

HENVENDELSER FRA BORGERE OG BORGMESTRE**Direkte** 3866553

Dato: 15. april 2020

Regionsrådet og formanden har modtaget en række henvendelser fra borgere og borgmestre vedr. sagen og bilaget til trafikudvalgets møde den 15. april 2020. I dette dokument er alle foreløbige henvendelser samlet. Der er modtaget henvendelse fra følgende:

- Anne Louise Born Sylvest, på vegne af borgerne i Torup
- Jørgen Busch, Stad og Egn, Helsingør
- Henvendelse fra Heino Knudsen og Peter Jacobsen, hhv. formand for Regionsrådet og formand for udvalget for Regional Udvikling i Region Sjælland.
- Benedikte Kiær og Christian Holm Donatzky hhv. borgmester og formand for by-, plan- og miljøudvalget i Helsingør Kommune
- Karsten Längerich, Borgmester i Allerød Kommune
- Steffen Jensen, Borgmester i Halsnæs Kommune, samt en række medlemmer af kommunalbestyrelsen i Halsnæs Kommune.

Henvendelse fra Anne Louise Born Sylvest:

Kære Regionsråd i Region Hovedstaden

Stor er forundringen, men allermest bekymringen over den 3. april 2020 at læse artiklen i Frederiksborg Amts Avis: '*Sparekniv mod bus & tog*'... med planer om at skære i togdriften på Lokalbansen på strækningen Hilerød – Hundested, således at de mindre stationer kun bliver betjent med timedrift.

Det er fuldstændig uforståeligt, at dette er kommet op som et muligt sted at spare.

Halsnæs kommune er en yderkommune her i regionen. Der er få lokale arbejdspladser, hvorfor den kollektive trafik er alfa omega i en kommune, hvor hovedparten af folk i arbejde pendler ud af kommunen til arbejdspladser i de større byer.

Halsnæs kommune har formålet at være en yderkantskommune, der stadig kan tiltrække tilflyttere herunder børnefamilier, fordi der netop er en god kollektiv færdselsåre mod København.

Halsnæs kommune består imidlertid af meget mere end de to største byer Frederiksværk og Hundested. Midt i mellem de to byer ligger landsbyen Torup, der er blevet kåret til årets landsby i 2019, og hvor mange lokale kræfter og initiativer spirer op og realiseres. Byen huser en Lilleskole, en børnehave, en lokal Brugs foruden Danmarks ældste økologiske landsby. Torup er i det hele taget meget andet end en lille plet på landkortet. Den er en af de kun 3 varme zoner i Danmarks landzoner, hvor der sker nettotilflytning i stedet for fraflytning.

Torup oplever netop den tilflytning grundet sit unikke lokalmiljø, men også fordi det rent faktisk kan lade sig gøre at pendle til København inden for en rimelig rejsetid. Antallet af afgang er selvsagt afgørende for, at man vælger den kollektive trafik frem for bilen. Er der ikke tilstrækkeligt med afgang, som passer ind i de fleste familiers i forvejen pressede tidsskemaer, falder incitamentet til at tage offentlig trafik med deraf risiko for øget bilisme, men endnu værre fraflytning.

Der er aktuelt planlagt udbygning af Torup med ca. 100 husstande i den nye bydel Hvideland foruden et ældreboligbyggeri centralt i byen.

Mange beboere i Torup har netop valgt at bidrage til fællesskabet og CO₂ regnskabet ved ikke at tage pendlervejen i bil. Det afføder en stor afhængighed af toget for, som nævnt, at komme på arbejde, men også købe fornødenheder udover hvad den lokale Brugs kan klare, komme til tandlægen, på biblioteket, lægen, besøge venner og bekendte etc..

Torup er desuden placeret ca. 3 km fra den lokale kommuneskole, Melby skole. Desværre eksisterer der ikke en sikker skolevej, hvorfor skolebørn på Melby skole bosiddende i Torup er afhængige af togdriften for at kunne komme hjem fra skole på egen hånd. Aktuelt venter skolebørn op til en halv time på næste tog. Det er fuldstændig uholdbart, at skolebørn skal stå alene og vente op til en time på næste tog. Det samme gælder for "udenbys" skoleelever på Lilleskolen samt børn i børnehaven, hvor flere både børn og forældre tager toget frem og tilbage.

Det skal også nævnes, at det faktisk har været muligt for lokale kræfter at omdanne det ellers tidligere forliste kursuscenter Toruplund til en succesrig efterskole, der også er afhængige af togdriften.

