebygge trafikuheld, og der skal analyseres og formentlig ændres på krydset Veksøvej/Husumvej, da gennemkørende bilister (til f.eks. Husum Skole) vil komme ud her.

### Kobbelvænget/Korsager Allé

Lokaludvalget ser med stor tilfredshed på forbedret krydsningsmulighed/lyskryds netop her, da krydset vil indgå i Områdefornyelse Husums grønne forbindelse mellem den nord- og sydlige del af Husum.

### Husumvej

Lokaludvalget opfordrer til at en renovering/opgradering af parken bliver en del af projektet. Lukning af udkørslen fra den ensrettede vej vil give fordele for både borgerne og busfremkommeligheden. Den lidt øde plads overfor Føtex kan indgå som en del af parken, og busstoppestedet kan flyttes frem så der kan holde mere end en bus, uden den bagerste skal have bagdelen (ulovligt) hen over fodgængerfelt og ude i krydset.



### **Husum Torv – Husumvej**

Denne strækning er et nåleøje med godt butiksliv og mange mennesker på gaden. Her er det særdeles vigtigt at bevare handelsliv, krydsningsmulighed, vejtræer og p-pladser, hvilket er opfyldt i det 3. forslag.

### **Husum Torv**

Allerhelst ønskes endestationen for linje 5A flyttet til Husum Station, Herlev eller Rødovre. Det vil gøre pladsen til en ”rigtig” plads med mulighed for masser af nye aktiviteter. Indtil det sker, ser vi positivt på forslaget om at vende køreretningen for busserne på torvet.

### **Vestvolden - Husum Torv**

Anlægelse af busbaner på strækningen vurderes ikke at være kritisk for butikslivet, da der allerede er p-forbud i myldretiden, og der er nærtliggende private parkeringsarealer. Projektet bør dog indeholde en aftale med ejeren om optimering af faktas p-plads for på den måde at mindske antallet af tabte p-pladser. Busbanerne vil gøre bus 350 hurtigere og være en god basis for senere forlængelse af bus 5A til f.eks. Herlev Station.

### **Vestvolden**

Lysreguleringen for cyklister og gående er i dag problematisk. Ofte skal bilerne standse uden tværgående trafikanter, hvilket medfører at nogle ikke tilstrækkeligt respekterer lyssignalet. Det er heller ikke altid, at tværgående cyklister og gående får grønt så hurtigt, at de undlader at ”smutte over for rødt”. Da cykelstien langs Vestvolden indgår i nettet af supercykelstier, så vil det være oplagt at anlægge en stibro til cyklister og gående hen over Frederikssundsvej og så nedlægge lysreguleringen.

Publiseret den *BLIV HØRT* | Københavns kommunes digitale høringsportal  
(<http://www.blivhoert.kk.dk>)

[Forside](#) > [Højklasset busløsning på Frederikssundsvej](#) > [Svar](#) > Høringssvar: Christian Bursche > Høringssvar: Christian Bursche

---

## Høringssvar: Christian Bursche

**Navn:**

Christian Bursche

**Virksomhed / organisation:**

Enighedens vejlag

**Postnr:**

2700

**By:**

Brønshøj

**Adresse:**

Risvangen 25, 2700 Brønshøj

**Email:** [c.bursche@mail.dk](mailto:c.bursche@mail.dk) <sup>[1]</sup>

Der er hændt et kvantespring i udviklingen af den kollektive trafik i Stor København. Efter vedtagelse af Ring letbanen fra Ishøj til Lyngby, ser alt anderledes ud.

Der er ingen tvivl om at nu ser fremtiden mere lovende ud.

Alle de mange byer i Europa på størrelse med København, der indfører letbaner, oplever et sandt boom i retning af øget brug af den kollektive trafik, og en tilsvarende mindre brug af privatbiler.

Alt peger på, at efterhånden som den nye ring letbane linie bliver etableret, vil der komme en afsmittende virkning på de radiale buslinier ind mod centrum.

Så mit hørings svar til de tre bus løsninger bliver at lægge dem i mølpose. Og så holde øje med udviklingen, spare pengene og nøje overveje at tage skiftet til letbaner i stedet for "halve" løsninger som f.eks. Bus Rapid Transit.

Venlig hilsen

Christian Bursche.

**Høring:**

[Højklasset busløsning på Frederikssundsvej](#) <sup>[2]</sup>

---

**Destinations URL:** <http://www.blivhoert.kk.dk/svar/2779>

**Links:**

[1] <mailto:c.bursche@mail.dk>

[2] <http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/h-jklasset-busl-sning-p-frederikssundsvej>

Publiseret den *BLIV HØRT* | Københavns kommunes digitale høringsportal  
(<http://www.blivhoert.kk.dk>)

[Forside](#) > [Højklasset busløsning på Frederikssundsvej](#) > [Svar](#) > [Høringssvar: Erik Halkjær](#) > [Høringssvar: Erik Halkjær](#)

---

## Høringssvar: Erik Halkjær

**Navn:**

Erik Halkjær

**Virksomhed / organisation:**

Brønshøj Præstegårds Grundejerforening

**Postnr:**

2700

**By:**

Brønshøj

**Adresse:**

Præstegårds Alle 49

**Email:** [stine\\_soerensen@post.tele.dk](mailto:stine_soerensen@post.tele.dk) <sup>[1]</sup>

Højklasset busløsning på Frederikssundsvej.

Københavns Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen, har på kommunens hjemmeside ("informationsmaterialet") og ved et borgermøde d. 16. august orienteret om tre forslag til busløsning på Frederikssundsvej. Alle talstørrelser refereret nedenfor stammer fra disse to kilder.

### Effekt af løsningerne.

Københavns Kommune ønsker at forbedre den kollektive trafikbetjening ved at øge fremkommeligheden for busserne.

Trafikanalyser i forbindelse med de tre forslag estimerer en reduktion af rejsetiden mellem Husum og Nørrebro af størrelsesordenen 0.5 til 4 minutter. Ved borgermødet blev oplyst at denne forbedring kun kan opnås i den egentlige myldretidstrafik morgen og aften. Vi kender ikke kommunalpolitikernes ambitioner for projektet, men i vore øjne ligner det kun en marginalt forbedret fremkommelighed.

Den reducerede rejsetid forventes at forøge antallet af buspassagerer på Frederikssundsvej med 3500 – 5000 pr. dag. Samtidig bemærkes at en stor del af denne forøgelse stammer fra Metro- og S-togs-passagerer, og i mindre omfang fra cykler og biler. Vi har vanskeligt ved at forstå det nyttige i at de kollektive trafikformer konkurrerer indbyrdes om passagererne.

### Bivirkninger for trafikken.

Trafiktællinger bl.a. ved Brønshøj Torv angiver: pr. dag ca. 20000 buspassagerer og ca. 17000 biler (antallet af bilpassagerer er ikke angivet), d.v.s. grupper af cirka samme størrelse. Busløsningernes øgede fremkommelighed for busserne modsvares af øget rejsetid for bilerne. Tal herfor er ikke angivet i informationsmaterialet, men ved borgermødet vistes kort over området, der angav at biltrafikken ad side- og parallelveje til Frederikssundsvej forventes at øges en del. Vi sætter spørgsmålstegn ved den samfundsmæssige gevinst ved, at den ene gruppe passagerer kommer marginalt hurtigere frem, og den anden gruppe skal køre en omvej.



Hvad sker der med forretningerne?

Efter trafikomlægningen i 1999 fungerer Frederikssundsvej i Husum og Brønshøj som både en hovedfærdselsåre og som en velfungerende forretningsgade. Der er et godt udbud af butikker og en rimelig fordeling af parkeringsmuligheder. Ved borgermødet vistes resultater af optællinger, der angav at hovedparten af butikkernes kunder enten kommer gående, med bil (vist nok ca. 20 %) eller på cykel, mens en mindre andel kommer med bus. Alle tre løsningsforslag vil reducere antallet af parkeringspladser på selve Frederikssundsvej - ét af forslagene med cirka 75 %! Hvis det ikke er muligt at parkere ved butikkerne er der en stor sandsynlighed for at indkøbene foretages i andre bydele. Konsekvenserne af faldende omsætning i de lokale butikker er indlysende: en del lukker. Det er muligt at nye butikker åbner i butikslokalerne, men sandsynligvis med et ændret udbud af varer.

Især det "tredje forslag" opererer med etablering af parkeringsmuligheder på sidevejene, til erstatning for de pladser der fjernes på Frederikssundsvej. Men der er to konsekvenser: mere trafik på sidevejene og større afstand mellem parkeringspladser og butikker.

Koster det noget?

De tre løsningsforslag kræver investering af statslige og kommunale midler på 56 – 111 mio. kroner. I informationsmaterialet er der driftsøkonomiske beregninger, der viser at investeringen kan betales tilbage bl.a. via indtægter fra øget passagertal i busserne. For det første mener vi at det er en voldsom investering af skattekroner i en marginal forbedring af rejsetiderne. For det andet mener vi at den snævre driftsøkonomiske betragtning ikke er egnet som beslutningsgrundlag, da den bl.a. ikke involverer mulig lukning af butikker, tab af skatteindtægter eller omkostninger ved forlænget biltransport. Endelig arbejdes der samtidig på at beslutte etablering af en betalingsring omkring København. Hvis det projekt gennemføres, vil det totalt ændre forudsætningerne for beregningerne bag en højklasset busløsning.

Vores anbefaling.

Efter vores mening er de tre løsningsforslag at betragte som lappeløsninger på trafikale problemer, der mest effektivt kan løses med Metro eller letbane. Vi anbefaler derfor politikerne at slå koldt vand i blodet, spare på investeringskronerne og i første omgang vælge en "nulløsning": bevar trafikforholdene på Frederikssundsvej. Og dernæst: arbejd hen imod en løsning baseret på Metro eller letbane.

Venlig hilsen bestyrelsen i Brønshøj Præstegårds Grundejerforening:

Singh Sanotra (formand)

Christian Schou

Jørgen Rasmussen

Ivan Pagh

Erik Halkjær

Brønshøj Præstegårds Grundejerforening omfatter 22 husstande, beliggende på dele af Præstegårds Alle, Klintevej og Ærtevej i Brønshøj.

