

HENVENDELSER FRA BORGERE OG BORGEMESTRE

Dato: 18. maj 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:

- Borger 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
- Ole Bondo Christensen, borgmester i Furesø Kommune

Henvendelser modtaget siden udvalgmøde den 15. april 2020:

- Kirsten Schiellerup, rektor på Allerød Gymnasium
- Borger i Torup
- Elev på Allerød Gymnasium
- Borger i Torup
- Kirsten Jensen og Dan Riis hhv. borgmester og formand for arkitektur-, byplan- og trafikudvalget i Hillerød Kommune

Henvendelser modtaget siden den 22. april 2020:

- Borger i Torup
- Borger i Græsted
- Jacob, borger
- Elev på Allerød Gymnasium
- Elev på Allerød Gymnasium
- Elev på Allerød Gymnasium
- Jørgen Busch, Stad og Egn, Helsingør
- Borger i Græsted
- Borger
- Borger i Tikøb
- Borger i Lille Kregme

Henvendelser modtaget siden den 29. april 2020

- Esrum Borgerforening
- Udvalget for Udvikling, By og Land i Gribskov Kommune
- Henvendelse fra borger
- Henvendelse fra studerende på DTU
- Henvendelse fra studerende på DTU
- Henvendelse fra studerende på DTU
- Henvendelse fra studerende på DTU
- Henvendelse fra studerende på DTU
- Henvendelse fra studerende på DTU
- Henvendelse fra studerende på DTU
- Bestyrelsen i Tikøb Dagtilbud og Skole
- Kommunalbestyrelsen i Ballerup Kommune
- Jesper Würtzen og Thomas Gyldal Petersen, borgmester i hhv. Ballerup Kommune og Herlev Kommune
- Henvendelse fra studerende på DTU
- Henvendelse fra studerende på DTU
- Annisse Lokalråd, Borgerforeningen Alsønderup Sogn og Alsønderup Sogns Lokalråd
- Danmarks Naturfredningsforening
- Henvendelse fra studerende på DTU
- Henvendelse fra borger
- Henvendelse fra borger
- Henvendelse fra borger
- Henvendelse fra borger
- Henvendelse fra borger
- Henvendelse fra borger
- Henvendelse fra borger
- Henvendelse fra borger
- Henvendelse fra borger
- Henvendelse fra borger
- Henvendelse fra borger
- Henvendelse fra borger
- Henvendelse fra borger
- Henvendelse fra borger i Torup
- Henvendelse fra borger
- Henvendelse fra studerende på DTU
- Danmarks Tekniske Universitet
- Polyteknisk Forening

Henvendelser tilføjet til dokumentet efter den 12. maj 2020

- Gurre beboerforening
- Henvendelse fra borger
- Henvendelse fra borger
- Stad og Egn, Helsingør
- Sofia Osmani, Borgmester i Lyngby-Taarbæk Kommune
- Trine Græse, Borgmester i Gladsaxe Kommune

Henvendelse fra borger i Torup:

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 Lokalbanelinjen på strækningen Hillerød – 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 formået 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 afgangene er selvsagt afgørende for, at man vælger den kollektive trafik frem for bilen. Er der ikke tilstrækkeligt med afgangene, 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. Udbudet 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

████████████████████

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

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 transporterer 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-togslingerne 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.: Regionrådsformand 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 besparelsscenarioer 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 besparelsscenarioer 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



Region Hovedstaden
Att. regionsrådsformand
Sophie Hæstorp Andersen

Cc. Trafikudvalget

Nedlæg ikke linje 55E

Jeg skriver for at gøre opmærksom på, at vi i Furesø Kommune finder det meget uhensigtsmæssigt, såfremt den tværgående busforbindelse linje 55E mellem Allerød St. og Malmparken St. besluttet nedlagt. Linjen har stor værdi for mange daglige brugere og krydser tre fingre og er derfor vigtig i forhold til at binde Allerød, Furesø og Ballerup sammen på tværs.

Forbindelsen har også stor betydning for vores gymnasieelever, der skal til Allerød og til Ballerup i lyset af, at der ikke er offentlige gymnasier i Furesø Kommune og for muligheden for at komme til og fra arbejde med offentlig transport.

Jeg kan i øvrigt tilslutte borgmester Karsten Längerich brev af 6. april 2020, der ligeledes adresserer det uhensigtsmæssige i at nedlægge linje 55E.

Venlig hilsen

Ole Bondo Christensen
Borgmester

15. april 2020

Dok. nr. 37852/20

Furesø Kommune

Stiager 2

3500 Værløse

Tlf.: 7235 4000

Fax: 7235 4110

Åbningstider:

Mandag-fredag kl. 10-14

Torsdag dog kl. 10-18

www.furesoe.dk



**Til Regionsrådsformand
Sophie Hæstorp Andersen**

21. april 2020

Med anmodning om at videresende
henvendelsen til alle regionsrådsmedlemmer

Nedlæg ikke bus 55E mellem Farum/ Værløse og Allerød!

Allerød Gymnasium har i de lokale medier kunnet se, at det lige nu påtænkes at nedlægge den tværgående busforbindelse (55E) mellem Farum/ Værløse og Allerød.

Allerød Gymnasium vil i den forbindelse gerne gøre opmærksom på, at en sådanne nedlæggelse af den omtalte busforbindelse, vil få store negative konsekvenser for mange unge uddannelsessøgende i Furesø Kommune.

Hvorfor fastholde den tværgående busforbindelse 55E?

Den tværgående busforbindelse er med til at åbne op for, at de mange unge i lokalområdet frit kan vælge deres ungdomsuddannelse.

På Allerød Gymnasium går der lige nu 11 elever fra Værløse og 64 elever fra Farum. Hvis bus 55E nedlægges vil eleverne fremadrettet ikke kunne tage den offentlige transport til Allerød Gymnasium inden for en rimelig tid og derved vil deres mulighed for at tage en gymnasial ungdomsuddannelse på Allerød Gymnasium blive forringet - et gymnasium de har valgt som 1. prioritet.

Tendensen har de sidste mange år været, at et voksende antal elever fra netop Farum og Værløse ønsker at tage deres ungdomsuddannelse på Allerød Gymnasium. Der er ikke et offentligt tilbud om STX i Furesø Kommune.