Aktuelt er håbet, at Torup vil kunne danne grundlag for yderligere arbejdspladser, men det håb svinder da voldsomt, hvis togdriften skæres ned til timedrift.

Halsnæs kommune er, som skrevet, en yderkommune, der ikke kan se sig fri af socioøkonomiske udfordringer og lavere uddannelsesniveau sammenlignet med storbykommunerne. Det er derfor altafgørende for de unges fremtid, at de kan motiveres til at tage en uddannelse. Udbuddet af ungdomsuddannelser er qua kommunens størrelse ikke kæmpe stort. Mange unge trækker derfor til bl.a. Hillerød for at påbegynde en ungdomsuddannelse. I den forbindelse er togdriften altafgørende for at opretholde motivationen til at gennemføre uddannelsen. Skæres der i togdriften risikeres der, at mange unge falder fra deres påbegyndte uddannelse og deraf falder helt ud af uddannelsessystemet.

Et andet aspekt ved en kommune med socioøkonomiske udfordringer er, at bestemt ikke alle har råd til en bil og deraf ikke mulighed for blot at udskifte toget med bilen. Kan pendling ikke fungere med den kollektive trafik gr. forringelser i togdriften, er der risiko for jobophør og deraf øget arbejdsløshed i en i forvejen trængt kommune, der i den grad har brug for en aktiv arbejdsstyrke.

Til sidst skal nævnes, at Halsnæs kommune i forvejen har et problem med øget bilisme og deraf kødannelse i myldretrafikken. Et trafikknudepunkt og ophav til lange køer især om eftermiddagen er rundkørslen i Kregme, der aktuelt slet ikke kan rumme det antal biler, der på nuværende tidspunkt kører til og fra Halsnæs kommune. En forringelse af Lokalbanen med kun timedrift på de mindre stationer vil helt sikkert medføre øget biltrafik og deraf endnu længere kødannelse. Folk vil i sidste ende fravælge kommunen som bopæl.

I har nu fået et mindre indblik i, hvor afgørende togdriften er for en lille

by i regionens yderkommune. Heroppe gælder det ikke om lige at have misset linje 5A, som der i øvrigt kommer en ny af om 5 minutter. Det handler om, at kollektiv trafik for mange er livsnerven til resten af regionen.

Det er en længere diskussion at diskutere ulighed i regionen, men en forringelse som den forelagte med timedrift på Lokalbansens mindre stationer øger markant uligheden ml. de i forvejen privilegerede storbykommuner og de små landbokommuner i udkanten. Region Hovedstaden er meget andet end København, hvilket også skal tilgodeses i både planlægningen og budgetteringen.

I bedes derfor på det kraftigste genoverveje jeres forelagte besparelse på Lokalbansen. Alt andet vil være at sætte kobbersømmet i Halsnæs kommunes træ. Det vil blive en langsom død, som kommunen vil undergå, når pendlermulighederne forringes i så stor grad.

I bør i stedet bryste jer af, at der i regionen findes en yderkommune, der formår at overleve og stadig være attraktiv for tilflyttere, der tilmed ønsker at bidrage til fællesskabet gennem benyttelse af den offentlige trafik.

På vegne af Torups bekymrede borgere
Anne Louise Born Sylvest

Helsingør 14. april 2020

Kollektiv transport og mobilitet i RH. Indsigelse, genovervej og inddragelse

Stad & Egn – Forum for bolig, plan og byggekultur i Helsingør Kommune skal her fremsende vores bemærkninger til planerne om at spare 15 millioner på kollektiv transport, busser og lokaltog i 2021.

Indsigelse

Vi skal protestere mod regionens hastværk. Vi finder, at målet for en region og dets kollektive transport, busser og lokaltog for næste generation, må være at få flere til at bruge den kollektive transport i regionen, bredt og på tværs, også i de tyndt befolkede dele af vores region. Målet må være at satse på, at forbedre den kollektive transports fremkommelighed og kvalitet.

Genovervejelse, inddragelse og brugerperspektiver

Vi finder ikke, at der her og nu er noget behov for spareøvelser indenfor lokaltogs- og bushandlingsplaner. Vi finder at der er behov for en kollektiv transport i regionen, som kan undgå at gå i knæ, og kommer hel ud i 2021 på den anden side af krisen og herefter vil kunne styrkes.

Den offentlige transport i regionen skal have bedre regularitet og den offentlige transport skal være gratis for pensionister udenfor myldretiden.