**Høring:**

Højklasset busløsning på Frederikssundsvej <sup>[2]</sup>

---

**Destinations URL:** <http://www.blivhoert.kk.dk/svar/2804>

**Links:**

[1] [mailto:stine\\_soerensen@post.tele.dk](mailto:stine_soerensen@post.tele.dk)

[2] <http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/h-jklasseset-busl-sning-p-frederikssundsvej>

Brønshøj 30.8.2011

Center for Trafik

Att. Anders Rudi Hansen

**Høringssvar vedr. Højklasset busløsning Frederikssundsvej.**

På Handels & Erhvervsforeningen Brønshøj-Husum-Tingbjerg's vegne vil jeg gerne give udtryk for den bekymring forslaget om en højklasset busløsning forårsager.

Frederikssundsvej er bydelens handels centrum og vores handelsmiljø er ret sårbart da det er en lang strækning som vore butikker er fordelt på, derfor er vi meget afhængige af de parkeringspladser vi har.

Den traditionelle og BRT modellen vil være katastrofale for vores bydel da de vil medføre så radikale ændringer at vores nuværende handelsliv ikke vil kunne fungere, hvilket vi ikke mener kan opvejes af den korte besparelse af køretiden for busserne.

Vi synes at Frederikssundsvej fungerer godt som den er i dag, med de røde midterfelter som giver en større sikkerhed for krydsning af vejen og som også giver bedre trafik-flow da venstre svingende biler benytter denne så trafikken kan passere forbi.

Der kan jo laves justeringer såsom at ændre de 2 spor på hver side af Brønshøj Torv til 1 spor og så lave det andet spor om til busbane, hvilket vil lette busfremkommeligheden, ligeledes ændre venstresvingningen for bussen ved Husum Torv, så den kører ind fra Frederikssundsvej dette vil ligeledes give et bedre flow i trafikken.

Vi har forståelse for man ønsker bedre busdrift og regularitet, derfor har vi også deltaget aktivt i udarbejdelsen af løsningsforslaget busbaner og bildossering som indarbejder mange af de ønsker og tilkendegivelser fra diverse debatter og borgermøder der har været afholdt.

Samlet set kan vi acceptere busbaner og bildossering, hvis der i gangafstand etableres nye p-pladser til erstatning for alle nedlagte p-pladser og der ikke etableres busbaner på strækninger med mange butikker.

På vegne af HBH

Formand

Ulla Bille Christensen

Publiseret den *BLIV HØRT* | Københavns kommunes digitale høringsportal  
(<http://www.blivhoert.kk.dk>)

[Forside](#) > [Højklasset busløsning på Frederikssundsvej](#) > [Svar](#) > [Høringssvar: Hanne Kristensen](#) > [Høringssvar: Hanne Kristensen](#)

---

## Høringssvar: Hanne Kristensen

**Navn:**

Hanne Kristensen

**Virksomhed / organisation:**

AB Brønshøjhus

**Postnr:**

2700

**By:**

Brønshøj

**Adresse:**

Frederikssundsvej 171, 3. th.

**Email:** [hk@ck.dk](mailto:hk@ck.dk) <sup>[1]</sup>

**Øvrige kontakt- oplysninger:**

Tlf. 28 40 38 18

Jeg sidder i bestyrelsen i andelsboligforeningen Brønshøjhus, som er beliggende Frederikssundsvej 163 – 173. Vores andelsboligforening er beliggende, som en af de første ejendomme efter Brønshøj Torv i retning mod Nørrebro (umiddelbart efter SuperBrugsen/biblioteket).

Først vil jeg bemærke, at det er under al kritik, at de 2 bilag til Høringsmaterialet ikke virker på nettet, og der er ikke angivet andre steder, hvor disse kan erhverves. Umiddelbart kan bilagene hentes, men det er kun muligt at se forsiden og så snart man forsøger at komme til side 2 eller udskrive dokumenterne låses disse. På borgermødet den 15. august 2011 blev problemet af flere deltagere forelagt for kommunens repræsentanter, men der er tilsyneladende ikke gjort noget ved det.

I andelsboligforeningen Brønshøjhus har vi 8 opgange med dels andelslejligheder og dels lejelejligheder samt 8 erhvervslejemål/forretninger i stueetagen. Ca. en tredjedel af vores lejeindtægter stammer fra erhvervslejemålene, hvorfor disse er helt essentielle for vores andelsboligforening, da vi kort og godt økonomisk ikke vil kunne klare os uden.

Vi er derfor meget bekymrede med hensyn til de nye tiltag vedrørende højklasset busløsning på Frederikssundsvej. Forretningerne er små specialforeninger, som pt. er økonomisk hårdt pressede. På grund af krisen har vi således i 2009/2010 haft en udskiftning af halvdelen af lejemålene og vi mangler fortsat at få et lejemål udlejet. For vore erhvervslejemål er det af afgørende betydning, at de nuværende P-pladser foran vores ejendom bevares, da de økonomisk ikke vil kunne overleve at miste blot en del af omsætning, hvilket vil ske, hvis deres kunder i bil ikke kan parkere ved forretningerne.

Ifølge undersøgelserne i høringsmaterialet kommer ca. 20% af kunderne i bil, så selvom den største del af kunderne kommer gående eller på cykel, så er det ikke en

ubetydelig del, som kommer i bil. Derudover er det ikke undersøgt, hvor meget kunderne køber for pr. indkøb. Det kan derfor ikke udelukkes, at omsætningen i kroner fra kunder i bil er større end anført i materialet.

P-pladserne ved vores ejendom ligger på delstrækning 5 i høringsmaterialets afsnit om parkering. P-pladserne benyttes i dagtimerne stort set udelukkende af kunder til forretningerne, da der er korttidsparkering (1 time) hverdage i tidsrummet 9-18 og lørdage 9 – 13. P-pladserne er derfor ikke særligt attraktive i dette tidsrum for ejendommens beboere. Når der i høringsmaterialet er angivet en belægning på 65% - 85% i tidsrummene med tidsbegrænset parkering (forretningernes åbningstid) viser dette også, at P-pladserne i høj grad er af betydning for forretningernes kunder.

At nedlægge P-pladser foran vores ejendom Frederikssundsvej 163 – 173 vil absolut ikke være i overensstemmelse med Kommunenplanens vejnetsplan, hvor strækningen er udlagt som strøggade, som man ønsker skal være et handelsmæssigt samlingspunkt for bydelen. Det vil heller ikke være i overensstemmelse med Københavns Kommunes ønske om, at bibeholde de nuværende kvaliteter lokalt på Frederikssundsvej, da nedlæggelse af P-pladserne vil give tomme butikslokaler i stedet for en driftig handelsegade.

Hvis man virkelig vil fremme den offentlige trafik i Brønshøj, løse de trafikale problemer på Frederikssundsvej og i øvrigt udvikle bydelen, vil en metro være at foretrække i alle henseender.

### **Høring:**

[Højklasset busløsning på Frederikssundsvej](#) <sup>[2]</sup>

---

**Destinations URL:** <http://www.blivhoert.kk.dk/svar/2809>

### **Links:**

[1] <mailto:hk@ck.dk>

[2] <http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/h-jklasset-busl-sning-p-frederikssundsvej>



Brønshøj den 31. august 2011

Teknik- og Miljøforvaltningen

Center for Trafik

[nyfrederikssundsvej@tmf.kk.dk](mailto:nyfrederikssundsvej@tmf.kk.dk)

### **Vedr. højklasset busløsning på Frederikssundsvej**

Vejlaugget Håbets allé m.fl. skal hermed fremkomme med bemærkninger til forslaget til en højklasset busløsning på Frederikssundsvej. Vejlaugget Håbets Allé m.fl. omfatter 60 grundejere på og omkring Håbets Allé i Brønshøj og vejlaugets bestyrelse har deltaget aktivt i borgerdialogen, herunder i de to workshops, der har været afholdt, jf. bl.a. det vedhæftede indlæg på borgermødet den 24. februar 2010.

Indledningsvis bemærkes, at vejlaugget som udgangspunkt er enig i det overordnede mål bag forslagene - at fremme den kollektive trafik i området og sikre gode forbindelser til og fra Nørreport Station. Vi støtter dette mål både som lokale borgere og ud fra et generelt trafikpolitisk synspunkt. Vi mener imidlertid, at fremme af den kollektive trafik ikke kun skal handle om at nedbringe transporttiderne for den offentlige transport, men også skal medvirke til at øge trafikikkerheden, understøtte en nedbringelse af biltrafikken generelt, skabe et bedre bymiljø for borgerne og sikre et attraktivt handelsmiljø i nærområdet, så det undgås, at daglige indkøb kræver længere transport til skade for miljøet m.v.

Ifølge høringsmaterialet vil de fremlagte forslag – i varierende grad – medføre en kærkommen reduktion af biltrafikken på Frederikssundsvej, men i både den traditionelle løsning – og i særdeleshed i BRT-løsningen - vil denne trafik i væsentligt omfang i stedet ledes ud på de tilstødende veje til gene for beboerne på disse veje. Generne vil bestå i øget biltrafik og flere parkerede biler på tilstødende veje. Flere af vejene er rene "boligveje", der traditionelt kun har skullet bære trafik og parkering fra vejens beboere. Enkelte veje er endvidere private fællesveje, hvor de forøgede vedligeholdelsesomkostninger for vejene ved den øgede biltrafik vil skulle afholdes af grundejerne. Der savnes en analyse af, hvilke konsekvenser flytningen af biltrafikken vil have for de umiddelbart berørte beboere og grundejere samt konsekvenserne andre steder i vejnettet – både de miljømæssige, de økonomiske og de trafikikkerhedsmæssige.

Ingen af forslagene vil levne nødvendig plads til en højnelse af miljøet og trafikikkerheden omkring Frederikssundsvej. Det fremgår endvidere, at ingen af forslagene vil flytte transport fra biler til kollektiv trafik i nævneværdigt omfang, idet det øgede antal buspassagerer primært vil komme fra gående og cyklende (høringsmaterialet side 23). Høringsmaterialet indeholder ikke oplysninger om årsagen til dette, men det er velkendt, at busser er den mindst attraktive offentlige transportform ved blot lidt længere transportbehov, så set ud fra et ønske om at nedbringe bilismen i byen er valget af en forbedret busløsning ikke den rigtige – i stedet burde man se på løsninger, der i højere grad understøtter, at bilister vælger offentlig transport, f.eks. en udbygning af metroen, hvorved man også ville opnå et langt bedre miljø

omkring Frederikssundsvej, større trafiksikkerhed, hurtigere transport m.v. Der savnes en analyse af alternativer til busløsninger, der også understøtter andre hensyn end transporttiden.