At 55E er en vigtig transportmulighed for de unge, kan man forvisse sig om, ved at prøve at tage bus 55E om morgenen. Den er altid fyldt med unge, som benytter sig af denne til at transportere sig fra hjemmet til deres uddannelsesinstitution.

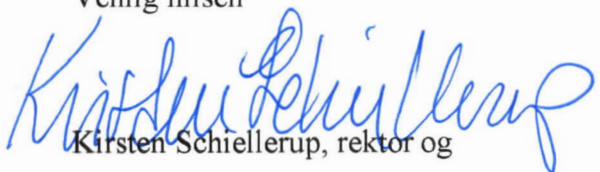
Allerød Gymnasium har også medarbejdere, som hver dag benytter 55E til at komme på arbejde.

Bevar den tværgående busforbindelse mellem Farum og Allerød

Allerød Gymnasium vil derfor gerne plædere for en bevarelse af den tværgående busforbindelse 55E mellem Farum/ Værløse og Allerød, da en fjernelse af denne vil få urimelig konsekvenser for de unge, som er helt afhængige af let adgang til hensigtsmæssig offentlig transport.

Alternativt vil vi plædere for, at busforbindelsen fastholdes i myldretiden, således at de mange unge, som benytter sig af busforbindelsen til at tilgå deres ungdomsuddannelse/uddannelse, stadig vil kunne gøre dette om end i mindre grad.

Venlig hilsen



Kirsten Schiellerup, rektor og

Carsten Heine Lund, formand for bestyrelsen på Allerød Gymnasium

Henvendelse sendt til regionsrådet fra borger i Torup

Kære regionsrådspolitikere,

Jeg bor i Torup på Halsnæs, helt præcist i den økologiske landsby "Økosamfundet Dyssekilde", som er Danmarks ældste økosamfund. Vores økosamfund og den omkringliggende landsby, med Dyssekilde station på Frederiksværkbanen som et helt centralt element, er et af ganske få steder i Danmark, som har vendt udviklingen med affolkning, butiksdød mv. i yderområderne. Torup blev i 2019 kåret til årets landsby, og er et af ganske få "varme zoner" i Danmark. Det særlige ved en varm zone er, at befolkningstallet er stigende, fordi området har det, der kaldes x-factor. Det vil sige stedbundne kvaliteter, der skiller sig ud.

Vi har en skole, en børnehave, en lokalbrugs, en helsekostforretning, en cafe og en brødfabrik, foruden et hav af selvstændige erhvervsdrivende indenfor ligeså mange områder. Kun lidt uden for landsbyen ligger Danmarks første efterskole for iværksætteri. Og det på trods af at der blot er ca. 400 indbyggere.

Vi er dybt, dybt afhængige af vores togforbindelse.

Skolens elever kommer med toget fra både Frederiksværk og Hundested. Landsbyens ældre tager toget til aktiviteter og indkøb, dem der pendler til København tager toget (vi tænker jo på miljøet og tager helst ikke bilen, hvis vi kan undgå det), vores venner og familie kommer med toget, når de skal besøge os. Sommerhusgæster til de omkringliggende sommerhusområder står af på Dyssekilde og kan her leje cykler for at komme ud til deres feriebolig.

Hvis der bliver skåret i driften, og vi ender på timedrift i stedet for halvtimedrift som nu, så er der risiko for at forældre vælger vores skole og børnehave fra, fordi det bliver for besværligt. Der er risiko for at flere vælger bilen når de skal på arbejde, for hvem gider vente en time på det næste tog på Hillerød station, hvis S-toget er forsinket? Vores unge vil føle at de bor ved verdens ende.

Torup vil blive et skoleeksempel på hvordan dårlige politiske beslutninger får alvorlige konsekvenser for et ellers spirende samfund, som kan noget helt unikt.

Hvis ikke halvtimedriften på hele strækningen kan reddes, så gør i det mindste Dyssekilde til en af de stationer, hvor frekvensen øges i stedet for at skære. Vi fortjener ikke at blive slukket for.

Henvendelse sendt til Movia

Hej

Jeg hedder [REDACTED] og er gymnasieelev på Allerød Gymnasium. Jeg bruger (under normale omstændigheder) buslinjen 55E hver dag. Det er den eneste direkte linje til Allerød fra Værløse, hvor jeg bor. Jeg har ufatteligt mange venner fra både Farum og Værløse, som også bruger 55E hver dag både den ene og den anden retning. Ingen af os ville kunne komme i skole uden denne linje. Oveni det oplever jeg da også en masse voksne, som er på vej til og fra arbejde, når jeg selv tager bussen, folkeskoleelever, som bor i andre byer, end de går i skole osv.

Jeg ved, at Movia i sit idekatalog til besparing på den offentlige trafik har planlagt en nedlæggelse af 55E. Dette ville bare være super duper ubelejligt! Jeg ved også, at kommunerne i morgen (22/4-2020) skal have et møde med trafikudvalget omkring mulig nedlæggelse af blandt andet denne linje.

Håber denne ufatteligt dumme ide bliver taget af tavlen igen!

Mvh [REDACTED], 1.g elev fra Allerød Gymnasium

Henvendelse fra borger i Torup

Kære Sophie Hæstorp Andersen: Jeg kan ikke komme med yderligere eller bedre argumenter, end mine naboer (og menighed) allerede er kommet med, men vil bare give mit besyv med, og [redacted] om, at tage Dyssekilde Station ud af halvtimeskøreplanen: Det vil være katastrofalt for vores lille, levende samfund, Torup, hvis togdriften forringes!! Venlig hilsen

Kære Sophie Hæstorp Andersen,

Tak for din henvendelse forud for, at regionen drøfter besparelser på den kollektive trafik på op til 20 mio. kr. til næste år med tre scenarier på hhv. 10, 15 og 20 mio. kr., valgt ud fra regionale principper og kriterier om at fastholde de større buslinjer i det strategiske og sammenhængende hovednet, minimere passagertab og have fokus på linjer, hvor der findes alternativer.

En ændring af Lokaltog-driften som foreslået på Frederiksværkbanen, hvor man vil fjerne halvtimesdrift lørdag og desuden køre med et andet driftskoncept – med to hurtigtog og ét stoptog – betyder, at antallet af afgange Skævinge bliver halveret på lørdage, mens driften halveres på Gørløse og Brødskov St. alle dage. Hvis regionens finansiering til linje 380R bortfalder vil det have meget markante konsekvenser.

