



KØBENHAVNS KOMMUNE

Teknik- og Miljøforvaltningen

Center for Anlæg

NOTAT

Bilag 8. Økonomi- og Teknik- og Miljøforvaltningernes bemærkninger til Bispebjerg og Brønshøj-Husum Lokaludvalgs høringsvar af projektforslag til Højklasset busløsning og cykelsuperstierne Ballerup- og Farumruten på Frederikssundsvej.

09-09-2013

Sagsnr.
2013-88043-2

Dokumentnr.
2013-88045-1

Sagsbehandler
Helle Wicklow

	Lokaludvalgets høringsvar	Forvaltningernes vurderinger
B	Bispebjerg Lokaludvalg	
B1	<u>Indre Frederikssundsvej</u> : Forløbet langs den første del af Frederikssundsvej synes at være som tidligere drøftet, fraset at også stoppestedet ved Frederiksborgvej foreslås sløjfet. Vi konstaterer, at et mindre antal parkeringspladser og i alt to stoppesteder sløjfes. Herefter har forbindelsen kun stoppesteder i vores bydel på Nørrebro Station, Glasvej, ved krydset Hulgårdsvej /Tomsgårdsvej og ved Borups Allé.	<p>For at opnå projektets formål med at få bussen hurtigere frem indeholder projektet en optimering af placeringen af stoppesteder. Der er foretaget en samlet vurdering af skiftemuligheder (krydsende linjer), opland, passagertal, indbyrdes afstand mellem stoppestederne og krydsningsmuligheder.</p> <p>På den baggrund er det vurderet, at det er en fordel at nedlægge stoppestedet ved Frederiksborgvej. Som compensation etableres stoppested på Frederiksborgvej, således at linje 66 vil standse her i begge retninger.</p> <p>Der kan fortages en omstigning ved Nørrebro St., hvilket vil være mere oplagt i den fremtidige situation.</p> <p>Opretholdelse af stoppestedet vil reducere tidsbesparelsen for linje 5A og medføre færre P-pladser.</p> <p>Forvaltningerne fastholder projektforslagets nedlæggelse af stoppestederne på Frederikssundsvej og nyt stoppested på Frederiksborgvej.</p>
B2	<u>Glasvej-Tomsgårdsvej</u> : Som noget nyt foreslås nedlæggelse af skråparkeringen i nordsiden af Frederikssundsvej overfor Hulgårds Plads som erstattes med kantstensparkering. Lokaludvalget bakker op om dette forslag, idet der herved skabes et grønt hjørne ud af et område, som i dag fremstår rodet. Forslaget vil endvidere højne trafikikkerheden for cyklister. Det medfører tab af enkelte parkeringspladser, men der er dog mulighed for at søge parkering på sidevejene op til.	<p>Nedlæggelsen af skråparkeringen er en del af Cykelsuperstiprojektet Farum-ruten og i den videre behandling i hovedprojektfasen vil der blive lagt vægt på det byrum der skabes. Skråparkeringen ændres til kantstensparkering og der nedlægges 12 antal p-pladser. Imidlertid kan der etableres ekstra pladser andre steder på delstrækningen, således at den samlede reduktion af P-pladser mellem Uglevej og Hulgårdsvej er 5 pladser.</p>

Center for Anlæg

Islands Brygge 37, 3.
Postboks 441
2300 København S

E-mail
laurot@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009493149

B3	<u>Tomsgårdsvej-Bellahøj</u> : Her er rejst bekymring om stoppestedet i udadgående retning overfor brandstationen. Det er i dag vanskeligt at benytte, fordi der ikke er helleplads for buspassagererne, som skal kæmpe sig vej gennem cykler. Det må kunne gøres fikser.	Forvaltningerne har via rådgiver undersøgt om det er muligt at skabe plads til en bushelle. Ved opmåling er det konstateret at der ikke er plads til en bushelle ved dette stoppested.
B4	<u>Tomsgårdsvej-Bellahøj</u> : På denne strækning foreslås der endvidere nedlagt i alt 25 parkeringspladser. På syd siden er der tale om næsten en halvering fra 39 pladser til 22 ud for en FSB ejendom med 200 lejligheder. Her er der tale om, at erstatte den nuværende skråparkering med kantstensparkering – og som vi forstår det, er begrundelse et ønske om, at anlægge en cykelsti. I dag kan strækningen udgøre en risiko for cyklister – da de parkerede biler skal bakke ud i den eksisterende cykelbane. På nord siden nedlægges 7-8 parkeringspladser – hovedsagligt som følge af et ønske om at plante træer i vejsiden.	Dette forslag er begrundet i et ønsket tiltag som del af cykelsuperstien Farumruten. Grundet fordeling og prioring af midlerne til Farumruten vil der ikke blive arbejdet videre med dette tiltag og de eksisterende forholdene ændres derfor ikke
B5	For begge sider gælder det, at der er tale om en sammenhængende bebyggelse hvor det ikke er muligt at søge erstatningsparkering på eventuelle sideveje eller andet steds i nærheden. Forslaget har været forelagt de berørte boligforeninger/erhvervsdrivende – der alle er utilfredse med forslaget om nedlæggelse af parkeringspladser i tilknytning til deres bolig/erhverv. Der er dog flere der har udtrykt forståelse for og ønske om, at der sker en begrønning af strækningen.	
B6	Suzukiforhandleren i Frederikssundsvejs nord side har i selvstændig skrivelse protesteret mod projektet (henvendelse medsendes).	
B8	<u>Bispebjerg Lokaludvalg foreslår</u> , at man afstår fra at plante de foreslåede træer i vejsiderne og tillader kantparkering overalt. I stedet foreslås plantet en lang stribe træer i den planlagte midterrabat, som efter det oplyste bliver ca. 1,8 meter bred, hvilket er tilstrækkelig plads til træplantning. Det vil skaffe 10-15 parkeringspladser yderligere og stadig gøre vejen meget mere grøn.	Grundet fordeling og prioring af cykelsuperstien Farumruten midler vil der ikke blive arbejdet videre med dette tiltag og forholdene bliver derfor ikke ændret, den eksisterende vejudformning beholdes.

