



**Bispebjerg**  
**LOKALUDVALG**

Kulturhuset Bispebjerg Nordvest  
Tomsgårdsvej 35  
2400 København NV  
[www.bispebjerglokaludvalg.kk.dk](http://www.bispebjerglokaludvalg.kk.dk)

side 1 / 1

KØBENHAVNS KOMMUNE  
Teknik- og Miljøforvaltningen  
Center for Anlæg og Udbud  
Att.: Vibeke Jørgensen  
Islands Brygge 37  
1550 Kbh. V

16.02.12.

**Bispebjerg Lokaludvalgs høringssvar vedrørende projektforslag ”Bedre bus til Nørre Campus”.**

Bispebjerg Lokaludvalg har på møde den 19. januar 2012 drøftet projektforslaget Bedre bus til Nørre Campus.

Lokaludvalget har ingen bemærkninger til forslaget og ser kun frem til, at forholdene for den kollektive trafik bliver forbedret. Et flertal i Bispebjerg Lokaludvalg peger dog på, at etablering af en letbane ville være den bedste løsning.

Venlig hilsen

Alex Heick  
Formand for Bispebjerg Lokaludvalg





Randersgade 35, parterre  
2100 København Ø

Telefon  
3555 7436

E-mail  
BDIK@okf.kk.dk

Teknik- og Miljøforvaltningen  
Center for Anlæg  
att: Vibeke Jørgensen

## Udtalelse om projektforslag Bedre Bus til Nørre Campus

Østerbro Lokaludvalg er som udgangspunkt positiv over for, at der findes en god og hurtig løsning for den kollektive trafikbetjening af Nørre Campus og for strækningerne til og fra stationerne, Nørreport og Ryparken.

Lokaludvalget har haft projektforslaget til udtalelse i de to lokalråd på Østerbro (Østerbro og Ryvang) og skal i det følgende sammenfatte en række forslag til forbedringer..

### Overordnede synspunkter

En overordnet kommentar til projektet er, at det bør uddybes, hvordan man påtænker at behandle de eksisterende buslinier, der helt eller delvis kører på de samme strækninger (6A, 15, 42, 43, 150S, 184, 185 og 173E). Vi forudsætter, at der ikke kommer til at ske forringelser af de nuværende busliniers øvrige betjening af Østerbro og de øvrige bydele.

Vi formoder, at de nuværende buslinier også skal benytte de nye busbaner, hvilket vil være en stor fordel for alle busser.

23-02-2012

Det fremgår i hvert fald af beskrivelsen af Frederiks Bajers Plads, at ligeudkørende busser skal sluses ud af den særlige busbane før pladsen, så vi tolker dette og de planlagte lange busstoppesteder i det midtlagte bustracé som, at det betyder, at 6A og de øvrige busser skal køre her. Udslusningen af 6A forventes også gennemført, så den ikke forsinker de nordkørende busser i tracéet. Indslusningen af 6A mod syd kræver ligeledes særlig regulering.

I denne sammenhæng er der en særlig problematik omkring 173E, der i dag ikke stopper imellem Nørreport og Haraldsgade. Skal denne køre i bilernes tracé og dermed forsinkes som disse? Eller skal den påtvinges de mange stop i tracéet?



Et lokaludvalg i  
**KØBENHAVNS KOMMUNE**

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

En anden overordnet problemstilling er, at det bør fremgå af materialet, hvad der skal ske nord for Ryparken Station. Det vil være mest hensigtsmæssigt, hvis der vil kunne indgås en aftale med Movia, om at Nørre Cambus skal fortsætte mod nord som 150S. Hvis dette ikke kan lade sig gøre, bør det som foreslået af Ryvang Lokråd, alternativt overvejes, at lade Nørre Cambus få endestation ved Emdrupvej og ikke ved Ryparken Station. Hvis bussen skal vende på Emdrupvejbroen er Lokaludvalget enig i, at der selvfølgelig skal være et busstoppested på broen. Lokaludvalget vil dog foretrække, at bussen videreføres som 150S.