BRT-løsningen – og til dels også en traditionel løsning - vil indebære en markant forringelse af miljøet ved fældning af en betydelig del af vejtræerne, give sværere passagemuligheder over Frederikssundsvej og medfører store og hurtigtkørende busser. Disse løsninger er i direkte modstrid med Københavns Kommunes egne mål for udvikling af byens gader og rum (bl.a. udtrykt i Handlingsplan for byrum), herunder planerne om at udvikle strøggadeområderne omkring Husum Torv og Bellahøj Torv. De er endvidere i direkte modstrid med formålet med den ombygning, der blev lavet af Frederikssundsvej i 1998, og som har skabt betydelig forbedret trafiksikkerhed, givet større tryghed for gående og cyklister og nedsat oplevelsen af Frederikssundsvej som en "barriere", der opdeler lokalområdet. Evalueringen af denne ombygning i 2004 viste, at antallet af tilskadedkomne fodgængere faldt med 50 %, at antal tilskadedkomne cyklister faldt med 60 %, at den generelle trafikhastighed faldt med 10-16 % og at trafikmængden faldt med 5 %. Ombygningen blev tildelt "Trafiklivsprisen" i 2001 og har været "rollemodel" for lignende sikkerhedsfremmende ombygninger på Hillerødgade, Blegdamsvej, Ålekistevej og Njalsgade.

Særligt BRT-løsningen må forventes at resultere i mindre trafiksikkerhed end før ombygningen i 1998, idet vejkrydsningen bliver markant længere og busbanerne giver mulighed for ulovlige overhalinger og "aftenræs". Den vil endvidere have en barrierевirkning og give oplevelse af en trafikkorridor, hvor det ikke er attraktivt at være cyklist og fodgænger. Bymiljøet forsvinder sammen med butikker, vejtræer og p-mulighederne. BRT-løsningen vil skabe så mange og betydelige ulemper for lokalmiljøet, trafiksikkerheden og det æstetiske miljø, at den aldrig burde være fremlagt som en mulig løsning.

Som det også fremgår af høringsmaterialet, er der langt det meste af dagen ingen problemer med bussernes fremkommelighed - problemerne opstår udelukkende i myldretiden, hvor bustrafikken er langsom og uregelmæssig. Årsagen skal udelukkende findes i den biltrafik, der også benytter Frederikssundsvej. Hvis man ønsker at fastholde, at der skal arbejdes videre med en forbedret busfremkommelighed bør udgangspunktet ikke være, at se på en fysisk ændring af Frederikssundsvej, der vil medføre en lang række gener for lokalområdet, men en analyse af, hvordan man reducerer biltrafikken på Frederikssundsvej, uden disse gener.

Som det fremgår, kan vi ud fra miljømæssige og trafiksikkerhedsmæssige hensyn ikke støtte, at der arbejdes videre med en BRT-løsning eller en traditionel løsning, og vi skal opfordre til, at der foretages de omtalte analyser af konsekvenser og alternative muligheder inden der evt. træffes beslutninger om at arbejde videre med den 3. busløsning (busbaner og dosering).

Med venlig hilsen

Bestyrelsen for Vejlaugets Håbets Allé m.fl.

Birgitte Myrup   Jan Aagaard   Jane Land   Carsten Valgreen   Michael Andersen

Publiseret den *BLIV HØRT* | Københavns kommunes digitale høringsportal  
(<http://www.blivhoert.kk.dk>)

Forside > Højklasset busløsning på Frederikssundsvej > Svar > Høringssvar: Birte Sørensen > Høringssvar: Birte Sørensen

---

## Høringssvar: Birte Sørensen

**Navn:**

Birte Sørensen

**Virksomhed / organisation:**

ShoebaLoo

**Postnr:**

2700

**By:**

Brønshøj

**Adresse:**

Frederikssundsvej 148

**Email:** [shoebaloo@mail.dk](mailto:shoebaloo@mail.dk) <sup>[1]</sup>

Som borger og butiksindehaver i Brønshøj undrer jeg mig over nødvendigheden af at bruge så mange penge på busløsninger som dybest set ikke bidrager med noget væsentligt til lokalsamfundet. Det der er brug for er en langsigtet løsning, som stor set alle råber og skriger på nemlig METRO til Brønshøj. Jeg tror næppe der er mange borgere i Brønshøj som synes at en besparelse i rejsetid med bus, på et par minutter er den store revolution.

Københavns Kommune bør tænke mere langsigtet og udforske om der ikke kan findes alternative løsninger til at begrænse bil- og bustrafik på Frederikssundsvej, ved at sikre bedre til og afkørselsforhold fra f.eks. Ruten til Hareskovvejen, som evt. også kunne benyttes til en hurtigbus fra Tingbjerg til Hovedbanegården. Hvorfor skal al bustrafik partout ledes gennem Frederikssundsvej/Nørrebro.

Jeg ser dagligt trafikbelastningen og kødannelser på Frederikssundsvej ud for min butik og det er i et meget begrænset tidsrum hvor der er kødannelse. Ca. en time hver morgen og en time hver eftermiddag. Det kan da ikke berettige, at der iværksættes så store investeringer, som der er fremlagt i de 3 løsningsforslag.

Som handelsdrivende i Brønshøj er jeg selvsagt ked af at der er tale om nedlæggelse af parkeringspladser. Som det er i dag er man som handelsdrivende afhængig af enhver kunde man kan få frem til sin butik til fods, på cykel eller i bil. Rigtig mange børnefamilier har travlt og det er ofte bekvemt at handle hvor man nemt kan parkere.

Synd og skam hvis det livlige handelsstrøg i Brønshøj skal lide under at Movia har et ønske om at yde en bedre service til sine kunder. Vi vil så sandelig også gerne give vores kunder en god service og det er ikke ved at forringe parkeringsforhold. Desuden besværliggøres leverance af varer hvis der ikke mulighed for af- og pålæsning udenfor butikken. Hvis vare leverance henvises til sidevejene vil det betyde øget trafik i villaområderne, som i dag er private veje som ikke har budget til vejvedligehold for den tungere trafik.

**Høring:**

[Højklasset busløsning på Frederikssundsvej](http://www.blivhoert.kk.dk/svar/2830) <sup>[2]</sup>

---

**Destinations URL:** <http://www.blivhoert.kk.dk/svar/2830>

**Links:**

[1] <mailto:shoebaloo@mail.dk>

[2] <http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/h-jklasseset-busl-sning-p-frederikssundsvej>



## Joanna Mai Skibsted

---

**Fra:** BIRTHE JENSEN [birthe.m.jensen@privat.dk]  
**Sendt:** 17. august 2011 20:35  
**Til:** TMFKP Frederikssundsvej  
**Emne:** busløsning

**Kategorier:** Blå kategori

17-08-2011

Efter at have set de 3 busløsningsforslag i Rytterskolens lokaler og hørt forslagene fremlagt er jeg blevet endnu mere skeptisk. Det minder lidt om de fejlslagne udretninger af vandløb med de udgifter det så senere medførte da man reetablerede åer og vandløb igen. Nu skal man absolut til det igen bare med Frederikssundsvej.

Vi har fået en flot og velfungerende vej med det gennemgående røde bånd til de flestes tilfredshed. Oven i købet endda premieret. Den vil vi gerne bevare. Vi er mange der husker forholdene før med mange påkørsler, ulykkestilfælde og dræbte. Og livsfarligt at krydse vejen både i og uden for fodgængerovergange. Alt dette for at komme 2 minutter hurtigere frem. Tankevækkende. 2 minutter betyder åbenbart mere end liv.

Foreslår i stedet at skrinlægge projektet og i stedet bruge pengene på at styrke buslinjerne til metrostationerne i Vanløse og Flintholm fra Husum, Brønshøj, Bellahøj. Det vil give mere mening og afkorte turen til byen meget mere end busforslagene.

Bruger selv meget bus 22 fra Husum til Vanløse sammen med mange andre og tager metroen derfra når jeg skal ind til byen. Det fungerer helt perfekt.

2A bruger jeg til arbejdet som sygeplejerske på Frederiksberg Hospital ligesom mange patienter. Det tager max. 15 minutter.

5 A bruger jeg lokalt mellem Husum og Brønshøj Torv til læge, tandlæge, frisør, inkøb m.m. ligesom mange andre lokale. Det er ikke alle der kan cykle eller har bil eller kan gå så langt.

Vil blive glad hvis forslaget bruges.

Venlig hilsen

Birthe Jensen og Mogens Jensen

Hellestedvej 27

2700 Brønshøj

Publiseret den *BLIV HØRT* | Københavns kommunes digitale høringsportal  
(<http://www.blivhoert.kk.dk>)

[Forside](#) > [Højklasset busløsning på Frederikssundsvej](#) > [Svar](#) > Høringssvar: Christian Larsen > Høringssvar: Christian Larsen

---

## Høringssvar: Christian Larsen

**Navn:**

Christian Larsen

**Virksomhed / organisation:**

Kirstens Konditori

**Postnr:**

2700

**By:**

Brønshøj

**Adresse:**

Frederikssundsvej 148 a

**Email:** [kirstens@email.dk](mailto:kirstens@email.dk) <sup>[1]</sup>

Jeg mener dette projekt mangler nogle væsentlige tal som jeg fra butikslivet Bavnevangelen til Brønshøj torv har indsamlet på begge sider af Frederikssundsvej (alt kan dokumenteres). Det man ikke har indberegnet trods de mange tal og statestikker, er de omsætningstal for butikslivet, som bare på nævnte strækning overraskende udgør ca 140-150 mio kr om året samt at det berører 170-180 ansatte. Tabet af pakeringspladser på denne strækning ( ca 2800-3000 handlende) i disse butikker hver dag, udgør ca 1200-1400 kunder i bil og vil medføre et voldsomt tab af omsætning og ansatte. Det vil for mere end 80% af butikkerne, betyde at det af den tilbageværende omsætning ikke er tilstrækkelig for at kunne overleve. Søborg hovedgade og Nørrebrogade taler for sig selv!!!!

Politikerne taler om flere i arbejde, vækst osv.....

hvorfor ikke vente med at se hvad en eventuel betalings-ring udgør? Måske den i sig selv udgør redueringen af trafik på Frederikssundsvej så vi kunne bruge 100 mio. på skoler eller plejehjem i stedet for.