Videre skal en samlet trafik- og mobilitetsplan som minimum have følgende elementer. Det er kystbanen og sammenhængen til det øvrige trafiknet, regionstrafik- og mobilitet i regionen, offentlig regional togtransport, den regionale- og lokale bustrafik, forholdene for bilister og motorcyklister, vejenes tilstand, parkeringspladser, forholdene for cyklister og forholdene for gående og tilgængeligheden.

Vi finder således, at der er behov for større, samlede transport- og trafikanalyser, hvor der også inddrages brugersynsvinkler, borgerinddragelse og holdes borgermøder og udarbejdes en komplet trafik- og mobilitetsplan med helhed og sammenhæng og hvor der afsættes den nødvendige økonomi for Region Hovedstaden.

Jørgen Busch



Stad & Egn
HELSINGØR

– Forum for bolig, plan og byggekultur i Helsingør Kommune

Henvendelse fra Heino Knudsen og Peter Jacobsen, hhv. formand for Regionsrådet og formand for udvalget for Regional Udvikling i Region Sjælland.

Kære Sophie,

Tak for orienteringen og det tilsendte materiale. Det er en svær situation, og vi forstår den økonomiske udfordring, som I står med.

I Region Sjælland er vi kede af at I overvejer at nedlægge linje 120. Buslinjen bidrager til at skabe sammenhæng "på tvær" mellem Høje Taastrup, Ishøj og Greve. Vi vil selvsagt beklage det, hvis det ender med, at beslutter jer for at nedlægge jeres andel af linje 120.

Vi vil opfordrer jer til – hvis I ikke allerede har gjort det – at inddrage Greve kommune i den videre dialog med kommunerne. Region Sjællands udvalg for Regional Udvikling vil blive informeret om sagen, når der er møde næste gang (foreløbigt planlagt til 5. maj).

Med venlig hilsen

Heino og Peter

Til Regionsrådsformand Sophie Hæstorp Andersen

Med anmodning om at videresende
henvendelsen til alle regionsrådsmedlemmer

Nedlæg ikke den strategisk tværgående forbindelse 55E mellem Farum og Allerød

Dato: 06. april 2020

Sagsnr. 20/4289

Jeg vil indledningsvis takke Regionsrådsformanden for fremsendelsen af sparekataloget fra Movia i forbindelse med forhandlingerne om de kommende års budgetter, så vi som berørt kommune har mulighed for at give vores mening til kende.

Regionen Hovedstadens Trafik- og Mobilitetsplan fra 2019 har en række gode mål. Heraf fremgår det bl.a., at Region Hovedstaden satser på bedre mobilitet til borgere i Hovedstadsregionen og pendlere udefra, når presset på det samlede transportnet er størst. Et andet fint mål i planen er, at antallet af pendlere som alene transportere sig i bil skal bringes ned, og at der regnes med, at der skal håndteres 20% flere rejsende i 2035. Endelig fremgår det af planen, at netop de tværgående forbindelser og muligheden for skift mellem trafiktilbud er vigtigt.

Regionen har opstillet tre scenarier i forhold til at reducere omkostningerne til kollektiv trafik. I alle tre scenarier indgår nedlæggelse af den tidligere kommunalt finansierede rute 55E som besparelse.

Regionen har ved overdragelsen undladt at gøre ruten til en del af regionens strategiske busnet på trods af rutens store betydning for sammenhæng på tværs af S-togsfingrene Hillerød og Farum, koblingen til erhvervs- og uddannelsesinstitutioner i såvel Allerød, Farum og Ballerup. Et passagertab på 350.000 er et væsentligt passagertab i områder, hvor der ikke er de samme muligheder for kollektive alternativer som i tættere beboede områder.

Der er i den valgte prioritering lagt op til, at linje 55E udgør mellem 35 og 62 % af den samlede besparelse på den kollektive trafik i hovedstadsområdet, alt efter hvilket scenarie der vælges. Det synes jeg ikke er rimeligt.



Forudsætning i Region Hovedstadens sparekatalog

Siden 2015 har regionen haft ansvaret for og budgettet til en del af den kollektive trafik. Regionen fik netop overdraget ansvaret og budgettet for de store linjer med regional betydning for at sikre sammenhæng i regionale hensyn. En af disse linjer er E55.

I sparekataloget fra MOVIA som er vedlagt som fagligt grundlag, fremgår det, at Region Hovedstaden har fritaget KBH for besparelser pga. omlægning til Nyt Bynet i 2019 og at Region H samtidigt har anmodet om at en række specifikke linjer indgår i kataloget, herunder linje 55E. Dette er ikke begrundet.