### **Detailkommentarer fra Ryparken til Blegdamsvej**

Lokaludvalget kan tilslutte sig nedlæggelsen af diverse svingretninger for biler på Frederik Bajers Plads. Derimod vil Lokaludvalget udtale sig imod, at der med forslaget lukkes for venstresving fra syd ind i Rovsingsgade. Herved tvinges flere bilister til at benytte Haraldsgade, og det vil skabe mere trafik der. Haraldsgade er i dag lukket for gennemkørende trafik. Denne situation bør opretholdes efter metroens færdiggørelse, eller i det mindste bør biltrafikken reduceres væsentligt i forhold til tidligere. Rovsingsgade er en langt bedre forbindelse mellem Lyngbyvejen og Tagensvej.

Som også fremført af lokaludvalget på borgermødet den 12. oktober 2011, er det vigtigt, at der etableres cykelsti langs Lyngbyvejen på strækningen langs Østerbrocenteret. Dette er nødvendigt, da den eksisterende cykelløsning i lokalbanen langs Østerbrocenteret er farlig for cyklister, jf. tidligere drøftelser med Center for Trafik i forbindelse med cykelpakke Østerbro.

Endelig vil lokaludvalget foreslå, at der i forbindelse med gennemførelsen af projektforslaget ses på trafikafviklingen ved Vibenshus Runddel. I sydgående retning burde etableres bedre venstresvingsforhold fra Lyngbyvej ind i Jagtvej for at lede mere trafik ad denne rute frem for ad Vognmandsmarken.

Vognmandsmarken bærer i dag en væsentlig større trafik fra Lyngbyvejen end Jagtvej til trods for at den er en langt mindre egnet lokalgade.

Med venlig hilsen

**Torkil Groving**  
Ff. Østerbro Lokaludvalg

**Axel Thrige Laursen**  
Ff. Fagudvalg for teknik og miljø

Teknik- og Miljøforvaltningen  
Center for Anlæg  
Att.: Vibeke Jørgensen

## Hørings svar: Bedre Bus Campus

Nørrebro Lokaludvalg er i flere omgange blevet spurgt til og hørt om det projekt, der nu benævnes ”Bedre bus til Campus”. Vi kan derfor henholde os til tidligere fremsendte svar herunder vores ide som nu er indarbejdet i projektkataloget side 32, vedr. trafikløsninger på Fredrik Bajers Plads.

Der er derfor kun anledning til at præcisere følgende:

NLU mener ikke, at begrebet BRT (Bus Rapid Transit, busser hurtigt gennem, vor oversættelse) systemer kan eller skal anvendes på Nørrebro (herunder Nørre Allé og Tagensvej) efter vores opfattelse er højklasset kollektiv trafik, der også kan forbedre rejsehastighed, passagerkomfort, miljøet og trafiksikkerheden, et begreb der kan opnås ved metro (letbane) i eget tracé under, på eller over jorden, som det allerede kendes i København.

Vi skal derfor, som en midlertidig løsning, til etableringen af den nye Metro linje M6 er på plads, anbefale, at man vælger løsning 1, i idékataloget, specielt da der, som det fremgår, vil være de samme rejsetidsmæssige forbedringer, som ved de øvrige tre løsninger.

Usikkerheden, der gives udtryk for, i forhold til at tiltrække passagerer er noget vrøvl – problemet for Nørrebros borgere er, at de busser, der kører på strækningen Tagensvej/Nørre Allé, i dag, ikke er i stand til at medtage passagerer, da de er overfyldte/har for få afgang – det kan løses ved at indsætte flere busser!

20-02-2012

Betragtningerne om at forbedre busdriften på Nørre Campus skal vel ses i sammenhæng med projektbeskrivelsens bemærkning om, at: ”Den fremtidige overordnede busdrift i København endnu ikke er konkretiseret, men etableringen af Metro Cityringen i 2018 vil medføre væsentlige ændringer i både bussernes rute og frekvens. De planlagte ændringer i Bynet 2018 er inddraget i analyserne for projektet”.