For os at se skal vi holde fast i de regionale principper for busdrift – fastholde større buslinjer og sikre et sammenhængende hovednet – sørge for befordring af pendlere, såvel erhvervsansatte som unge der går i gymnasiet eller på andre ungdomsuddannelser i Hillerød.

Konkret betyder ændringerne på Frederiksværkbanen, at mobiliteten for borgere i lokalsamfundene, særligt i Nr. Herlev og Gørløse, men også Skævinge, bliver væsentligt forringet. Ligeledes sikrer linje 380R i dag, at borgere for såvel Hillerød som Gribskov Kommune, der ikke har bil, kan komme på arbejde, til uddannelse eller hospitalet i Hillerød. Borgere i eksempelvis Tulstrup, Alsønderup og Nejede bliver efterladt uden anden betjening, for der er ingen alternativer og derfor bør der ikke peges på linje 380R.

Vi må hjælpe hinanden med at understrege paradokset i, at regeringen er på vej med en klimahandlingsplan, mens regionen overvejer indskrænkninger i kollektive transport. Vi frygter at indskrænkninger betyder, at flere vil fravælge den kollektive trafik; tværtimod skal vi have flere med i den kollektiv trafik for at bidrage til at reducere klimaaftrykket fra transporten og afhjælpe trængslen, som særligt i Hillerød er et stort problem. De foreslåede ændringer understøtter desværre ikke de grønne initiativer.

Kollektiv trafik understøtter på en meget konkret og direkte måde både uddannelse og erhverv, ligesom den transporterer borgere til andre betydelige eller ligefrem vitale funktioner så som hospitalet.

Hverken Hillerød Kommune og næppe heller andre kommuner har mulighed for at træde til og overtage regionens økonomiske engagement i disse linjer som er defineret som regionalt betydningsfulde, og derfor er regionens ansvar.

De bedste hilsener

Kirsten Jensen Dan Riise
Borgmester Formand for Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget



Henvendelse fra borger i Torup

Kære Sophie Hæstorp Andersen, Jeg skriver til dig, fordi jeg har brug for et sted at henvende mig med dette nødråb. Jeg bor i Torup på Halsnæs, helt præcist i den økologiske landsby "Økosamfundet Dyssekilde", som er danmark's ældste økosamfund. Vores økosamfund og den omkringliggende landsby, med Dyssekilde station på Frederiksværkbanen som et helt centralt element, er et af ganske få steder i Danmark, som har vendt udviklingen med affolkning, butiksdød mv. i yderområderne. Torup blev i 2019 kåret til årets landsby, og er et af ganske få "varme zoner" i Danmark. Det særlige ved en varm zone er, at befolkningstallet er stigende, fordi området har det, der kaldes x-factor. Det vil sige stedbundne kvaliteter, der skiller sig ud. Vi har en skole, en børnehave, en lokalbrugs, en helsekostforretning, en cafe og en brødfabrik, foruden et hav af selvstændige erhversdrivende indenfor ligeså mange områder. Kun lidt uden for landsbyen ligger Danmarks første efterskole for iværksætter. Og det på trods af at der blot er ca. 400 indbyggere. Vi er dybt, dybt afhængige af vores togforbindelse. Skolens elever kommer med toget fra både Frederiksværk og Hundested. Landsbyens ældre tager toget til aktiviteter og indkøb, dem der pendler til københavn tager toget (vi tænker jo på miljøet og tager helst ikke bilen, hvis vi kan undgå det), vores venner og familie kommer med toget, når de skal besøge os. Sommerhusgæster til de omkringliggende sommerhusområder står af på Dyssekilde og kan her leje cykler for at komme ud til deres feriebolig. Hvis der bliver skåret i driften, og vi ender på timedrift i stedet for halvtimedrift som nu, så er der risiko for at forældre vælger vores skole og børnehave fra, fordi det bliver for besværligt. Der er risiko for at flere vælger bilen når de skal på arbejde, for hvem gider vente en time på det næste tog på Hillerød station, hvis S-toget er forsinket? Vores unge vil føle at de bor ved verdens ende. Torup vil blive et skoleeksempel på hvordan dårlige politiske beslutninger får alvorlige konsekvenser for et ellers spirende samfund, som kan noget helt unikt. Hvis ikke halvtimedriften på hele strækningen kan reddes, så gør i det mindste Dyssekilde til en af de stationer, hvor frekvensen øges i stedet for at skære. Vi fortjener ikke at blive slukket for. Personligt er jeg dybt afhængig af vores togforbindelse: Jeg er enlig mor til to børn og jeg bruger udelukkende den offentlige transport idet jeg ikke har mulighed for at køre bil (har mistet noget af mit syn under en hjerneoperation i 2018). Siden 2018 er jeg gået igennem [REDACTED] dette har foregået på Rigshospitalet og jeg har skulle jonglere togture til behandling - samtidig med at skulle aflevere og hente mine børn indenfor åbningstiderne på vores lokale skole og børnehave. Med de togtider som vi har, er det lige gået op, men jeg tør ikke forestille mig hvordan min situation bliver med denne drift besparelse. Jeg deler min personlige situation idet der også er andre her i Torup som vil blive påvirket dybt som jeg selv. Med venlig hilsen, [REDACTED]

Henvendelse fra [REDACTED], borger i Græsted

Hej jeg skriver til dig for jeg har læst at i vil lukke for bus 390R, den er min livline Til lægen i græsted Fysioterapeut i græsted Ørelægen i Helsingør Øjenlæge i Hillerød Hospitalet i Hillerød Senior center i Helsingør Ikke mindst min familie og venner Vil høre om i så betaler kørsel til og fra Har ingen andre muligheder Med mvh [REDACTED] Vil ikke straffes for at København skal have letbane

Henvendelse fra Jacob

Jeg ønsker ikke, at buslinjen 55E bliver nedlagt, da den under normale omstændigheder betyder en stor del for de unge der skal til og fra skole i Allerød! Jeg støtter op omkring at bevare buslinjen, selv i disse tider af besparelse

Bedste hilsner Jacob

Henvendelse fra [REDACTED], elev på Allerød Gymnasium

Vi elever på Allerød Gymnasium har hørt om den mulige nedlægning af linje 55E, og vil bede jer om at genoverveje. Det er for mange af os, inkl mig selv, den eneste mulige rute, hvis vi skal kunne komme på gymnasiet. Uden den, vil det være umuligt for os at modtage undervisning. Nedlægningen af 55E vil ødelægge mange elevers hverdag, og det er utroligt at det overhovedet overvejes, da der er SÅ mange der bruger linjen. Som sagt håber vi at I vil genoverveje lukningen.
Mvh [REDACTED]

Henvendelse fra [REDACTED], elev på Allerød Gymnasium

Jeg bruger, som mange andre Bussen 55E hver dag. (altså før coronakrisen). Bussen er min eneste måde at komme i skole på med offentligt transport og hvis den nedlægges ved jeg ikke hvad jeg skal gøre. Jeg håber du høre mit og nok også mange andres opråb om at holde bus 55E åben. Håber du kan hjælpe.