Tabet af arbejdspladser og omsætning vil bare på nævnte strækning (kun 300meter) også medføre et tab på 100-120.000kr årligt til foreningslivet i bydelen, så som sportsklubberne, ældrerådet, natteravnene og mange mange flere gode aktiviteter i lokalområdet.....for ikke og tale om de unges fritidsjob og samarbejdet med skolernes praktikordning som udgør omkring ca 100 elever fra skolerne i lokal-området om året . Så på vegne af rigtig mange forretninger omkring Brønshøj Torv er den eneste acceptable busløsning fra Bavnevangelen til Brønshøj Torv at alle parkeringspladser bevares og at bussen skal styres i begge retninger via trafiklys, så den kommer først afsted og ikke sinkes af trafikken i myldretiden.

Bus-øen på Brønshøj torv lyder i øvrigt som en rigtig god løsning, således at buspassagerene ikke er til gene for cyklisterne når de går ud af bussen.

Til sidst tænker jeg også, at i værste fald hvis parkerings-pladserne fjernes, hvor mange af de mange biler vil ikke lige dreje ind til bageren eller andre i de 2-3 min, og alligevel forsinke trafikken i bus-banen hver dag.....og så vi jo lige vidt hvis det sker 10 gange om dagen ud af 1200-1400 biler.

**Høring:**

[Højklasset busløsning på Frederikssundsvej](#) <sup>[2]</sup>

---

**Destinations URL:** <http://www.blivhoert.kk.dk/svar/2811>

**Links:**

[1] <mailto:kirstens@email.dk>

[2] <http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/h-jklasseset-busl-sning-p-frederikssundsvej>

Publiseret den *BLIV HØRT* | Københavns kommunes digitale høringsportal  
(<http://www.blivhoert.kk.dk>)

[Forside](#) > [Højklasset busløsning på Frederikssundsvej](#) > [Svar](#) > [Høringssvar: Signe Hald Andersen](#) > [Høringssvar: Signe Hald Andersen](#)

---

# Høringssvar: Signe Hald Andersen

**Navn:**

Signe Hald Andersen

**Virksomhed / organisation:**

E/F Frederikssundsvej 25

**Postnr:**

2400

**By:**

København NV

**Adresse:**

Frederikssundsvej 25. 3. th

**Email:** [sha\\_26@hotmail.com](mailto:sha_26@hotmail.com) <sup>[1]</sup>

Kære Medlem af Miljø- og Teknikudvalget i Københavns Kommune

Forestil dig, at du sidder i din bedste stol – ja, du ved, den bløde ved vinduet, hvor lyset er helt perfekt, til at læse eller sludre. Du sidder der måske allerede, nu hvor du læser høringssvarene ang. fremtidens busløsning på Frederikssundsvej. Forestil dig så, at der hele tiden, med 5 eller endog så lidt som 3 eller 2 minutters mellemrum standser eller starter en bus lige udenfor vinduet. Larmen og vibrationerne fra bussens motor sætter sig i bygningen, og får vinduerne til at vibrere. Nu er du jo heldigvis helt opslugt af de spændende høringssvar, og lægger derfor ikke så meget mærke til larmen, men du husker alligevel på de mange andre gange hvor nydelsen ved at sidde i den gode stol er blevet forstyrret af den evindelige og ujævne larm fra busserne.

Det er en varm dag – og solen bager. Du tøver dog med at åbne vinduerne ved siden af stolen, vel vidende at den giftige dieseludstødning fra den standsende og startende bus så vil sive lige ind i dine stuer, ind til dine legende børn eller din gravide kone. Samtidig vil larmen fra bussen så være så høj, at du ikke længere vil kunne koncentrere dig om læsningen. Du beslutter dig i stedet for at gå ned i den nærmeste kiosk, og købe en kold cola. Da du åbner døren ud til gaden må du først bede en større gruppe af ventende buspassagerer om at træde til side, for at du komme ud. De flytter sig - nogle venligt og undskyldende, andre lidt mere vrangvilligt. På vejen ud kan du ikke undgå at lægge mærke til de betydelige mængder affald ventende buspassagerer har efterladt – cigaretskod, plastikflasker, papirstykker, madrester mv. - lige foran din indgangsdør. Du henter en cola i kiosken og går tilbage mod din indgangsdør – der har i mellemtiden været en bus, så mængden af ventende passagerer er betydeligt formindsket. Nok til at du nu kan se den rumænske tigger, der på det seneste er blevet fast inventar, der foran din gadedør – det er et godt sted at sidde at tigge på grund af den store mængde buspassagerer. I dag sidder hun faktisk lige foran døren og du må bede hende flytte sig, for at du kan komme ind i trappeopgangen. Du bemærker i forbifarten, at der er kommet endnu et graffiti-tag på den i forvejen overmalede hoveddør. Et godt bud er, at det er blevet efterladt af en ventende buspassager, for de andre hoveddøre på vejen (dem, der ikke ligger lige ud til et busstoppested) er ikke nær så overmalede.

Ovenstående er ikke fiktion, men beskriver de faktiske forhold for os der bor lige ved et busstoppested i København – på Frederikssundsvej 25 i Københavns nordvestkvarter. Tro os, der er ingen overdrivelser i beskrivelsen – og vi kunne endda have tilføjet yderligere, som vil understøtte vores pointe om, hvor stor en belastning det er for en ejendom at have et busstoppested lige ved hoveddøren. Selvom vi selvfølgelig alle er store tilhængere af et veludbygget offentligt transportsystem.

Vi kan naturligvis flytte et andet sted hen, eller kunne havde ladet være med at bosætte os lige her, og på den måde undgå generne ved at bo ved et busstoppested – de muligheder er der jo altid. Det ville dog ikke løse problemet, idet bustrafikken så ville genere de nye eller andre beboere. Samtidig er vi glade for vores ejendom og vores lejligheder, og mener heller ikke at kommunen kan være interesseret i at borgere sådan skræmmes ud af byen, til de stille og kedelige parcelhuskvarterer i forstadskommunerne. Vi forestiller os at Københavns kommunes – og især Miljø- og Teknikudvalgets – primære interesser ligger i at skabe og bevare en attraktiv by, hvor det er godt at bo for alle, alle steder.

På den baggrund hilser vi da også de nye tiltag om ændringen af bustrafikken på Frederikssundsvej velkommen. Som nævnt, er vi alle store tilhængere af den offentlige transport, og synes det er vigtigt at give denne transportform gode betingelser i byen. Men vi hilser den også velkommen fordi vi håber på, at omlægningen af bustrafikken på Frederikssundsvej kan ændre forholdene foran vores ejendom i en positiv retning. Vi har derfor nærstuderet bilagsmaterialet til de tre forslag til omlægningen af bustrafikken, og kan se at de i varierende grad ændrer forholdene hos os. Nogle endda til det værre, ikke mindst fordi der i visse forslag lægges op til etablering af flere busruter ad Frederikssundsvej, og dermed flere ventende buspassagerer, og standsende og startende busser foran vores ejendom. Puha.

Vi er indstillet på at busstoppestedet ved vores ejendom ikke kan nedlægges eller flyttes længere ned ad vejen (i så fald vil det jo også bare genere nogle andre borgere, og det kan vi selvfølgelig ikke bakke op). Men vi kan se at f.eks. den løsning, der kaldes Bus Rapid Transit, vil flytte bussen ud på midten af vejen, væk fra vores facade, samtidig med, at løsningen lægger op til en udflytning af busstoppestedet til en midterhelle. Tro os, sådan en løsning vil gøre en kæmpe positiv forskel for beboerne i vores ejendom, og minimere de beskrevne gener ved at bo lige ved et stoppested. Omvendt vil etableringen af den såkaldte traditionelle løsning, der, så vidt vi kan vurdere, ikke vil ændre forholdene ved vores ejendom, være en næsten mareridtsagtig situation, idet den nye busløsning på Frederikssundsvej (uanset udformningen) vil skabe bedre busfremkommelighed og dermed flere passagerer – og altså endnu flere ventende passagerer, mere affald, og flere tags foran og på vores hoveddør. Vi er altså af den overbevisning, at kun den første løsning – Bus Rapid Transit – vil være tilfredsstillende for os, og vil gerne indstille til, at det er den løsning der vedtages.

Vi håber at Miljø- og teknikudvalget vil tage vores høringssvar i betragtning når de beslutter hvordan fremtidens busløsning skal se ud på Frederikssundsvej. Vi repræsenterer selvfølgelig kun en lille del af de borgere der bliver berørt af løsningen, men i modsætning til buspassagererne, berører løsningen et meget væsentligt aspekt af vores liv – nemlig kvaliteten af vores bolig, og kvaliteten af opholdet i vores bolig. Hvor vi sover, spiser, slapper af og opdrager vores børn – hvor vi lader op til hverdagens og livets mange udfordringer. Tro os, lidt fred fra buslarmen og de ventende buspassagerer vil gøre en kæmpe forskel for vores livskvalitet.

Afslutningsvist vil vi også gerne slå et slag for, at kommunen fremskynder indførelsen af hybridbusser i det offentlige transportsystem – hvorfor mon det tager så lang tid, når de findes og fungerer i andre europæiske storbyer? Det vil løse en stor del af både støj- og forureningsproblemerne for borgere, der bor ud til byens busgader. Og som en lille krølle vil vi tillade os at foreslå, at man supplerer den foreslåede bussluse ved Nørrebro Station med en tilsvarende bussluse på Frederikssundsvej – enten ved krydset ved Frederiksborgvej eller endnu længere ude. Det vil kunne løse en stor del af fremkommelighedsproblemerne for busserne i den indre del af Nordvest.

På vegne af E/F Frederikssundsvej 25, 2400 København NV

Signe Hald Andersen

**Høring:**

Højklasset busløsning på Frederikssundsvej <sup>[2]</sup>

---

**Destinations URL:** <http://www.blivhoert.kk.dk/svar/2770>

**Links:**

[1] [mailto:sha\\_26@hotmail.com](mailto:sha_26@hotmail.com)

[2] <http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/h-jklasseset-busl-sning-p-frederikssundsvej>

Publiseret den *BLIV HØRT* | Københavns kommunes digitale høringsportal  
(<http://www.blivhoert.kk.dk>)

[Forside](#) > [Højklasset busløsning på Frederikssundsvej](#) > [Svar](#) > Høringssvar: Egon Fuglsang > Høringssvar: Egon Fuglsang

---

## Høringssvar: Egon Fuglsang

**Navn:**

Egon Fuglsang

**Postnr:**

2700

**By:**

Brønshøj

**Adresse:**

Klintevej 31

**Email:** [fuglsang@events.dk](mailto:fuglsang@events.dk) <sup>[1]</sup>

Der foreligger nu 3 forslag til løsning af "busproblemer" på Frederikssundsvej. Fælles for alle forslag er, at der mindst skal bruges 60 mill. kr til en løsning der er "nul og niks" - få minutters hurtigere fremkommelighed. Kigger man meget kritisk på bussernes fremkommelighed er problemet primært om eftermiddagen ud af byen mellem ca. kl. 15-17 på strækningen mellem Åkandevej og Husum Torv. Om morgenen er problemet til at overse. Min erfaring er, at busserne stortset uden problemer stryger igennem mellem Husum og Brønshøj Torv.