Sagsnr.  
2012-27608

Dokumentnr.  
2012-147491

Nørrebro Lokaludvalg skal på denne baggrund kræve, at blive hørt om disse ændringer og på hvilket grundlag Bynet 2018 er etableret og hvordan planen fungerer med de 4 stationer, der er placeret på Nørrebro og på Vibenshus Runddel. Vi kan indledningsvis konstatere,



at der ikke er tale om en valid plan og at den straks bør revideres. Det er bemærkelsesværdigt, at der ikke i høringsmaterialet er fremlagt noget løsningsforslag til, hvordan passagererne bevæger sig over/under Vibenhush Runddel i forhold til omstigning mellem bus og metro!

Nørrebro Lokaludvalg har stor forståelse for, at når der er afsat 120 millioner til et projekt, bør pengene også bruges! Vi skal derfor fastholde vort forslag, der er medtaget som tilvalgte trafikløsninger ved Fredrik Bajers Plads og gøre opmærksom på, at dette er løsningen i sammenhæng med løsning 1, at denne løsning ikke kun er en biltunnel, men muligheden for at føre busser hurtigt gennem (BRT – bus rapid transit, vor oversættelse) tunnelen sammen med bilerne, men som det fremhæves i idékataloget også over. Vi kan især glæde os over, at dette understøttes på fremragende vis af det vedlagte billede, med bus, hvor ”biltunnelløsningen” er blevet til ”et bymæssigt underjordisk gennemfartsspor ved Palacio Real, Madrid”. Mindre kunne have gjort det, et billede af Limfjords tunnelen mellem Ålborg og Nørresundby ville formentlig have haft lige så stor oplysende værdi.

Vigtigst er dog, som det også fremgår, at det vil forsimple afviklingsforholdene af trafikken i krydset (biltrafikens dominans vil forsvinde under jorden) og gavne alle bussers rejsetid gennem krydset. Når der til kommer, at den byrumsmæssige betydning, fredeliggørelsen af pladsen, et af Nørre Campus fokuspunkter, forbedringerne for gående og cyklendes færden sammenholdes med visionen for hele Nørrebro og Nørre Campus giver det rigtig god mening, at bruge lidt mere end de afsatte 120 millioner til dette projekt, for at skabe denne løsning. Nørrebro Lokaludvalg kan ikke vurdere de prissætninger, der fremgår af projekt og idékatalog, men vi kan konstatere, at der inden for den nærmeste årrække vil blive investeret betydelige milliardbeløb i denne del af Nørrebro af offentlige (Metroselskabet, Region Hovedstaden, Københavns Universitet) og private investorer (Erhvervs og højhusbyggeri ved Vibenhush Runddel, NOVO, Metropolen, m.fl.) så der er al mulig grund til, at Københavns Kommune fremmer denne løsning. Skulle det ikke være muligt, at bruge helt op til 300 millioner kr. på projektet vil Nørrebro Lokaludvalg gerne fastholde, at det antal vejtræer, der af hensyn til tunnelbyggeri/vejomlægninger forslås fjernet, i stedet optages og genplantes, den anslåede pris herfor er kr. 3-4.000 pr. stk.

Venlig hilsen

Nørrebro Lokaludvalg  
Kim Christensen  
Formand

Teknik- og Miljøforvaltningen  
Center for Anlæg

Indre By Lokaludvalg har fået anmodning om at komme med kommentarer til projektforslaget ”Bedre bus til Nørre Campus” med en højklasset bus fra Nørreport til Ryparken.

En del af buslinjen fra Nørreport til Fredens Bro vil gå igennem Indre Bys område. Buslinjen er således projekteret til at gå forbi museerne omkring Østre Anlæg og Botanisk Have samt igennem de tætte boligområder Sølvgade/Webersgade.