Mange tak hilsen [REDACTED] (elev fra allerød gymnasium)

Henvendelse fra ■■■ elev på Allerød Gymnasium

Kære Movia!

Vi er en masse elever som fornyelig har fundet ud af at buslinjen 55E malmparken - Allerød st kunne blive nedlagt, og da vi er en masse elver fra Furesø kommune som bruger den bus dagligt til både at komme i skole og hjem igen, råber vi nu op og står sammen om kampen mod ikke at få sparet på den buslinje!

Mvh.

■■■ fra Allerød gymnasium

Læserbrev

Af Jørgen Busch, [REDACTED]
[REDACTED]

God kollektiv transport - en samfundsmæssig nødvendighed !

En samlet trafik-, infrastruktur-, kollektiv transport- og mobilitetsplan skal 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.

Målet for den kollektive transport i region og kommuner 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 skabe helhed og sammenhæng og forbedre den kollektive transports fremkommelighed og kvalitet.

Jeg skal protestere mod Movia og Region Hovedstadens hastværk. Jeg finder ikke, at der her og nu er noget behov for spareøvelser indenfor den kollektive transport med lokaltog og busser i regionen.

Denne del af det samlede kollektive transportnet er en meget vigtig brik for den samlede kollektive transport. Hvis denne brik og helheden og sammenhængen forringes, vil den kollektive transport i regionen lide uoprettelig skade for næste generation, og i mange år frem.

Derimod finder jeg, at den offentlige transport i regionen skal have bedre regularitet og den offentlige transport skal være gratis for pensionister udenfor myldretiden.

Jeg finder, derfor at der er meget stor behov for en trafik-, infrastruktur-, kollektiv transport- og mobilitet i regionen, som undgår at gå i knæ, og kommer hel ud i 2021 - på den anden side af covid-19/corona sundhedskrisen - og herefter vil kunne styrkes.

Jeg finder derfor også at der er behov for større, samlede trafik-, infrastruktur-, kollektiv transport- og mobilitetsanalyser, som indarbejdes i kommunernes planlægning og 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 i staten, hos Movia, i Region Hovedstaden og lokalt i primærkommunerne.

Henvendelse fra borger i Græsted

Hej, jeg har hørt at Der tale om at skærer bus 390R væk .

Jeg må som borger i Græsted så spørge; Hvordan kommer man så fra Græsted til Helsingør?

Alle de unge i Græsted, og Saltrup, Esbønderup mm, som går på gymnasiet i Helsingør, kan så IKKE komme i skole og hjem fra skole??? Hvad tænker i de skal gøre???

Når det er den eneste rute der går, "nerven" gennem vores byer, hvordan kan man overhovedet tænke på at nedlægge den, det er så tåbeligt som noget kan være.

Det må IKKE ske.

Vh [REDACTED], Græsted.

Henvendelse fra borger

det er meget bekymring jeg så at man vil nedlægge busruterne 380r og 390r. de er livsnerven i gribskov kommune f.eks 380r der kører mellem helsinge og hillerød der mange små landsbyer og 390r der kører mellem helsinge og helsingør der er også mange små landsbyer så læser man sammenhængen i regionen jeg tænker på skole børn og ældre .hvordan skal en ældre person som ikke har bil komme til helsinge eller hillerød for f.eks til specialæge det er ikke godt nok kunne ikke lave evt.timedift

Henvendelse fra borger i Tikøb

hej Sophie jeg har til min store skræk læst at I overvejer at nedlægge 390R. det vil være en katastrofe for Tikøb da vi har mange der er afhængig af den både vores unge der går i skole i Helsingør / /Helsinge og vores ældre som ikke længer selv har bil. jeg er selv daglig bruger af den til og fra arbejde og jeg kan slet ikke forstå at der mangler pasagere for jeg synes tit den er godt fyldt, hvordan finder I endelig ud af hvor mange der er med ??? tag I kun ud fra hvor mange der stempler ind, hvad med alle dem der har ungdoms kort - skole bus kort - pensionist kort eller som mig erhvervs kort vi stempler jo ikke ind. I dag var vi 8 der stod på i Helsingør og 3 af os stemple ikke ind. vi høre hele tiden at vi skal ta tag den offentlige trafik for at skåne miljøet det hænger jo ikke sammen at I så tvinger os ud i at købe flere biller. I må kunne se et andet sted F.eks. der hvor der både er tog og bus forbindelse kunne I måske fjerne 1 bus eller 2 :-(jeg håber virkelig at I overvejer det en ekstra gang end I smadder vores samfund Med venlig hilsen [REDACTED]

Henvendelse fra borger i Lille Kregme

Kære Sophie. Jeg er bosat i Lille Kregme ved Frederiksværk og læser om de planlagte besparelser på Lokalbanen Frederiksbærkbanen. Jeg er meget uenig i, at skære ned på togforbindelserne i de mindre byer, til fordel for flere hurtigtog som kun betjener de større stationer. Tidsbesparelsen af hurtigtoget i forhold til stop-toget er simpelthen så ringe, at det ikke giver en afgørende fordel for passagerne. Til gengæld ville nedskæringen give en afgørende ulempe for beboerne i de mindre byer. Jeg håber at du som formand i regionen gør en indsats for at stoppe nedskæringen. På forhånd tak, vh [REDACTED]



Esrum Borgerforening
Esrum Hovedgade 21B, 1. sal
Esrum, 3230 Græsted

vedr. nedlæggelse af busrute 390R (Helsingør – Helsingø)

Esrum borgerforening, Esrum Kloster og Møllegård, Kilden -Socialøkonomisk virksomhed m.fl.