Problemet om eftermiddagen kan løses fra dag 1 ved at lade busserne køre bag om til Husum Torv, dvs. via Åkandevej og Storgårdsvej. Det kræver kun ændring af lyssignalet ved Åkandevej/Frederikssundsvej - højre svingspil - og nyt lyssignal ved Åkandevej/Gadelandet - venstre svingspil. Hertil kommer lidt elektronisk skiltning. Alt i alt en minimal udgift, da stoppestederne er der i forvejen. Løsningen vil give en gevinst, der vil være større end de 3 forslag.

De mange millioner, der bliver frigivet, kan så bruges til andre ting i området - ansættelse af en gartner, der kan passe Rytterskolens have, fjerne ukrudtet på Brønshøj og Husum Torv og deslige. Det fortjener området. Hertil kommer anlæggelse af de 2 manglende ramper ved Tingbjerg, så at man får en bedre afgang og tilgang til Hillerød via Hillerødmotorvej. En forbedring, der vil gavne ikke bare Brønshøj/Husum/Tingbjerg men også Søborg og Emdrup.

Alt i alt bør politikerne tænke sig godt om, når de skal tage stilling til de 3 forslag. Alle forslag vil få negativ konsekvens for forretningerne på Frederikssundsvej - "doserings" forslaget mindst. Kendetegnet for alle forslag er, at der mangler konsekvensberegninger af de disse forhold.

**Høring:**

[Højklasset busløsning på Frederikssundsvej](#) <sup>[2]</sup>

---

**Destinations URL:** <http://www.blivhoert.kk.dk/svar/2767>

**Links:**

[1] <mailto:fuglsang@events.dk>

[2] <http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/h-jklasset-busl-sning-p-frederikssundsvej>

Publiseret den *BLIV HØRT* | Københavns kommunes digitale høringsportal  
(<http://www.blivhoert.kk.dk>)

Forside > Højklasset busløsning på Frederikssundsvej > Svar > Høringssvar: Grethe Vestergaard > Høringssvar: Grethe Vestergaard

---

## Høringssvar: Grethe Vestergaard

**Navn:**

Grethe Vestergaard

**Postnr:**

2700

**By:**

Brønshøj

**Adresse:**

Sonnerupvej 85

**Email:** [gbv@esajasskolen.dk](mailto:gbv@esajasskolen.dk) <sup>[1]</sup>

Jeg forstår ikke at man vil bruge så mange penge på at få busserne hurtigere igennem Frederikssundsvej. Jeg mener, at der er en del problemer, som man ikke har taget højde for.

1. Jeg tror, at der vil blive et stort øget pres på de private veje af biler, der vil søge parkeringspladser når de skal handle, fordi man sløjfer parkering på Frederikssundsvej. I forvejen er det rigtig svært at komme igennem mange af de små veje mellem Husum torv og Brønshøj torv, og jo flere der vil parkerer, jo sværere bliver det at komme igennem. Prøv selv at kører gennem f.eks. Kildebrøndevej. Mange lastbiler må i øjeblikket bakke ud igen, når de er kommet ind på vores veje, fordi de ikke kan komme igennem p.g.a. parkerede biler.

2. der bliver større pres af både person og lastbiler på småvejene omkring Frederikssundsvej, fordi der flere steder bliver venstresving forbudt p.g.a. busbanen. Det bliver et kæmpe problem for os som bor her. Vi har netop fået lavet stille område, og kan nu se hen til øget trafik på i forvejen svært fremkommelige små veje.

Kan man som kommune stadig tillade sig at sige at det er private veje, som borgeren selv må vedligeholde, når man planlægger øget offentlig trafik?? Det tror jeg faktisk ikke, og så må man jo indregne i budgettet for busbanerne, at man evt. er nødt til at tage ejerskabet af vejene tilbage på kommunehænder!

3. Ifølge køreplanen for bus 350 er der afsat 1 min mellem hver stop, det kan vel ikke gøres hurtigere i en ny plan.

Man siger også at man regner med at få pengene ind igen ved at øge passagertallet, men er der overhovedet plads til alle de passagerer, eller er man så også nødt til at øge antal afgang- og er det så ikke busserne der kommer til at generer hinanden- Det råber efter en METRO!

4. Nu kommer så det nye, at man også regner med at der kommer en betalingsring omkring København- så løser problemet sig måske helt af sig selv. Bilerne bliver udenfor byen, og busserne har det hele for sig selv!

Og vi omkring Frederikssundsvej kan beholde et velfungerende indkøbsstrøg, som man ikke har magen til ret mange steder. Lad os dog få lov til at beholde det!!

5. For ganske få år siden brugte man rigtig mange penge på at få lage lydæmpende asfalt på Frederikssundsvej, nu har man så tænkt sig at bryde det hele op igen, og bruge millioner på at lave busbaner. Er det så den endelige løsning, eller kommer dr noget nyt om 4-5- år?

Lad dog det projekt ligge, brug vores skatte kroner på noget fornuftigt!



**Høring:**

Højklasset busløsning på Frederikssundsvej [2]

---

**Destinations URL:** <http://www.blivhoert.kk.dk/svar/2742>

**Links:**

[1] <mailto:gbv@esajasskolen.dk>

[2] <http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/h-jklasset-busl-sning-p-frederikssundsvej>

Publiseret den *BLIV HØRT* | Københavns kommunes digitale høringsportal  
(<http://www.blivhoert.kk.dk>)

[Forside](#) > [Højklasset busløsning på Frederikssundsvej](#) > [Svar](#) > [Høringssvar: Henrik R Gudbergesen](#) > [Høringssvar: Henrik R Gudbergesen](#)

---

## Høringssvar: Henrik R Gudbergesen

**Navn:**

Henrik R Gudbergesen

**Postnr:**

2700

**By:**

Brønshøj

**Adresse:**

Bakkekammen 16

**Email:** [drhg@dadlnet.dk](mailto:drhg@dadlnet.dk) <sup>[1]</sup>

Ifbm. etableringen af en ny løsning for Frederikssundsvej, mener jeg at dette overordnet set er meget fornuftigt.

Jeg er ikke overbevist om at den vil have en negativ effekt på butikslivet, da den på trods af færre parkeringsmuligheder vil bibringe flere personer til forretningerne ved at tilbyde hurtigere og bedre offentlig transport.

Hvad vigtigst er, mener jeg at man i for lille en grad vælger at fokusere på udbygning af denne strækning direkte med Husum Station og indirekte med Vanløse Station / Metro f.eks. via Husum Torv.

**Høring:**

[Højklasset busløsning på Frederikssundsvej](#) <sup>[2]</sup>

---

**Destinations URL:** <http://www.blivhoert.kk.dk/svar/2686>

**Links:**

[1] <mailto:drhg@dadlnet.dk>

[2] <http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/h-jklasseset-busl-sning-p-frederikssundsvej>

Publiseret den *BLIV HØRT* | Københavns kommunes digitale høringsportal  
(<http://www.blivhoert.kk.dk>)

Forside > Højklasset busløsning på Frederikssundsvej > Svar > Hørings svar: H-J Kofoed > Hørings svar: H-J Kofoed

---

## Hørings svar: H-J Kofoed

**Navn:**

H-J Kofoed

**Postnr:**

2700

**By:**

Brønshøj

**Adresse:**

Knabstrupvej 42

**Email:** [kofoed@mensa.dk](mailto:kofoed@mensa.dk) <sup>[1]</sup>

**Øvrige kontakt- oplysninger:**

tlf. 388 00 717, mob. 60667717

Det bedste vil være, at bruge pengene på noget bedre, men af de tre modeller er: "Busbaner og dosering" det eneste ordentligt gennemtænkte, idet kun dét i acceptabelt omfang tager hensyn til, at Frederikssundsvej er bydelens hande lsgade.

Ifølge de viste beregninger kommer 21% af kunderne i bil, og lur mig, om ikke bilisterne også trækker de største bon'er. De fleste forretninger vil ikke kunne overleve uden bilkunderne. Det er selvfølgelig synd for forretningsindehaverne, men det er langt værre for de lokale borgere (og miljøet), da der så skal køres meget længere efter almindelige indkøb.

Så nytter det ikke, at der måske kommer andre forretninger, for de dækker ikke det oprindelige behov.

**Høring:**

[Højklasset busløsning på Frederikssundsvej](http://www.blivhoert.kk.dk/svar/2759) <sup>[2]</sup>

---

**Destinations URL:** <http://www.blivhoert.kk.dk/svar/2759>

**Links:**

[1] <mailto:kofoed@mensa.dk>

[2] <http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/h-jklasset-busl-sning-p-frederikssundsvej>

## **Hurtigere frem med busser på Frederikssundsvej i Brønshøj - den eneste togløse bydel i København!**

Kommunen har fremkommet med 3 løsninger til busløsning på Frederikssundsvej for at de passagerer, der kører med bus GENNEM HELE 2700 og til Nørrebro station,(evt.) kunne SPARE 1,5 minut og for at Kommunen kan spare på busomkostningerne. Til det vil Kommunen gerne anvende 60-120 mill. kr.!

Da kommunen gennemgik forslagene den 16.8 på Rytterskolen i Brønshøj kom yderligere oplysninger: Busserne på Frederikssundsvej i Brønshøj har flere passagerer end Husum station Frederikssundsvej er den vej i København, der har flest buspassagerer Passagerer anvender kun busserne til korte stræk!

## **Brønshøj BØR HAVE METRO NU og Frederikssundsvej bør IKKE ændres - kun små tilpasninger, så som busbane ved lyskryds og grøn bølge.**

### **Aktuelle oplysninger**

Frederikssundsvej i 2700 er bydelens eneste strøggade og er også betegnet som strøggade i kommunens planer (så kan den ændres radikalt?).