#### *Borgerdialog*

Indre By Lokaludvalg har med flyers i kvarteret omkring Sølvgade og Webersgade gjort beboere og erhverv opmærksom på muligheden for at besvare et spørgeskema om sagen på lokaludvalgets hjemmeside. Lokaludvalget har modtaget 4 besvarelser. En opsamling på besvarelserne kan ses i bilaget.

#### *Lokaludvalgets holdning*

Det har en stor værdi at udvikle et sammenhængende rekreativt grønt område mellem Kastellet, Østre Anlæg og Botanisk Have samt at skabe en sammenhæng og en helhed mellem museerne på begge sider af Sølvgade på strækningen mellem Sølvtorvet og Øster Voldgade. Derfor vil det være vigtigt at have en plan herfor samtidigt med projektet om en højklasset bus gennem strækningen.

Sølvgade/Webersgade gennemstrømmes af 6 buslinjer og er stærkt belastet af trafikstøj langt over det anbefalede for boligområder, ligesom partikelforureningen er direkte proportional med gennemstrømningen af dieseldrevne busser. Det vil derfor have alvorlige miljømæssige og sundhedsskadelige konsekvenser, hvis der med dette projekt eller senere kommer til at køre flere busser gennem gaderne, medmindre der besluttet kompensere foranstaltninger.

14-02-2012

Sagsnr.  
2012-18842

Dokumentnr.  
2012-135169

Intentionerne i Københavns Kommunes Støjhandlingsplan 2013 om at nedsætte trafikstøjen i boligområder og overholdelse af EU's direktiver om partikelforurening kan tilgodeses ved enten at busgennemstrømningen i gaderne indskrænkes eller at ved at prioritere busser frem for øvrig motortrafik for derved at få en mere glidende trafik.

Lokaludvalget beder forvaltningen om i et notat at redegøre for konsekvenserne af de to alternativer for så vidt angår

- planerne for Bedre Bus til Nørre Campus
- ændringerne i trafikmønsteret i kvarteret
- partikelforureningen i de to gader
- støjforureningen i de to gader

Vi beder ligeledes om et notat om de miljømæssige konsekvenser af at føre den højklassede bus over Dronning Louises Bro og Fælledvej. Med den linjeføring vil den del af Nørre Campus, der ligger ned mod Sct. Hans Torv, kunne tilgodeses.

#### *Letbane-løsning*

På lidt længere sigt bør man overveje en letbane-løsning på strækningen - ikke mindst fordi buslinjen på en del af strækningen i forvejen er tænkt kørende i eget tracé.

En sådan letbane vil endvidere kunne være første etape til en letbane langs Lyngbyvejen og således blive en del af udbygningen af den kollektive trafik i forbindelse med en trængselsring.

Vi gør opmærksom på, at de to forstadsborgmestre Karin Søbjerg Holst fra Gladsaxe (S) og Søren P. Rasmussen fra Lyngby-Taarbæk (V) blandt tre forslag til radiale letbaner - i forbindelse med etablering af trængselsring - har foreslået en linje, som forbinder Nørre Campus, Gentofte Hospital, Lyngby og DTU – se den vedlagte artikel.

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,  
formand



24-02-2012

Sagsnr.

2012-20951

Dokumentnr.