Centralisering af flere funktioner som i fremtiden ikke vil kunne nås med Kollektiv transport

De senere år har det været en tiltagende tendens til at samle mere og mere i få, men større enheder. Disse enheder spænder vidt over indkøb, uddannelsesinstitutioner, sygehuse mv. Denne centralisering giver uden tvivl rigtig god mening, men den giver også et stigende behov for mobilitet, som i hovedstadsområdet bl.a. løses med metroer og letbaner.

Ude i landsbyerne er vi knapt så heldige at have funklende nye metroer og udsigt til letbaner. Tværtimod er det her de lokale butikker, lægepraksis mv. lukker ned for at flytte til mere centrale placeringer, der ofte er udenfor Gribskov kommune. Det øger behovet for mobilitet over kommunegrænser, og i vores tilfælde til Helsingør, for at komme ind til de store arbejdspladser i København og indkøb, samt til Hillerød for at komme på sygehuset mv.

En by afskåret fra omverdenen

Vi har behov for, at Region Hovedstaden netop sikrer ruterne på tværs af kommunegrænserne for at undgå forhandlinger med de kommuner der har de trafikale knudepunkter.

I Esrum har vi tidligere oplevet at Busrute 305 til Hillerød blev afkortet kraftigt, så den nu kun opererer indenfor Hillerøds grænser, fordi der ikke kunne opnås enighed omkring økonomien. Heller ikke Flex-bus har været en mulighed. Faktum er, at jo længere væk man kommer fra trafikknudepunkter, jo færre passagerer er der og jo mindre rentable er busruten. Den udgift vil kommuner med trafik knudepunkter ikke være med til at betale.

Det har afskåret Esrum, og flere andre mindre byer, fra en direkte forbindelse til Hillerød, som er et større trafikknudepunkt, men som også har sygehus indkøb og uddannelsesinstitutioner. Alt sammen noget mange borgere hver dag krydser kommunegrænser for at komme til.

Hvis 390R også nedlægges, bliver vi afskåret fra vores sidste trafikknudepunkt som er Helsingør.

Esrum -også en by man tager til

Esrum er ikke kun en by man har behov for at tage ud af, men også en by man har behov for at komme til.

I Esrum er vi nemlig så heldige at have Esrum Kloster og Møllegård, STU- uddannelsesinstitutionen Kilden - socialøkonomisk virksomhed, Esrum Kost og friskole, samt Nationalpark Kongernes Nordsjælland.

Esrum Kloster er en velbesøgt kulturinstitution med udstillinger, skoletjeneste, butik og café samt tilholdssted for Nationalpark Kongernes Nordsjælland.

Klosteret har flere store og mindre arrangementer, med mange gæster fra hele Region Hovedstaden og Region Sjælland.

Konsekvensen af en nedlæggelse af busruten 390R gennem Esrum vil indebære at de mange daglige gæster, gæster til arrangementer samt skoleklasser fra hele landet, der benytter kollektiv transport til at besøge Esrum Kloster & Møllegård og Nationalpark Kongernes Nordsjælland vil være afskåret fra dette.

Ligeledes vil Kildens brugere, som både tæller unge i gang med en STU-uddannelse og mennesker i beskyttet beskæftigelse, samt elever til Esrum Kost og -Friskole komme til at mangle transportmuligheder.

Grøn omstilling, affolkning eller tvangsflytning fra Kollektiv trafik til egne biler

Den seneste tid, har alle politikere haft travlt med at have fokus på den grønne omstilling. Men måske kigger man det forkerte sted?

Den seneste tid med COVID-19 har vist hvor hurtigt luftforureningen falder, når der ikke er så mange biler på vejene. I Gribskov Kommune pendler en stor del af befolkningen til København.

Trods de overfyldte motorveje, fravælger mange i kommunen den kollektive trafik, nogle fordi det er blevet for dyrt, men de fleste fordi servicen simpelthen er blevet for ringe. Tænk hvilke effekter det vil have på klimaet, hvis den kollektive trafik var et reelt tilvalg?

Hvad med vejnettet og andre offentlige bus og tog ruter?

Gribskov kommune er en af de få kommuner, der ikke har en statsvej der kan føre borgerne ud af kommunen til arbejdspladser, uddannelsesinstitutioner, sygehuse mv. Alle veje i Gribskov kommune er kommunale. Dvs. at den øgede trafik der kommer ved nedlæggelse af rute 390R og 380R, må forventes at give en øget udgift til Gribskov Kommune.



Figur 1 Rapport 329 vejdirektoratet side 8

Billedet viser hvilke veje der er overgået til staten. Hvilket betyder at alle veje nord for vej 6 og 16 er i kommunalt regi. VVM på Hillerød motorvejens forlængelse forholder sig kun til strækningen frem til hovedvej 19 (Isterødvejen).

Hvis der sker begrænsninger i den kollektive trafik i området nord for statsvejen, vil det betyde et yderligere pres på vejen: 227, 267, 235 og 213 som allerede er belastet af meget trafik. Det øgede pres vil hurtigt fjerne den samfundsøkonomiske effekt af at forlænge Hillerød motorvejen.

I forhold til den kollektive trafik, vil der ske et fald i brugen af S-toget, kystbanen og metro, da flere af kunderne fra de berørte områder, ville skulle bruge bil for at komme til en station, og dermed vil de formodentlig fortsætte i bil ind til deres arbejdsplads i København.

Netto resultat, under forudsætning af, at antagelserne er rimelige:

- Fald i indtægterne på de øvrige offentlige transportområder
- Øget pres på vejnet med flere ulykker til følge (øget sundhedsomkostninger)
- Øget luftforurening
 - Modarbejdelse af regeringens miljøstrategi
 - Øget omfang af kroniske luftvejsinfektioner (øget sundhedsomkostninger)

-Hvad er det næste så? Vores lokalbaner?

Årsagen til besparelse er omkostning til etablering af en Letbane, der skal afhjælpe trængsel. Men hvad vil der ske når flere borgere fra yderområder presses ud i biler?