Der er kun handelsliv og cafeer i 2700 på Frederikssundsvej og vi har ikke som andre bydele handelsliv på andre gader (dog lidt ved Husum Torv).

Der bor ca. 39.500 borgere i Brønshøj-Husum og vi er den eneste togløse bydel i København (vi har også et utidssvarende kultur/medborgerhus og intet sundhedshus mv.)

Vi mangler fra- og til-kørselsveje - stort set alle skal gennem Frederikssundsvej

Nogle borgere skal anvende op til 1 time for at komme til Hovedbanen og Nørreport fordelt på en gåtur 0,9 km. (Pilesvinget-Frederikssundsvej), dernæst 2A eller 5A/350S til byen - det tager inkl. ventetid ca. 45-50 min.

### **Er det rimeligt? Og er det rimeligt i forhold til andre af Københavns bydele.**

Så at spare 1% af transporttiden er intet for os. Og passagerer gider ikke skifte nogle gange, så skal man vente ved skift og usikkerhed om bustider mv. Det tager mindst lige så lang tid og det er ikke behageligt at skifte, ej heller at sidde i bus!

Frederikssundsvej belastes også af, at alle borgere i Tingbjerg skal til Frederikssundsvej for at komme videre med bus.

Tingbjerg er 'spærret' inde med kun adgang fra Åkandevej (og hvis man har bil, så KUN ene retning af Haveskovvej og Gladsaxe).

Mange borgere vil og har ikke tid til at anvende så meget tid på transport. Hvis man fx skal til Magasin og tilbage igen med det samme tager næsten 2 timer og 2 x 2 zoner. Til eksempel ville samme tur fra Vanløse tage max 40 min. Og koste 1 x 2 zoner.

### **Jeg foreslår følgende løsningsmuligheder for hurtigere igennem Brønshøj:**

- Metro NU OG HER - vi bor 39.500 borgere her og skal bruge unødigt LANG transporttid - det burde være argument nok for en Metro!
- Grøn bølge for busser
- Højrebane for busser ved de kryds, hvor det er muligt
- Ændre billetteringssystemet hurtigst muligt og sørg for billetten kan aflæses!
- Krydset ved Husumvej/Føtex ændres, så trafikproppen minimeres - fx ved tilkørsel til Føtex fra Gadelandet
- Bus 5A kører rundt om Marbjergvej og så Husumvej, så tæt på Husum station som muligt
- Bus 10 forlænges til Husum station ad Gadelandet, altså så den kører Flintholm st. til Husum St.

### **I myldretiden ændres busserne, så nogle kører**

- Bus direkte fra Tingbjerg over Hareskovvej til Nørrebro station (jeg har talt op til 22 passagerer, der skifter bus ved krydset Veksøvej fra 2A til 5A i myldretiden- tænk, hvad det tager minutter!!)
- Non-stop-busser fra Brønshøj Torv/Bellahøj til henholdsvis Hovedbanen og Nørreport (non-stop busser har kørt for mange år siden) fx med stop Fuglebakken og Forum st eller LIDT FØR stationerne, så bussen ikke skal køre en omvej
- Bus fra Herlev/Mørkhøjvej/Novembervej kører fx til Husum station, ad Gadelandet/Hareskovvej til byen eller ad Slotsherrensvej til byen/stationer
- S-tog hver 10 min. på Husum station - gennem hele døgnet
- Bus til Buddinge station ad Åkandevej/Tingbjerg

### **Etablering af VEJ-forbindelser (i dag skal langt de fleste passere Frederikssundsvej):**

- Etablering af til- og fra-kørsel til Hareskovvej/Hillerød motorvejen i nordlig retning
- Etablering af vej til Tingbjerg fra Bystævneparken til Ruten, så busser og biler hurtigere kan komme ud (Tingbjerg er 'spærret inde' og det tager for lang tid at komme til noget i byen)
- Etablering af vej fra Ruten til Mørkhøjvej

### **Kommunens strategi ?**

Hvad er kommunens strategi og planer for trafik for bydelene ?

#### **Skal der være samme tilbud for alle bydelene?**

#### **Hvor lang tid skal Københavns borgere i bydelene anvende med de offentlige for at komme til Hovedbanen og til Nørreport (til kulturlivet) ?**

Er Brønshøj bare nedprioriteret?

Hvorfor skal borgere i Brønshøj være den eneste bydel uden tog?

Hvorfor skal Brønshøj-borgere anvende mindst 5 gange så lang tid for at komme til byen som borgere i fx Vanløse?

Hvorfor skal borgere i Brønshøj betale ekstra klip for at komme frem og på nogle billetter, så som Orange?

Hvorfor skal Brønshøj-borgere ikke have tilbud af offentlige transport, fx samme sekvens af transportmuligheder? Metroen kører jo hele døgnet hver 4. minut.

Vores huspriser falder, når tilbuddene forringes og der er i forvejen ikke for mange tilbud i bydelen.

Jeg foreslår Kommunen genoptager etablering af Metro til Brønshøj og foretager sig nogle af de overover nævnte forholdsvis 'billige' løsningsmuligheder.

Det vil minimere trafikken og forøge fremkommeligheden på Frederikssundsvej og huspriserne vil stige og ikke som nu falde!

Med venlig hilsen

Karen Margrete Rasmussen

Publiseret den *BLIV HØRT* | Københavns kommunes digitale høringsportal  
(<http://www.blivhoert.kk.dk>)

[Forside](#) > [Højklasset busløsning på Frederikssundsvej](#) > [Svar](#) > [Høringssvar: Jan Hansebn](#) > [Høringssvar: Jan Hansebn](#)

---

## Høringssvar: Jan Hansebn

**Navn:**

Jan Hansebn

**Postnr:**

2700

**By:**

København/Brønshøj

**Adresse:**

Svend Gønges Vej 5

**Email:** [janerikhansen55@hotmail.com](mailto:janerikhansen55@hotmail.com) <sup>[1]</sup>

vent dog med at foretage ændringer på frederikssundsvej og spar pengene til letbanen bliver vedtaget

der er ingen grund til at øsle med borgernes penge på et projekt, som de færreste får gavn af.

resultatet vil blive, at man i stedet farer til storcentrene frem for at handle lokalt. man vil ødelægge al lokalhandel frem for netop at fremme dette.

ingen vinder noget ved at spare et par minutter, kun dem som sidder og planlægger.

Det er dem som tjener på dette vanvittige projekt - ingen andre.

p.s. jeg er selv bruger af både bus og cykel i København, men også bilejer.

**Høring:**

[Højklasset busløsning på Frederikssundsvej](#) <sup>[2]</sup>

---

**Destinations URL:** <http://www.blivhoert.kk.dk/svar/2699>

**Links:**

[1] <mailto:janerikhansen55@hotmail.com>

[2] <http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/h-jklasseset-busl-sning-p-frederikssundsvej>

Aug. Borgerrådene! Bredby I  
 (K. Buskøwigen?) D. 29. August.

Efter at have været med 2011

til mødet d. 16 august i "På Høj-  
 skolen" på Bredby. Tom. Skole  
 ni sandhed er det bliver den  
 allerbedste løsning for bla. de  
 sine foreninger, spejder og nærliggende  
 skole, hvis det også skal gå  
 og sine bedsteforældre, også for at  
 hestonge, det skal ikke være  
 om i Supermarkedet, i vores  
 (højeste by) ni havde (engang) og  
 (højeste) (højeste), (højeste) (højeste)  
 det er (højeste), det er (højeste) (højeste)  
 (højeste) (højeste) (højeste) (højeste)  
 med det er (højeste) (højeste) (højeste)  
 (højeste) (højeste) (højeste) (højeste)

II

overordnet ikke give en

bedre løsning, og hvad betyder

noget markeds for alle det, Bussens

Det alene kan det ikke alene

Det vil være bare for det tid,

mandet hvad (det betyder Markeds

der mangler vi.) I god tid det også!

Vi skal sættes også fase på de

de gamle køn hvad, der er bilene

nu går det det ny bage, der er

det og mange steder gennem!

af med lidt forurening ?

-4- med det-gener ?

afis der skal gøre Bussens og

igen den nye kan! Det er jo ikke

en motor, vi skete de det jo i

den tid. Så er der også lige det

der nye det - den gamle det også





Publiseret den *BLIV HØRT* | Københavns kommunes digitale høringsportal  
(<http://www.blivhoert.kk.dk>)

Forside > Højklasset busløsning på Frederikssundsvej > Svar > Høringssvar: køhler > Høringssvar: køhler

---

## Høringssvar: køhler

**Navn:**

køhler

**Postnr:**

2700

**By:**

brh,

**Adresse:**

frederikssundsvej 186

**Email:** [koehler@vip.cybercity.dk](mailto:koehler@vip.cybercity.dk) <sup>[1]</sup>

på en dag hvor solen skinner fra en skyfri himmel, vil en vejrudsigt, der melder om et forestående regnvejr, få mennesker til at skifte påklædning, og eventuelt medbringe paraply.

ændrede forudsætninger, betyder at der reageres ud fra den nye situation.

med et forestående folketingsvalg der afholdes senest 12. november 2011, og muligt skifte til en regering ledet af S og SF, der truer med, at en af deres første handlinger er oprettelse af en betalingsmur for biler, der har ærinde i københavn. og på den måde totalt ændrer trafikken i københavn, inclusive frederikssundsvej.

det betyder, at den trafiksituation der var årsag til fremsættelsen af forslaget om en højklasset løsning for busser på frederikssundsvej, muligvis ikke er til stede efter 12. november i år.

det vil sige at beslutningsgrundlaget er ændret, og man bør på københavns rådhus handle derefter, og udvise rettidig omhu, ved at udsætte , eller endnu bedre, aflyse beslutningen om en udgift på ca 100 millioner skattekrone, indtil man har et beslutningsgrundlag der rækker mindst en regeringsperiode frem.