2012-165390

Sagsbehandler

Vibeke Jørgensen

**Bedre bus til Nørre Campus – høringsvar fra lokaludvalgene med forvaltningernes kommentarer**

	<b>Lokaludvalgets kommentarer</b>	<b>Forvaltningernes vurdering</b>
	<b>Bispebjerg Lokaludvalg</b>	
B1	Et flertal i Bispebjerg Lokaludvalg peger dog på, at etablering af letbane ville være den bedste løsning	Etablering af letbaner ligger ikke inden for projektets rammer.
	<b>Østerbro Lokaludvalg</b>	
Ø1	En overordnet kommentar til projektet er, at det bør uddybes, hvordan man påtænker at behandle de eksisterende buslinier, der helt eller delvis kører på de samme strækninger (6A, 15, 42, 43, 150S, 184, 185 og 173E). Vi forudsætter, at der ikke kommer til at ske forringelser af de nuværende busliniers øvrige betjening af Østerbro og de øvrige bydele.	Busdriften vil som udgangspunkt fortsætte som den gør i dag. Borgerrepræsentationen har dog besluttet at omlægge linie 42 og 43, så de kører ad Jagtvej til Tagensvej.
Ø2	Vi formoder, at de nuværende buslinier også skal benytte de nye busbaner, hvilket vil være en stor fordel for alle busser. Det fremgår i hvert fald af beskrivelsen af Frederiks Bajers Plads, at ligeudkørende busser skal sluses ud af den særlige busbane før pladsen, så vi tolker dette og de planlagte lange busstoppesteder i det midtlagte bustracé som, at det betyder, at 6A og de øvrige busser skal køre her. Udslusningen af 6A forventes også gennemført, så den ikke forsinkes de nordkørende busser i tracéet. Indslusningen af 6A mod syd kræver ligeledes særlig regulering.	Linie 6A skal også benytte det midterlagte bustracé, men vil modsat de andre linier fortsætte lige ud ad Tagensvej.
Ø3	I denne sammenhæng er der en særlig problematik omkring 173E, der i dag ikke stopper imellem Nørreport og Haraldsgade. Skal denne køre i bilernes tracé og dermed forsinkes som disse? Eller skal den påtvinges de mange stop i tracéet?	Linie 173E skal også køre i bustracéet. Forvaltningerne vil sammen med Trafikselskabet Movia arbejde for at udarbejde en køreplan, som tilgodeser muligheden for, at linie 173E vil kunne have færre stoppesteder end de øvrige busser.
Ø4	En anden overordnet problemstilling er, at det bør fremgå af materialet, hvad der skal ske nord for Ryparken Station. Det vil være mest hensigtsmæssigt, hvis der vil kunne indgås en aftale med Movia, om at Nørre Campus skal fortsætte mod nord som 150S. Hvis dette ikke kan lade sig gøre, bør det som foreslået af Ryvang Lokråd, alternativt overvejes, at lade Nørre Campus få endestation ved Emdrupvej og ikke ved Ryparken Station. Hvis bussen skal	Linie 150S skal fortsat køre til Nærum Station og sikre gode forbindelser til og fra bl.a. DTU.