Hvad siger vores nabo landsbyer

I Esrum er vi ikke alene. Vi har talt med vores naboer, der har følgende kommentarer:

- Gurre (Helsingør Kommune)
Mister byens eneste busforbindelse. Hvilket vil betyde, at det ikke er muligt at komme til Helsingør og dermed sundhedshus og uddannelsesinstitutioner og Tikøb, hvor mange af Gurrens børn går i skole og daginstitution med offentlig transport.
- Tikøb (Helsingør Kommune)
Mister direkte forbindelse til Helsingør, og vil skulle over Kvistgård, hvilket betyder en væsentlig forøgelse af transporttid
- Harreshøj (Helsingør Kommune)
Vi vil fremover skulle til Kvistgård for at komme på sygehus mv. hvilket er en forøgelse af transporttid og flere skift
- Villingerød (Gribskov Kommune)
Mht. adgang til Hillerød, så har vi jo også flere gange klaget over den manglende flextrafik til netop Hillerød sygehus –altså at der så faktisk ikke er andre muligheder end denne bus til sygehuset, som nu altså også skal bortskæres.
- Græsted (Gribskov kommune)
Ruten er Græstedes vej på tværs af lokalbanen til Helsingør. Uden 390R, vil borgere i Græsted skulle en stor omvej for at komme til Helsingør, og videre ind mod København.

Høringsvar til Region Hovedstadens trafikbestilling 2021

Kære Sophie Hæstorp Andersen

Gribskov Kommune er blevet orienteret om de Region Hovedstadens udfordringer med budgettet for Trafikbestilling 2021. Vi er i den forbindelse blevet bekendt med det ændrede sparekatalog og har samtidig deltaget i dialogmøde den 22. april med Region Hovedstaden, hvor budgetudfordringer og sparekatalog blev præsenteret.

Vi er meget kede af, at de to ruter 380R og 390R er medtaget i sparekataloget. da det er vigtige forbindelser for Gribskov, såvel som for Helsingør og Hillerød Kommuner, og da vores lokale ruter er bygget op omkring de regionale ruter, vil det have stor betydning i forhold til sammenhængen mellem lokale og regionale ruter, hvis de ændres.

Hvis ruterne 380R og Rute 390R bliver nedlagt, vil den østlige og vestlige del af vores kommune ikke længere hænge sammen med den resterende del af Region Hovedstaden, og hele regionen vil derfor knække over i to. Det vil have markante konsekvenser for lokalsamfund som Annisse, Esrum og Esbønderup, der fuldstændigt mister busforbindelser og dermed forbindelse med den resterende Region Hovedstaden.

Det vil blandt andet betyde, at vores unge ikke længere kan komme til Hillerød eller Helsingør til deres uddannelsessteder eller sågar videre til uddannelsessteder i København. Det vil have effekt på mange unges fremtid, hvis de fratages muligheden for at uddanne sig uden for kommunen. Samtidig tilbyder Gymnasiet i Helsingør en international linje, der tiltrækker studerende fra de omkringliggende kommuner og derved er væsentlig for hele regionen, og det vil have stor effekt på tilgangen, hvis der ikke understøttes med offentlig transport.

Forlængelsen kan heller ikke tåle flere biler mod Hillerød, hvorfor nedlæggelsen af 380R vil betyde yderligere trafik på forlængelsen mod Hillerød, fordi der simpelthen ikke er andre alternativer i området end bil. Det vil gå ud over de mange, der allerede nu mister vigtig tid med familien og på arbejdet ved at sidde i kø på for eksempel forlængelsen af Hillerødmotorvejen. Køerne koster allerede i dag masser af penge for samfundet.

Det vil også få negative konsekvenser for klimakampen at spare de to ruter væk. Der er behov for at få flere til at benytte den kollektive trafik og ikke færre. Flere biler på vejene er et tilbageslag, når det handler om at nå regeringens mål om at reducere udledningerne af drivhusgasser med 70 procent i 2030.

Generelt er vi uforstående overfor at nedlæggelse af 380R og 390R ligger i scenarie 3, det scenarie, der beskriver, at det er alternative muligheder. Det er der ikke i det område, disse to ruter dækker, ligesom det ville være at stille Gribskov ringere end det resterende Region Hovedstaden, hvis vi skal medfinansiere den regionale transport i Gribskov.



Vi opfordrer Region Hovedstaden til at overveje alternative muligheder for besparelse, da rute 380R og rute 390R spiller en vigtig rolle i den samlede mobilitet for de nordsjællandske kommuner.

Vi har i dag erfaret, at der er fremsat nye forslag, der ikke har været forelagt ved den politiske behandling af høringsvaret, som vi derfor vil supplere inden behandlingen i regionens forretningsudvalg den 12. maj

På vegne af udvalget Udvikling, By og Land

Pernille Søndergaard
Formand Udvikling, By og Land

Henvendelse fra borger

Hej

Jeg er klar over at der sikkert er færre som kører med 350S, nu da 5C deler meget af den samme rute. Men 5C dækker ikke 350S rute mellem Herlev bymidte og Ballerup st, det er et problem da der ligger to kollegier og Ballerup DTU Campus på den rute.

Hvis i kigger på brug af rejsekort på den rute, går I glip af alle dem som bruger ungdomskort. For tiden vil mængden af folk som bruger ungdomskort på den rute dog nok være tæt på 0, da alt undervisning både på Københavns Universitet og Danmarks Tekniske Universitet foregår online grundet Covid 19...

Håber i vil

Henvendelse fra studerende på DTU

Hej,

Jeg har set, at der muligvis er planer om at nedlægge busruten 350s, som kører mellem Ballerup St. og Nørreport St.

Dette er jeg fuldstændig uforstående overfor! Jeg studerer selv på DTU Ballerup Campus, og jeg ved hvor fyldt denne bus er hver morgen.

Det er i forvejen svært at tilgå DTU Ballerup, da det er den eneste bus, som kører omkring universitet. Så hvis denne busrute nedlægges, vil det gøre det utrolig svært for alle os unge studerende at komme til og fra vores studie.

Denne bus bliver brugt af alle, som kommer inde fra Nørreport St. og skal ud mod DTU Ballerup. Jeg plejer selv at stå på ved Herlev Bymidte, og jeg oplever hver morgen, at bussen er fuldstændig fyldt, og flere gange kan alle på stoppestedet ikke engang komme med bussen, hvilket fører til, at man bliver nødt til at vente på den næste bus, som også er helt fyldt op. Derfor kan jeg slet ikke forstå, at det overhovedet bliver overvejet at nedlægge bus 350s.