**Høring:**

[Højklasset busløsning på Frederikssundsvej](http://www.blivhoert.kk.dk/svar/2774) <sup>[2]</sup>

---

**Destinations URL:** <http://www.blivhoert.kk.dk/svar/2774>

**Links:**

[1] <mailto:koehler@vip.cybercity.dk>

[2] <http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/h-jklasses-busl-sning-p-frederikssundsvej>

Publiseret den *BLIV HØRT* | Københavns kommunes digitale høringsportal  
(<http://www.blivhoert.kk.dk>)

[Forside](#) > [Højklasset busløsning på Frederikssundsvej](#) > [Svar](#) > [Høringssvar: Lars Cramer-Petersen](#) > [Høringssvar: Lars Cramer-Petersen](#)

---

## Høringssvar: Lars Cramer-Petersen

**Navn:**

Lars Cramer-Petersen

**Virksomhed / organisation:**

Grundejerforeningen Holcks Plads

**Postnr:**

2700

**By:**

Brønshøj

**Adresse:**

Lars Cramer-Petersen Holcks Plads 18 2700, Brønshøj

**Email:** [lars@cramer-petersen.dk](mailto:lars@cramer-petersen.dk) <sup>[1]</sup>

**Øvrige kontakt- oplysninger:**

Som en hastesag ønskes oplysning om de planer, som et konsulentfirma for Københavns Kommune har stillet forslag om vedr. etablering af 12 parkeringspladser på Holcks Plads som led i planerne om busvejsløsningen for Frederikssundsvej.

Tegninger og oplysninger herom ønskes oplyst, evt som aktinsigt

**Høring:**

[Højklasset busløsning på Frederikssundsvej](#) <sup>[2]</sup>

---

**Destinations URL:** <http://www.blivhoert.kk.dk/svar/2704>

**Links:**

[1] <mailto:lars@cramer-petersen.dk>

[2] <http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/h-jklasset-busl-sning-p-frederikssundsvej>

Publiseret den *BLIV HØRT* | Københavns kommunes digitale høringsportal  
(<http://www.blivhoert.kk.dk>)

[Forside](#) > [Højklasset busløsning på Frederikssundsvej](#) > [Svar](#) > [Høringssvar: Lis Rasmussen](#) > [Høringssvar: Lis Rasmussen](#)

---

## Høringssvar: Lis Rasmussen

**Navn:**

Lis Rasmussen

**Virksomhed / organisation:**

Marie Dissy

**Postnr:**

2700

**By:**

Brønshøj

**Adresse:**

Krabbeholmsvej 3

**Email:** [marie.dissy2@gmail.com](mailto:marie.dissy2@gmail.com) <sup>[1]</sup>

Jeg kan helt og aldeles tilslutte mig bager Christian Larsen´s svar. Det vil være en katastrofe med en busbane på Frederikssundsvej. Så må endnu flere forretninger se i øjnene at slaget er tabt og dreje nøglen. Skal vi efterhånden kun handle ind centre og ikke i de lokale forretninger??????????????

**Høring:**

[Højklasset busløsning på Frederikssundsvej](#) <sup>[2]</sup>

---

**Destinations URL:** <http://www.blivhoert.kk.dk/svar/2828>

**Links:**

[1] <mailto:marie.dissy2@gmail.com>

[2] <http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/h-jklasseset-busl-sning-p-frederikssundsvej>

Publiseret den *BLIV HØRT* | Københavns kommunes digitale høringsportal  
(<http://www.blivhoert.kk.dk>)

[Forside](#) > [Højklasset busløsning på Frederikssundsvej](#) > [Svar](#) > [Høringssvar: Lis Søkvist](#) > [Høringssvar: Lis Søkvist](#)

---

## Høringssvar: Lis Søkvist

**Navn:**

Lis Søkvist

**Virksomhed / organisation:**

Privatperson/ Lokaludvalget

**Postnr:**

2700

**By:**

Brh.

**Adresse:**

Brovænget 9,

**Email:** [lis\\_soekvist@post.tele.dk](mailto:lis_soekvist@post.tele.dk) <sup>[1]</sup>

Vedr. omlægning/ændring af Frederikssundsvej (Busfremkommelighed. Det ser ikke ud som om kommunen tager hensyn til, at den ringe forbedring i fremkommelighed og måske nogle få besvarelser på færre busser , der helt overgås af de økonomiske konsekvenser det vil få for vort handelsliv og de længere afstande borgerne vil få, ved færre stoppesteder. D.v.s. at de par minutter der indhentes på buslinien ,sættes til ved en længere spadseretur ( altså hvis man kan gå?) I yderste konsekvens vil en del butikker komme til at lukke og borgerne vil få længere til at handle. Skatteindtægterne til Købehavn vil forsvinde, så det bliver dobbelt skade.Men vi kan jo alle sammen flytte uden for byen.

Det ville være dejligt, hvis politikere og embedsmænd også som befolkningen kunne finde langt mere presserende formål at bruge pengene til. F. eks. vedligeholdelse af vore veje, som er godt ødelagte i asfalten eller evt. lægge ny dæmpende asfalt, hvis vi skal blive inden for magistratsafdelingen. For ellers er der meget mere. ( Sundhed og sygdom m.m.) Borgerne er tilfredse med den Frederikssundsvej , som vi har, men har dog nogle små ønsker:

Flyt trafiksignalet ved Vestvolden tilbage mod Herlev ved Åfløjen og lav en gang/cykelbro over Fr. sundsvej. Her er i forvejen lavet en busbane, som evt. kunne forlænges og øge busfremkomme-ligheden. . Trafiklyset ved Volde fungerer helt forkert. Det lyser rødt ustandseligt og sender lange bil og buskører efter sig, og der er ikke en sjæl, som passere eller har tænkt på det. Der er noget galt . Tænk på alle de penge kommunen kunne spare. Og er det kommunens ønske helt af ødelægge vor bydel

Kompenserer kommunen de handlende for den omsætning, der uvægerligt følger med. ???

De venligste hilsner

Lis Søkvist

**Høring:**

[Højklasset busløsning på Frederikssundsvej](#) <sup>[2]</sup>

---

**Destinations URL:** <http://www.blivhoert.kk.dk/svar/2803>

**Links:**

[1] [mailto:lis\\_soekvist@post.tele.dk](mailto:lis_soekvist@post.tele.dk)

[2] <http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/h-jklasseset-busl-sning-p-frederikssundsvej>

Publiseret den *BLIV HØRT* | Københavns kommunes digitale høringsportal  
(<http://www.blivhoert.kk.dk>)

Forside > Højklasset busløsning på Frederikssundsvej > Svar > Høringssvar: Lone Sølberg > Høringssvar: Lone Sølberg

---

## Høringssvar: Lone Sølberg

**Navn:**

Lone Sølberg

**Virksomhed / organisation:**

butiksindehaver

**Postnr:**

2700

**By:**

Brønshøj

**Adresse:**

frederikssundsvej 166

**Email:** [mail@dikkedar.dk](mailto:mail@dikkedar.dk) <sup>[1]</sup>

**Øvrige kontakt- oplysninger:**

Butik Dikkedar tlf. 38800820

Det giver absolut ingen mening at poste så mange penge ud i et projekt som dette. Gevinsten er så lille, få minutters sparret transporttid og omkostningerne er så store, ødelagt lokalhandel og væsentlig forringelse / besværliggørelse af borgernes hverdag i Brønshøj og Husum. Ved at nedlægge parkeringspladser vil handelslivet miste en stor del af deres kunder, måske lige netop det, der får det hele lige kan løbe rundt. Hvis butikker lukker vil Brønshøj / Husum hurtig blive en soveby, hvem ønsker det? Levering af vare til butikkerne som dagligt sker med lastvogn, får det svært. Ved ikke at kunne parkere på Frederikssundsvejen, må lastbilerne køre ned af de tilstødende villaveje. Dette vil med stor sandsynlighed ikke være populært hos beboerne der, som vil blive belastede af ekstra trafik og forurening + vejene bliver ekstra slidt af den tunge trafik.

Ved at nedlægge busstoppesteder besværliggøres hverdagen for mange ældre og dårligt gående, de skal afsætte ekstra tid til at komme frem til busstoppestedet, men deres tid betyder åbenbart ingen ting?

Lige nu giver parkeringspladserne en rar afstand ud til biltrafikken. Hvis parkeringspladserne nedlægges vil jeg nok betænke mig ved at cykle på Frederikssundsvejen med den tunge trafik så tæt på. Hvem vil lade sine børn cykle til skole? København vil gerne være verdens bedste "cykel by", det hænger ikke så godt sammen.

Den røde midterrabat som vi i dag har på Frederikssundsvejen, giver os mulighed for nogenlunde trykt at krydse vejen og har tydeligt nedsat antallet for tilskadekomne i trafikken, men det betyder måske heller ikke noget?

Mit høringssvar er: drop dette vanvittige projekt, spar pengene eller brug dem på noget som giver mere mening.

**Høring:**

[Højklasset busløsning på Frederikssundsvej](http://www.blivhoert.kk.dk/svar/2799) <sup>[2]</sup>

---

**Destinations URL:** <http://www.blivhoert.kk.dk/svar/2799>

**Links:**

[1] <mailto:mail@dikkedar.dk>

[2] <http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/h-jklasseset-busl-sning-p-frederikssundsvej>

## Joanna Mai Skibsted

---

**Fra:** Lars Engdahl [brh2042@gmail.com]  
**Sendt:** 30. august 2011 10:17  
**Til:** TMFKP Frederikssundsvej  
**Emne:** Høring vedr. omlægning af Frederikssundsvej  
**Kategorier:** Blå kategori

Kære Forvaltning og politikere

Vi er lige flyttede hertil for godt et år siden og er meget glade for kvarteret. Vi synes generelt at nær miljøet fungerer rigtig godt, som vi gerne vil være med til at passe på.

Det er heller ikke mere end 10 år siden man har brugt penge og tid på at etablere den "røde stribe" på Frederikssundsvej som idag fungerer godt og bliver flittigt benyttede. Så hvorfor nu bruge et sted imellem 60 og 110 millioner kroner på et projekt som "kun" løser et problem i myldertid ca 4 timer mandag til fredag, excl. ferie og helligdage periode.

Kommentar til løsningsmodel BRT. Her er der bl.a planer om at sløjfe mange p-pladser og evt etablere p-pladser på sidevejene til Frederikssundsvej. Konsekvensen af dette er meget sandsynlig at mange butikker må lukke, så her taber man også skattekrone som en negativ "sidegevinst". Der er også en del private veje der ligger op til Frederikssundsvej bl.a Brønshøj Kirkevej. Hvor der idag er skiltning om motorkøretøjer forbudt, men ærindekørsel tilladt, alligevel køre folk stadigvæk igennem. Så de små villaveje bliver mere trafikeret, da billisterne vil søge "smutveje" om der er skiltning eller ej. Yderlig så betaler beboerne for vedligeholdelse og istandsættelse af vejene. Men det er jo en anden sag.