Nedlæggelse af en strategisk tværgående forbindelse: linje 55E

Passagertabet på 55E er estimeret til 350.000 passagerer. Det er ikke opgjort hvor der tabes passagerer på linjen, herunder i Allerød Kommune. Bussen betjener især Allerød Gymnasium, og det bemærkes, at gymnasiet har mange elever fra Furesø Kommune, fordi der i Farum alene er et privat gymnasium (Marie Kruses Gymnasium), der ligeledes modtager en del elever fra Allerød.

Bussen sikrer endvidere en hurtig kobling mellem Allerød og Farum stationer og sikrer dermed en større fleksibilitet i S-togsnettet for erhvervs- og uddannelsespendlere. Det gøre sig ligeledes gældende for koblingen til Lautrupparken, hvor ruten har succes på Ballerups del af ruten. Effekten ved at muligheden fjernes, kan vise sig at være større end passagertabet, da tabet af muligheden for at benytte linjen kan gøre erhvervsvirksomheder og uddannelsesinstitutioner mindre attraktive. Dette er ikke vurderet i Regionens oplæg.

Oprethold en strategisk tværgående busforbindelse – til gavn for gymnasieelever og erhvervsliv i Region H

De foreslåede besparelser for Region Hovedstaden på trafikområdet rammer skævt, dels er der friholdelsen af København, dels udgør nedlæggelsen af 55E en meget stor procentdel af besparelsen. Nedlæggelsen af den tværgående forbindelse er et strategisk slag mod den kollektive trafik og rammer gymnasieelever og erhvervsliv i Region Hovedstaden.

I forhold til de øvrige forslag er nedlæggelsen af 55E irreversibel, og forslaget betyder, at Allerød og Farum mister en tværgående kobling mellem S-togsnet, virksomheder og uddannelsesinstitutioner, hvor de øvrige tiltag i kataloget i højere grad er en justering af serviceniveauer.

Opfordringen herfra er, at I ikke nedlægger denne strategiske og tværgående forbindelse, som I fik overdraget ansvaret for – og budgettet til – i 2015.

Venlig hilsen

Karsten Längerich
Borgmester



Region Hovedstaden
Att.: Regionsrådsformand Sophie Hæstorp Andersen
formand@regionh.dk

Helsingør Kommune

Borgmesteren
Stengade 59
3000 Helsingør
Cvr nr. 64 50 20 18
Dato 06.04.2020

Tlf. 49282828
borgmester@helsingor.dk
www.helsingor.dk

Kære Sophie Hæstorp Andersen

I Helsingør Kommune er vi opmærksomme på, at regionen drøfter budgetudfordringer på området for regional udvikling, herunder konsekvenserne for den kollektive trafik. Vi er bekendt med, at der drøftes besparelser på den kollektive trafik på op til 20 mio. kr., og vi har fået oplyst, at buslinje 390R desværre er kommet i spil i besparelserne, som et af mange spareforslag.

Buslinje 390R er en vigtig forbindelseslinje mellem Helsingør Kommune og Gribskov Kommune, og 390R skaber mulighed for, at vores unge kan komme frem til ungdomsuddannelser. Samtidig skaber 390R mulighed for at borgerne kan pendle til og fra job i de to kommuner. For byer som Tikøb og Gurre er 390R en meget vigtig forbindelseslinje til både Helsingør og Helsingør, og det vil være et stort tab, hvis 390R bliver nedlagt.

I Helsingør Kommune håber vi derfor på, at I ikke vil rette søgelyset mod 390R, når I skal drøfte budgetudfordringerne på området for regional udvikling, og håber at buslinje 390R fortsat kan køre mellem Helsingør og Helsingør.

Med venlig hilsen

Benedikte Kiær
Borgmester

Christian Holm Donatzky
formand for By-, Plan og Miljøudvalget

Indsigelse vedr. scenarier for besparelser ifm. regionens trafikbestilling 2021

Forud for trafikudvalgets ekstraordinære møde den 15. april 2020, hvor sparekatalog i forbindelse med regionens trafikbestilling 2021 skal drøftes, fremsender vi fra Halsnæs kommune vores indsigelse, til de fremlagte scenarier.

Vi skal binde regionen sammen – derfor ja tak til flere hurtigtog, men ikke med den konsekvens at betjening nedskæres med 50% på hverdage og på halvdelen af tog-stationer i Halsnæs Kommune.

Halsnæs er - med en placering 20 km fra Hillerød og 50 km fra Rådhuspladsen - en kommune med mange pendlere. Det er derfor særdeles vigtigt med gode og attraktive forbindelser med kollektiv transport til arbejdspladser, uddannelse og hospitaler i de nærmeste større byer, samt til og fra Københavnsområdet.