Jeg sender derfor denne mail som en klage, og jeg håber virkelig, at du/I vil tage dette med i jeres overvejelser, når der skal kigges på besparelser på den offentlige transport. Ved at nedlægge bus 350s vil I virkelig ramme mange studerende.

Mvh

Henvendelse fra studerende på DTU

Dear Sophie,

My name is [REDACTED] and I am a student at Technical University of Denmark.

I know that you are planning to remove the busline 350S. I find this terrible since it is my only means of transportations to my student job which is located in Glostrup. I have to use the bus 2 times a week and it is the fastest transportation method I have - it takes 1 hour, whereas other means of transportation take up to 1:30-2 hours.

Since I am an international student, having a part-time is necessary for me to afford the high living costs here in Denmark.

I would therefore ask you, among with many other students which have sent you an e-mail regarding cutting public transportation, to not shut down the line 350S and 40E. I was encouraged to sent this message by Polyteknisk Forening.

Henvendelse fra studerende på DTU

Hej Sophie.

Jeg så PF opslaget om besparelser på den offentlige transport som på et tidspunkt vil påvirke os studerende på DTU. Jeg skriver for at give min personlige historie om hvorfor dette vil være en yders dårlig ide.

Jeg er studerende på DTU Ballerup. Jeg tager hver morgen og eftermiddag 350S til og fra studiet. På nuværende tidspunkt (bortset fra i Corona tiderne) oplever jeg problemer på 350S ruten, især om morgenen mellem 7:15 – 8:30 ca. Jeg tager så vidt muligt den bus der ankommer til Herlev bymidte kl. 07:45. Dette gør at jeg er på Ballerup campus 7 min efter ca. Problemet med denne bus, er at der er alt for lidt plads til alle de elever som skal møde kl. 8. Oven i alle de elever som benytter denne bus, er der folk der arbejder på strækningen, og skolebørn der skal i skole ude ved DTU. Godt og vel alle morgener mandag til fredag kan i hvert fald denne afgang sammenlignes med et tog i Kina. Vi står pakket som sil i tønner bare for at være sikker på ikke at gå glip af undervisning. Dog er der ikke altid plads om jeg må vente på den næste. Jeg har flere gange snakket med andre om at der bør ske ændringer på denne rute. Dog ikke i form af nedskæringer, med derimod at indsætte flere busser om morgenen til DTU, eller indsætte busser med større kapacitet som i 5C.

Jeg har en anden rute som jeg kan tage og det er med C toget til malmparken for at tage 350S. Denne vil også blive påvirket af nedskæringerne. Ergo hvis dette vil blive aktuelt, vil det i stedet for at tage mig mellem 15-20 min. At komme i skole, tage mig omkring 35 min. For at skulle gå fra en st.

Ændringerne vil derfor påvirke mig personligt rigtig meget. Det vil besværliggøre min morgentransport.

Med venlig hilsen

████████████████████

Henvendelse fra studerende på DTU

Kære region hovedstaden

Jeg vil på det klareste anbefale ikke at nedlægge bus 350s.
Bussen er mange studerendes eneste mulighed for at komme til DTU Ballerup.
Bussen er hver morgen fyldt, og derfor er jeg meget uforstående for overvejelser om besparelse på lige præcis denne rute.
Medmindre i vil tvinge unge ud i at købe bil, ser jeg ingen fornuft i at nedlægge den eneste transport mulighed til uddannelserne i Ballerup.

Politikere på Christiansborg taler ofte om universiteter udenfor København, men dette klinger hult med en beslutning om at fjerne transport mulighederne. DTU i Ballerup er i forvejen svær at tilgå, og med denne besparelse kan jeg kun forstille mig at flere unge vil fravælge universitet.

Jeg håber på at i vil genoverveje, og tænke på alle de studerende i vil påvirke.

Med venlig hilsen

████████████████████

Henvendelse fra studerende på DTU

Hej Sophie

Jeg kan se at trafikudvalget har et forslag hvor de vil fjerne rute 350S.

Må ærlig indrømme at jeg slet ikke forstår hvordan dette kan komme på tale i regionen.

Linje 350S er den eneste linje der forbinder København med Ballerup ved hjælp af Frederikssundsvej.

En vej hvor der bor en masse unge mennesker som studerer i nærheden af Frederikssundsvej og især på DTU Ballerup.

Det vil gøre livet svære for pendler der bruger ring 3 og skal til Ballerup.

Det gør det svært for unge mennesker der bor i nærheden af Ballerup, Malmparken og Skovlunde at komme hjem om aften, eller komme væk derfor sent om aften.

Ja listen er lang og har sikkert glemt noget.

Hvis 350s bliver nedlagt vil min transporttid til mit uddannelsessted på Ballerup campus blive voldsomt forøget, hvis jeg ikke har mulighed for at tage cyklen, på grund af vejret eller personlige årsager.

Samtidig vil jeg ikke have nogen transportmuligheder når jeg skal hjem fra campus efter kl. 18:30. Dette ville klart skade mine muligheder for at fordybe mig fagligt og socialt på campus sent om aften.

M.v.h.

Henvendelse fra studerende på DTU

Hej,

Andre steder i verden bor de studerende på campus, men den tradition har vi ikke rigtig i Danmark, så derfor er det vigtigt at det er let og billigt for de studerende at komme fra deres bopæl til deres studie.

At komme til KUA, CSS og CBS er meget let da de ligger nær metro-linjer og man derfor kan ramme uni med en præcision på 5-10 min. DTU ligger lidt længere væk, men det er ikke en undskyldning for at give os dårligere transportforhold.

Som det er nu kommer der en bus ca. hvert 15. min fra City til Ballerup Campus i myldretiden og hver halve time ude for myldretiden - hvis bussen ellers kommer til tiden (den er MEGET ofte MEGET forsinket), så ingeniørstuderende er allerede mere udfordrede på transport end dem på de andre universiteter - og nu vil I til at nedlægge "skolebussen" til DTU Ballerup. Gider I godt stoppe? Der snakkes hele tiden om at der skal flere over i den offentlige trafik - så hvorfor vil I nedlægge en buslinje der oftest er stuvende fuld og som er den eneste direkte forbindelse mellem City og Ballerup Campus?