Så alt ialt vil vi gerne sige nej tak til de 3 forskellige forslag, da det ikke har nogen positiv virkning for nær miljøet.

Mvh  
Lotte Barrett Christensen  
Lars Engdahl  
Brønshøj Kirkevej 55  
2700 Brønshøj



Publiseret den *BLIV HØRT* | Københavns kommunes digitale høringsportal  
(<http://www.blivhoert.kk.dk>)

Forside > Højklasset busløsning på Frederikssundsvej > Svar > Hørings svar: Philip Douglass > Hørings svar: Philip Douglass

---

## Hørings svar: Philip Douglass

**Navn:**

Philip Douglass

**Postnr:**

2400

**By:**

København NV

**Adresse:**

Rentemestervej 5, 1.th

**Email:** [feedback@douglass.dk](mailto:feedback@douglass.dk) <sup>[1]</sup>

Fra side 37: "Udgifterne til anlæg [af parkeringspladser] er indledningsvist opgjort til mellem 40.000 kr. og 150.000 kr. pr. plads, med en gennemsnitsværdi på 66.000 kr.

For at matche et ønske på 75 % kapacitet af i dag, skal der i løsningsforslaget Traditional løsning genetableres ca. 20 p-pladser til en anslået værdi på 1-2 mio. kr. I BRT løsningsforslaget skal der genetableres ca. 300 pladser til en anslået værdi på 15-20 mio. kr"

For the BRT proposal, 20 million kr. is not small change in a project with a total budget of 111 million kr. I don't have any specialist knowledge about the cost of public works, but without more details I do not accept that reducing on-street parking on Frederikssundsvej will be so expensive.

First of all, parking spaces in densely populated areas are a scarce resource and should always be rationed by price. Today, no fees are charged to park on the street in NV and Bronshøj, and to the extent that the "belægningsgrad" is undesirably high, the price should be increased until the supply of parking spaces is balanced with demand.

Two conclusions follow:

1. Parking can be a source of income, not an expense. Even when the total number of spaces is reduced.
2. The number of replacement parking spaces is not fixed, it is a function of price- more spaces lowers their price, though it is unrealistic to maintain completely free parking in an urban commercial district.

Next, I don't understand how the replacement parking spaces will be created. Could replacement spaces not be established by posting "Max 2 Timer" signs on side streets at a cost of orders of magnitude less than 66k dkk per space? Will P-houses be built? Underground garages?

As was mentioned in other hørings svar, the national political priorities behind this project are likely to change after the upcoming election, hopefully including the policy regarding the distribution of kommunal income from parking fees. Expanding pay

parking areas to NV is long overdue, and improvements to bus service on Fredrikssundsvej can be the motivation for taking this action.

Finally, according to the International Energy Agency production of conventional oil peaked in 2005, and is now in terminal decline not just in Denmark, but globally. The future of transport is collective, and electric. Copenhagen is doing well promoting collective transport, but so far the electrification of road transport has been sparse. Robust plans for intense public transport corridors need to include the option of adding "kørledninger" in the future.

**Høring:**

[Højklasset busløsning på Frederikssundsvej](#) <sup>[2]</sup>

---

**Destinations URL:** <http://www.blivhoert.kk.dk/svar/2783>

**Links:**

[1] <mailto:feedback@douglass.dk>

[2] <http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/h-jklasseset-busl-sning-p-frederikssundsvej>

Publiseret den *BLIV HØRT* | Københavns kommunes digitale høringsportal  
(<http://www.blivhoert.kk.dk>)

[Forside](#) > [Højklasset busløsning på Frederikssundsvej](#) > [Svar](#) > [Høringssvar: Rita Meier](#) > [Høringssvar: Rita Meier](#)

---

## Høringssvar: Rita Meier

**Navn:**

Rita Meier

**Postnr:**

2700

**By:**

Brønshøj

**Adresse:**

Frederikssundsvej 179B, 4.tv.

**Email:** [meiers@webspeed.dk](mailto:meiers@webspeed.dk) <sup>[1]</sup>

For flere år siden, dengang man planlagde metroringen, gjorde vi opmærksom på, at det både var ønskeligt og nødvendigt at vi fik en metro til Brønshøj. Det var der ikke råd til !

Nu har man så en stor pose penge der skal bruges på at flytte 350S ud på midten af kørebanen. Undskyld, men hvad skal den dog der? Man taler om at spare et par min. på busruten, men nævner i den forbindelse ikke det eksakte beløb man vil forbruge på at ødelægge Frederikssundsvej, som i mellemtiden er gjort langt sikrere at færdes på. Man ser heller ikke på, hvordan f.eks. Nørrebrogade under ændringerne dér er blevet plastret til med graffiti. Er det mon sådan man har tænkt sig at Frederikssundsvej skal tage sig ud i fremtiden?

Til gengæld kan jeg nævne noget, der er absolut nødvendigt, og det er at få ordnet kloaknettet samt vandafledning i hele Storkøbenhavn, så vi undgår de evindelige oversvømmede kældre, veje og kloakker. Og det ser ikke ud til at blive mindre nødvendigt i de kommende år. Men det er der ikke råd til !!! Forstå det, hvem der kan.

Hvis vi spurgte de folkevalgte, ville de sikkert afværge spørgsmålet med budgetlægningen. Nu spørger jeg: Hvem lægger budgetterne? og kan nød ikke nødvendiggøre, at budgetter ændres?. Naturens luner kommer ikke i bølger med 4 års mellemrum, og al den stund det er de såkaldte politikere der lægger budgetterne, som allerede i dag er utidssvarende for nærværende valgte periode, så flyt da om på tallene, så de er tilpasset d.d.

Situationen i dag er allerede uholdbar, så det kan kun gå for langsomt med at ændre budgetter og komme igang med afvandingsproblemer og så skrot den "løsning" med at sende 350S ud midt på kørebanen. Det har vi absolut ikke brug for. Det minder mig om dengang Marie Antoinette fik at vide at bøndernes oprør skyldtes at de ikke havde brød, og hun svarede "så giv dem da kage".

Vi har brug for en metro og nu prøver man at tørre en midtbanebus af på os i stedet. Kan det blive mere misforstået? - og det for vore egne skatter !

**Høring:**

[Højklasset busløsning på Frederikssundsvej](#) <sup>[2]</sup>

---

**Destinations URL:** <http://www.blivhoert.kk.dk/svar/2765>

**Links:**

[1] <mailto:meiers@webspeed.dk>

[2] <http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/h-jklasseset-busl-sning-p-frederikssundsvej>

Publiseret den *BLIV HØRT* | Københavns kommunes digitale høringsportal  
(<http://www.blivhoert.kk.dk>)

[Forside](#) > [Højklasset busløsning på Frederikssundsvej](#) > [Svar](#) > [Høringssvar: Susanne Hjortsø](#) > [Høringssvar: Susanne Hjortsø](#)

---

## Høringssvar: Susanne Hjortsø

**Navn:**

Susanne Hjortsø

**Postnr:**

2700

**By:**

Brønshøj

**Adresse:**

Skolevangen 30

**Email:** [suhj@mail.tdcadsl.dk](mailto:suhj@mail.tdcadsl.dk) <sup>[1]</sup>

Jeg forstår ikke at man planlægger med at føre alle buslinierne ad samme rute ind gennem Frederikssundsvej og Nørrebrogade, hvor pladsen er trang, når man samtidig lukker ruter på andre indfaldsveje. F.eks. har vi, der bor på begge sider af Hareskovvej mellem Utterslev mose og Bellahøj helt mistet vores busforbindelse ved nedlæggelsen af rute 67 og samtidig nægtelse af at lade rute 250S stoppe ved Mellemvangen. Det er vel trods alt tanken at alle borgere skal have en acceptabel adgang til de offentlige transportmidler og det ser jo ikke ud til at vores område nogensinde får en togforbindelse.

Så mit forslag er at fordele trafikken på de forskellige indfaldsveje i stedet for at overbelaste Frederikssundsvej, således at alle borgere får let adgang til de offentlige trafikmidler.

**Høring:**

[Højklasset busløsning på Frederikssundsvej](#) <sup>[2]</sup>

---

**Destinations URL:** <http://www.blivhoert.kk.dk/svar/2712>

**Links:**

[1] <mailto:suhj@mail.tdcadsl.dk>

[2] <http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/h-jklasseset-busl-sning-p-frederikssundsvej>

Publiseret den *BLIV HØRT* | Københavns kommunes digitale høringsportal  
(<http://www.blivhoert.kk.dk>)

[Forside](#) > [Højklasset busløsning på Frederikssundsvej](#) > [Svar](#) > [Høringssvar: Vagn Mørup](#) > [Høringssvar: Vagn Mørup](#)

---

## Høringssvar: Vagn Mørup

**Navn:**

Vagn Mørup

**Virksomhed / organisation:**

FORENINGEN KØBMANDSBO

**Postnr:**

2400

**By:**

København NV

**Adresse:**

Frederikssundsvej 106 A

**Email:** [moerup.nv@mail.dk](mailto:moerup.nv@mail.dk) <sup>[1]</sup>

**Øvrige kontakt- oplysninger:**

Formand for foreningen

De detaljerede løsningsforslag - 3 - kan ikke ses på hjemmesiden. Billedet "fryser".

Umiddelbart er meninger herfra, at der skal gøres, hvad der er praktisk muligt for en samlet lettelse af trafikken.

Det er ikke nok blot at fokusere på busserne.

Fremrykkede stoppesteder er en god ide, da det vil lette det for cyklisterne.

Der mangler beskrivelse af parkeringsmulighederne ved de 3 forslag, og det er da væsentligt for de mange bilister, der bor langs Frederikssundsvej og for de handlende.

Og så er det ikke så ringe endda med buskørslen i dag på Frederikssundsvej. Det vil forbedre forholdene for busserne langt mere, såfremt de forsynes med vinterdæk i hovedparten af vinterhalvåret - det er en ynke at se dem fedte rundt ved Bellahøjstoppestedet !

**Høring:**

[Højklasset busløsning på Frederikssundsvej](#) <sup>[2]</sup>

---

**Destinations URL:** <http://www.blivhoert.kk.dk/svar/2692>

**Links:**

[1] <mailto:moerup.nv@mail.dk>

[2] <http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/h-jklasset-busl-sning-p-frederikssundsvej>