Region Hovedstaden arbejder for grøn trafik og god mobilitet i hele regionen. Lokaltog har visioner om fremtidig vækst i passagertallet på lokalbanerne, hvilket stiller krav til grundproduktet. Der er endvidere et politisk ønske om en solid kollektiv betjening af Nyt Hospital Nordsjælland. Halsnæs kommune er et væsentligt arbejdsplads-område for medarbejdere bl.a. til det kommende hospital.

Halsnæs kommune har for nyligt med høringsvar til Movias mobilitetsplan 2020 understreget, at det er vigtigt at både 320R og Frederiksværkbanen fastholdes i det strategiske net og at driftsomfanget som minimum fastholdes på det nuværende niveau.

Der er nu en økonomisk situation hvor bl.a. åbningen af Letbanen langs Ring 3 øger regionens årlige udgifter til kollektiv transport. Der er som konsekvens fremlagt en række besparelsscenarier hvor nedskæring på Frederiksværkbanen, der kører mellem Hillerød og Hundested indgår i alle tre scenarier. Det kan vi ikke forsvare overfor borgere og virksomheder i Halsnæs kommune. Samlet er det bemærkelsesværdigt at ingen scenarier indeholder besparelser i København hvor afstandene er mindre (cykel afstand) og det generelle service niveau er markant højere.

Borgere og erhvervsliv i Halsnæs kommune oplever dagligt væsentlige trafikale kapacitetsudfordringer med begrænset fremkommelighed for bilister og kø-traffic. Vi tager medansvaret for den grønne omstilling alvorligt og nedskæring i den kollektive trafik er derfor den helt forkerte vej at gå.

Lokaltoget er rygraden i den kollektive trafik for Halsnæs Kommune. Siden 2009 har der i dagtimer på hverdage kørt 3 tog i timen på strækningen, et hurtig-tog samt to afgang i timen, der standser på alle stationer efter behov. Der er 11 stationer og trinbræt inden for Halsnæs Kommune.

I de fremlagte besparelsscenarier er der forslag om, at dette ændres til to hurtig-tog og kun én afgang i timen, der kan standse på alle stationer.

Umiddelbart kan det ses som en service-forbedring for passagerer, der rejser mellem hovedstationerne. Men en 50% nedskæring til kun én afgang i timen på hverdage vil betyde, at de basale transportbehov ikke vil være dækket for mange af vores lokalsamfund. Det har

betydning når man rejser ud, men især når man rejser hjem og fra s-toget i Hillerød skal ramme den éne forbindelse i timen.

Tro mod fingerplanens intentioner er udbygningen i kommunen og placering af væsentlige funktioner i kommunen de senere år sket ved stationerne. Halvtimes tog-drift har været afgørende for denne udbygning, der vil være truet af nedskæring til drift én gang i timen.

Eksempler på dette er fremhævet nedenfor:

- **Melby st.** en af Halsnæs kommunens byer hvor bl.a. en af kommunens hovedskoler ligger.
- **Dyssekilde st.** betjener den særdeles levende landsby Torup, som med fingerplanen har fået mulighed for yderligere udvidelse af den økologiske bydel. I Torup er skole, daginstitution og et aktivt kulturliv.
- **Østerbjerg st.** Forbinder den succesfulde nye Efterskole NNY - design & entreprenørskab med omverdenen.
- **Hanehoved st.** Betjener kommunens nye Forberedende Grunduddannelse til unge (FGU Nordsjælland).
- **Kregme st.** hvor kommunen byudvikler og nyudbygning inkl. ny daginstitution, netop er afsluttet.

Det, vi har brug for, er tiltag, der skaber grundlag for bosætning og arbejdspladser i hele regionen også i Halsnæs Kommune. En forudsætning er bedre muligheder for mobilitet i regionen og en offentlig transport uden væsentlige miljøforringelser.

Vi ser frem til det planlagte dialogmøde med de tekniske udvalg d. 22. april og forventer, at der forud herfor fremlægges et alternativt scenarie hvor nedskæring på lokaltoget i Halsnæs kommune ikke indgår.

Et sådant scenarie bør være en del af Trafikudvalgets behandling d. 5. maj og Regionsrådets behandling d. 19. maj.

Med venlig hilsen

Steffen Jensen
Socialdemokratiet
Borgmester

Anja Rosengreen
SF
Udvalgsformand, Udvalget for Miljø og Plan

Michael Thomsen
Venstre

Tue Lundgaard Curry
Enhedslisten

Walter G. Christophersen
Dansk Folkeparti