	vende på Emdrupvejbroen er Lokaludvalget enig i, at der selvfølgelig skal være et busstoppested på broen. Lokaludvalget vil dog foretrække, at bussen videreføres som 150S.	
Ø5	Lokaludvalget kan tilslutte sig nedlæggelsen af diverse svingretninger for biler på Frederik Bajers Plads. Derimod vil Lokaludvalget udtale sig imod, at der med forslaget lukkes for venstresving fra syd ind i Rovsingsgade. Herved tvinges flere bilister til at benytte Haraldsgade, og det vil skabe mere trafik der. Haraldsgade er i dag lukket for gennemkørende trafik. Denne situation bør opretholdes efter metroens færdiggørelse, eller i det mindste bør biltrafikken reduceres væsentligt i forhold til tidligere. Rovsingsgade er en langt bedre forbindelse mellem Lyngbyvejen og Tagensvej.	Vejdirektoratet er vejmyndighed for Hans Knudsens Plads og har krævet, at venstresvinget fra syd ind i Rovsingsgade nedlægges, da dette venstresving er et af Vejdirektoratets ”sortpletprojekter”.
Ø6	Som også fremført af lokaludvalget på borgermødet den 12. oktober 2011, er det vigtigt, at der etableres cykelsti langs Lyngbyvejen på strækningen langs Østerbrocenteret. Dette er nødvendigt, da den eksisterende cykelløsning i lokalbanen langs Østerbrocenteret er farlig for cyklister, jf. tidligere drøftelser med Center for Trafik i forbindelse med cykelpakke Østerbro.	Etablering af cykelsti langs Lyngbyvejen på strækningen langs Østerbro Centeret vil forværre trafiksikkerheden for cyklister pga. krydsende bilister til og fra centeret og medføre fældning af træer i det grønne område ud for centeret.
Ø7	Endelig vil lokaludvalget foreslå, at der i forbindelse med gennemførelsen af projektforslaget ses på trafikafviklingen ved Vibenshus Runddel. I sydgående retning burde etableres bedre venstresvingsforhold fra Lyngbyvej ind i Jagtvej for at lede mere trafik ad denne rute frem for ad Vognmandsmarken. Vognmandsmarken bærer i dag en væsentlig større trafik fra Lyngbyvejen end Jagtvej til trods for at den er en langt mindre egnet lokalgade.	Forholdene for bilister i sydgående retning fra Lyngbyvej ind i Jagtvej forbedres i busfremkommelighedsprojektet ved at venstresvingsbanen forlænges. De fysiske rammer i Vibenshus Rundel giver ikke mulighed for yderligere forbedring i form af en ekstra venstresvigsbane.
	<b>Nørrebro Lokaludvalg</b>	
N1	Der er derfor kun anledning til at præcisere følgende: NLU mener ikke, at begrebet BRT (Bus Rapid Transit, busser hurtigt gennem, vor oversættelse) systemer kan eller skal anvendes på Nørrebro (herunder Nørre Allé og Tagensvej) efter vores opfattelse er højklasset kollektiv trafik, der også kan forbedre rejsehastighed, passagerkomfort, miljøet og trafiksikkerheden, et begreb der kan opnås ved metro (letbane) i eget tracé under, på eller over jorden, som det allerede kendes i København.	BRT-løsningerne opfattes på globalt plan som en højklasset kollektiv trafikløsning.
N2	Vi skal derfor, som en midlertidig løsning, til etableringen af den nye Metrolinje M6 er på plads, anbefale, at man vælger løsning 1, i idékataloget, specielt da der, som det fremgår, vil være de samme rejsetidsmæssige forbedringer, som ved de øvrige tre løsninger. Usikkerheden, der gives udtryk for, i forhold til at tiltrække passagerer er noget vrøvl – problemet for Nørrebros borgere er, at de	Økonomiforvaltningen igangsatte i 2010 et screeningsarbejde i forhold til mulige fremtidige investeringer i metrolinier. I dette arbejde tænkes en eventuel etablering af M6 tidligst at ske i 2032. Forvaltningerne vurderer derfor ikke, at ”Bedre Bus til Nørre Campus” er en midlertidig foranstaltning.