BH	Brønshøj-Husum Lokaludvalg	
BH 1	Lokaludvalget kan konstatere, at projektforslaget på en række væsentlige punkter er ændret i forhold til den 3. busløsning. Doseringsanlæggene etableres ikke, bilkøerne flyttes ikke og der bliver derfor behov for at etablere lange busbaner og fjerne den røde midterhelle på centrale strækninger. Projektforslaget er altså nærmere en ny 4. løsning frem for en viderebearbejdning af den 3. løsning. Doseringen ved Husum Torv bør flyttes ud til Marbjergvej/Mørkhøjvej for at undgå, at det bliver attraktivt at benytte sidegaderne til at køre ”uden om” bilkøen og holde strækningen mellem Husum Torv og Mørkhøjvej fri for en lang bilkø.	Forvaltningen anser at projektforslaget viderefører, respekterer og forholder sig til de væsentlige punkter i den 3. busløsning. Derfor fastholder forvaltningen projektforslagets placering af doseringsanlæg. Det røde midterfelt vil blive bevaret på centrale strækninger ved at afkorte busbaner; på strækningen mellem Klintholmvej og Brønshøj Torv afkortes busbanen til længden svarende til den 3. løsning. Endvidere justeres projektet så det røde midterfelt mellem Bellahøjvej og Hyrdevangen opretholdes, dog lidt smallere end i dag.
BH 2	Strækningen mellem Husum Torv og Husumvej er et nåleøje for trafikken, men også en strækning med mange krydsende fodgængere. Her bør kraftig bildosering ved Marbjergvej/Mørkhøjvej sikre, at trafikken efter doseringsanlægget flyder samtidig med, at den røde midterhelle kan bevares.	I projektforslaget er der forudsat en dosering af bilerne i krydset ved Islevhusvej (mod byen). Doseringen er placeret her, da der for strækningen efter Islevhusvej kun er ét spor før krydset. På strækningen frem mod Islevhusvej er der projekteret en busbane i et af de eksisterende spor. I dag skal bilerne flette sammen til ét spor ved Islevhusvej og det skaber en flaskehals. I projektforslag er flaskehalsen flyttet ud til efter Novembervej (mod byen), hvor busbanen starter. Der vil være perioder hvor trafikken bevæger sig langsomt, men den vil fordele sig over strækningen og blive afviklet. Det er ikke muligt at bevare det røde midterareal i udadgående retning inden Husum Torv, da der er behov for en venstresvingsbane for at afvikle trafikken. Det drejer sig om det røde midterareal mellem sidevejene Glumsøvej og Tersløsevej.
BH 3	Den lange busbane på et centralt handelsstrøg og fjernelse af den røde midterhelle på samme strækning kan undgås ved at give mere grønt-tid i signalerne på Brønshøj Torv. Desuden kan behovet for en busbane frem mod Brønshøj Torv mindskes ved at slippe færre biler ind via doseringen ved Marbjergvej/Mørkhøjvej, altså at flytte bilkøen ud til den yderste del af strækningen.	Forvaltningernes vurdering på baggrund af rådgivers yderligere undersøgelse er at den lange busbane ikke er essentiel for busfremkommeligheden på Frederikssundsvej og derfor kan den afkortes. Busbanens længde ændres altså ikke som foreslået i projektforslaget, men forbliver som i den 3. busløsning.

BH 4	P-pladserne foran Linde Apoteket må ikke benyttes i myldretiden, og de fungerer således allerede i dag som ”busbane” på de tidspunkter, hvor der er behov for det.	Forvaltningerne har taget lokaludvalgets høringssvar til efterretning og indarbejder to p-pladser der også kan bruges i myldretiden ved Linde apotek frem for de eksisterende p-pladser, der kun kan benyttes uden for myldretiden.
BH 5	I stedet for helt at fjerne den røde midterhelle mellem Bellahøjhusene og Brønshøjparken så anbefaler lokaludvalget, at midterhellen gøres smallere for at få plads til bredere kørebaner. Inden den røde midterhelles etablering var der flere personpåkørsler på strækningen, og vi frygter, at der igen kommer mange hårdt kvæstede her	Forvaltningerne indarbejder lokaludvalgets anbefaling af en smallere midterhelle i projektforslaget.