	<p>busser, der kører på strækningen Tagensvej/Nørre Allé, i dag, ikke er i stand til at modtage passagerer, da de er overfyldte/har for få afgange – det kan løses ved at indsætte flere busser!</p>	
N3	<p>Betragtningerne om at forbedre busdriften på Nørre Campus skal vel ses i sammenhæng med projektbeskrivelsens bemærkning om, at: ”Den fremtidige overordnede busdrift i København endnu ikke er konkretiseret, men etableringen af Metro Cityringen i 2018 vil medføre væsentlige ændringer i både bussernes rute og frekvens. De planlagte ændringer i Bynet 2018 er inddraget i analyserne for projektet”. Nørrebro Lokaludvalg skal på denne baggrund kræve, at blive hørt om disse ændringer og på hvilket grundlag Bynet 2018 er etableret og hvordan planen fungerer med de 4 stationer, der er placeret på Nørrebro og på Vibehus Runddel. Vi kan indledningsvis konstatere, at der ikke er tale om en valid plan og at den straks bør revideres.</p>	<p>De omlægninger der henvises til, er alle ændringer, som er politisk godkendt i forbindelse med budgetterne.</p> <p>Forvaltningerne vil i videst muligt omfang, inddrage relevante parter i forbindelse med de større omlægninger af busdriften, når Cityringen er åbnet.</p>
N4	<p>Det er bemærkelsesværdigt, at der ikke i høringsmaterialet er fremlagt noget løsningsforslag til, hvordan passagererne bevæger sig over/under Vibehus Runddel i forhold til omstigning mellem bus og metro!</p>	<p>Der er i projektforslaget angivet, at passagererne skal benytte fodgængerovergangen, som etableres i umiddelbar nærhed af busstationen.</p>
N5	<p>Nørrebro Lokaludvalg har stor forståelse for, at når der er afsat 120 millioner til et projekt, bør pengene også bruges! Vi skal derfor fastholde vort forslag, der er medtaget som tilvalgte trafikløsninger ved Fredrik Bajers Plads og gøre opmærksom på, at dette er løsningen i sammenhæng med løsning 1, at denne løsning ikke kun er en biltunnel, men muligheden for at føre busser hurtigt gennem (BRT – bus rapid transit, vor oversættelse) tunnelen sammen med bilerne, men som det fremhæves i idékataloget også over. Vi kan især glæde os over, at dette understøttes på fremragende vis af det vedlagte billede, med bus, hvor ”biltunnelløsningen” er blevet til ”et bymæssigt underjordisk gennemfartsspor ved Palacio Real, Madrid”. Mindre kunne have gjort det, et billede af Limfjords tunnelen mellem Ålborg og Nørresundby ville formentlig have haft lige så stor oplysende værdi.</p>	<p>Etablering af tunnel under Fredrik Bajers Plads ligger uden for projektets økonomiske ramme.</p>
N6	<p>Vigtigst er dog, som det også fremgår, at det vil forsimple afviklings-forholdene af trafikken i krydset (biltrafikens dominans vil forsvinde under jorden) og gavne alle bussers rejsetid gennem krydset. Når der til kommer, at den byrumsmæssige betydning, fredeliggørelsen af pladsen, et af Nørre Campus fokuspunkter, forbedringerne for gående og cyklendes færden sammenholdes med visionen for hele Nørrebro og Nørre Campus giver det rigtig god mening, at bruge lidt mere end de afsatte 120 millioner til dette projekt, for at skabe denne løsning. Nørrebro Lokaludvalg kan ikke vurdere de</p>	<p>Den i busfremkommelighedsprojektets ændrede trafikafvikling på Fredriks Bajers Plads vil forsimple afviklingsforholdene for trafikanterne, men en egentlig fredeliggørelse af pladsen ligger uden for busfremkommelighedsprojektets rammer.</p>

	<p>prissætninger, der fremgår af projekt og idékatalog, men vi kan konstatere, at der inden for den nærmeste årrække vil blive investeret betydelige milliardbeløb i denne del af Nørrebro af offentlige (Metroselskabet, Region Hovedstaden, Københavns Universitet) og private investorer (Erhvervs og højhusbyggeri ved Vibehus Runddel, NOVO, Metropolen, m.fl.) så der er al mulig grund til, at Københavns Kommune fremmer denne løsning.</p>	
N7	<p>Skulle det ikke være muligt, at bruge helt op til 300 millioner kr. på projektet vil Nørrebro Lokaludvalg gerne fastholde, at det antal vejtræer, der af hensyn til tunnelbyggeri/vejomlægninger forslås fjernet, i stedet optages og genplantes, den anslåede pris herfor er kr. 3-4.000 pr. stk.</p>	<p>I henhold til projektforslaget for busfremkommelighedsprojektet vil de eksisterende vejtræer langs Nørre Allé i videst muligt omfang blive genplantet på projektstrækningen.</p>
	<b>Indre By Lokaludvalg</b>	
IB1	<p>Det har en stor værdi at udvikle et sammenhængende rekreativt grønt område mellem Kastellet, Østre Anlæg og Botanisk Have samt at skabe en sammenhæng og en helhed mellem museerne på begge sider af Sølvgade på strækningen mellem Sølvtorvet og Øster Voldgade. Derfor vil det være vigtigt at have en plan herfor samtidigt med projektet om en højklasset bus gennem strækningen.</p>	<p>Det er forvaltningens opfattelse, at det aktuelle busprojekt ikke vil være hindrende for, at de tanker, som lokaludvalget fremlægger for strækningen, vil kunne implementeres via et nyt selvstændigt projekt, hvor fokus lægges på at udvikle de kulturelle og rekreative værdier på strækningen mellem Sølvtorvet og Øster Voldgade.</p>
IB2	<p>Sølvgade/Webersgade gennemstrømmes af 6 buslinjer og er stærkt belastet af trafikstøj langt over det anbefalede for boligområder, ligesom partikelforureningen er direkte proportional med gennemstrømningen af dieseldrevne busser. Det vil derfor have alvorlige miljømæssige og sundhedsskadelige konsekvenser, hvis der med dette projekt eller senere kommer til at køre flere busser gennem gaderne, medmindre der besluttes kompenserende foranstaltninger.</p>	<p>I busfremkommelighedsprojektet Bedre bus til Nørre Campus planlægges der ikke at ske en ændring af vejforholdene i Webersgade / Sølvgade, og antallet af busser gennem Webersgade /Sølvgade planlægges at være uændret.</p>
IB3	<p>Intentionerne i Københavns Kommunes Støjhandlingsplan 2013 om at nedsætte trafikstøjen i boligområder og overholdelse af EU's direktiver om partikelforurening kan tilgodeses ved enten at busgennemstrømningen i gaderne indskrænkes eller at ved at prioritere busser frem for øvrig motortrafik for derved at få en mere glidende trafik. Lokaludvalget beder forvaltningen om i et notat at redegøre for konsekvenserne af de to alternativer for så vidt angår</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- planerne for Bedre Bus til Nørre Campus</li> <li>- ændringerne i trafikmønsteret i kvarteret</li> <li>- partikelforureningen i de to gader</li> <li>- støjforureningen i de to gader</li> </ul>	<p>I busfremkommelighedsprojektet Bedre bus til Nørre Campus planlægges der ikke, at ske en ændring af vejforholdene i Webersgade / Sølvgade, og antallet af busser gennem Webersgade /Sølvgade er planlagt til at blive uændret. Busfremkommelighedsprojektet vurderes derfor ikke at ændre miljøpåvirkningen i Webersgade/ Sølvgade direkte, men når trafik overflyttes fra privatbilisme til kollektiv trafik, reduceres både lokale miljøbelastninger og globale klimabelastninger.</p>
IB 4	<p>Vi beder ligeledes om et notat om de miljømæssige konsekvenser af at føre den højklassede bus over Dronning Louises Bro og Fælledvej. Med den linjeføring vil den del af Nørre Campus, der ligger ned mod Sct. Hans</p>	<p>Busfremkommelighedsprojektet Bedre bus til Nørre Campus er fra politisk side bestemt til at skulle forbedre busfremkommeligheden på Strækningen Lyngbyvej – Nørre Allé – Tagensvej – Øster Voldgade – Nørre Voldgade, så den</p>

	Torv, kunne tilgodeses.	foreslåede alternative linjeføring over Dronning Louises Bro og Fælledvej ligger udenfor dette busfremkommelighedsprojekts rammer.
IB5	<p>På lidt længere sigt bør man overveje en letbane-løsning på strækningen - ikke mindst fordi buslinjen på en del af strækningen i forvejen er tænkt kørende i eget tracé.</p> <p>En sådan letbane vil endvidere kunne være første etape til en letbane langs Lyngbyvejen og således blive en del af udbygningen af den kollektive trafik i forbindelse med en trængselsring.</p> <p>Vi gør opmærksom på, at de to forstadsborgmestre Karin Søbjerg Holst fra Gladsaxe (S) og Søren P. Rasmussen fra Lyngby-Taarbæk (V) blandt tre forslag til radiale letbaner - i forbindelse med etablering af trængselsring - har foreslået en linje, som forbinder Nørre Campus, Gentofte Hospital, Lyngby og DTU – se den vedlagte artikel.</p>	Etablering af letbaner ligger ikke inden for projektets rammer.