Jamen kan I ikke bare tage toget? Jo da, og folk der arbejder på Christiansborg kan da også bare tage et par rulleskøjter på og løbe på arbejde hen over de toppede brosten...

At komme fra Nørrebro til Ballerup Campus kræver nu en 35 min. bustur ombord på 350S, hvis jeg skulle med toget skulle jeg først transportere mig til f.eks. Nørrebro st., hoppe på F-toget til Flintholm, der skifte til C- eller H-toget og stå af på Malmparken, hvorefter at jeg enten skal tage den 350S (i vil nedlægge) i modsat retning ned til uni, eller 40E (som I også vil nedlægge) ned til et stop 7 min. gang fra uni eller gå 1,5 km. Og så "godt" som busser og tog ofte passer sammen, så vil min transport til uni komme til at tage væsentligt længere tid end den gør nu.

Man vil gerne at folk tager en højere uddannelse og der sukkes efter folk med en STEM-uddannelse - så lad os da få den uddannelse! Og en del af at få en uddannelse er at kunne komme frem til uddannelsen, da der er en langt større beståelsesprocent hos de studerende der møder op i forhold til dem der ikke gør. Så lad os beholde vores "skolebusser," og så skal vi nok prøve at blive nogle gode ingeniører, da kan prøve at forhindre den næste pandemi, forbedre el-bilen, så den kan bruges på langtur, mindste den globale opvarmning (hvilket I kan hjælpe til med ved at sørge for at studerende ikke er nød til at købe bil for at kunne komme i skole), og opfinde ting der gør menneskers liv bedre og lettere.

På forhånd tak for hjælpen.

Med venlig hilsen / Best regards,

Henvendelse fra studerende på DTU

Til rette vedkommende,

Jeg og flere medstuderende ønsker at tilkendegive vores bekymringer ved nedlæggelsen af busruterne 40E og 350s.

40E er den eneste forbindelse mellem DTU Ballerup og DTU Lyngby. Studerende kan være udsatte for at undervisningen stopper kl. 12 et sted og begynder kl. 13 på andet campus. Det vil i sådan en situation blive umuligt at deltage i undervisningen.

350S er den eneste busforbindelse ml. S-togstationen og DTU Ballerup. Studerende bruger allerede ofte 15-20 gang til stationen da bussen enten er forsinket eller kommer med for små mellemrum. En nedlæggelse af denne forbindelse vil forlænge transsportiden for samtlige 2000 elever på DTU Ballerup, for slet ikke at nævne de mange store virksomheder hvis ansatte også benytter sig af forbindelsen til og fra stationen.

Det er derfor vores bøn at ruterne ikke nedlægges, men tværtimod et område hvor der er plads til forbedringer hvis muligt.

Man kunne bl.a. se på at flytte 350S stoppested ved Malmparken st, ind til venstre så man undgår kilometerlange køer mellem lyskrydsende og dermed letter trafikken.

Henvendelse fra studerende på DTU

Hej Sophie.

Vi er mange der bliver berørt af, hvis I sparer på busserne 40E og 350s inklusiv mig selv. Jeg studerer på DTU i Lyngby, men jeg arbejder på DTU i Ballerup. Hvis 40E fjernes vil der ikke være nogen direkte forbindelse mellem de to campusser. Det betyder enten at jeg konsekvent må komme for sent på arbejde eller gå fra min undervisning før tid. Intet af dette vil være optimalt, og det kan i sidste ende resultere i, at jeg må finde mig et andet arbejde. Jeg håber virkelig, at I vil kraftigt vil genoverveje besparelserne på busserne, da det vil have en stor negativ betydning for de studerendes hverdag.

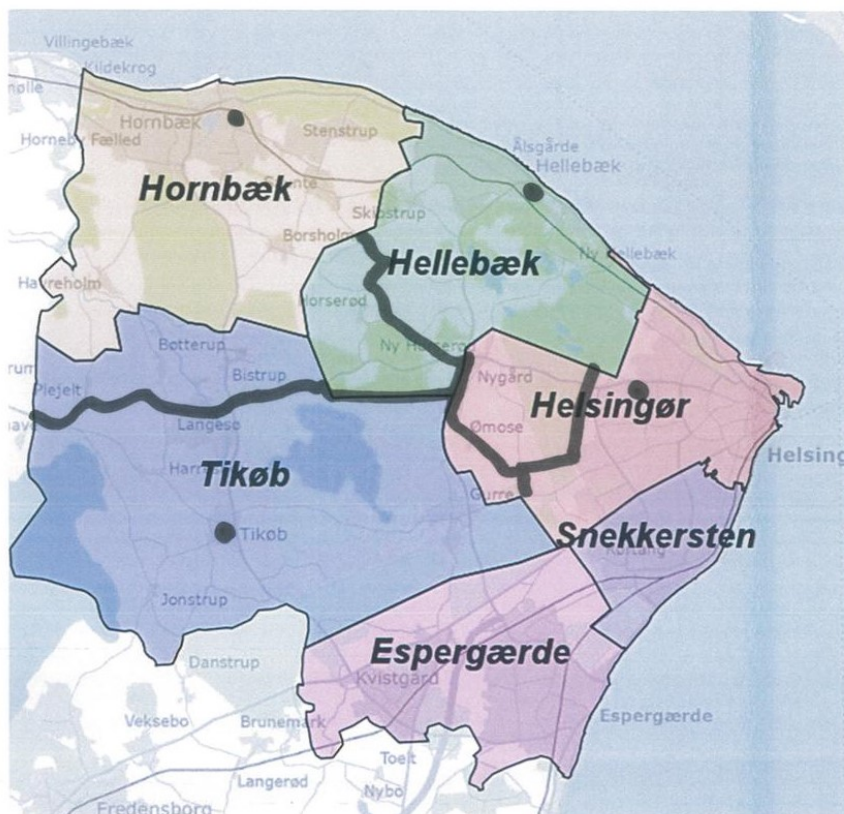
Med venlig hilsen

Til Region Hovedstaden
Kopi sendt til Helsingør Kommune

Henvendelse fra bestyrelsen i Tikøb Dagtilbud og Skole vedr. forslag til lukning af busrute 390R

Region Hovedstaden drøfter aktuelt forslag til besparelser på trafikområdet, og det er i den forbindelse blevet foreslået at lukke busrute 390R, som kører mellem Helsingør og Helsingør og på vejen betjener en række mindre bysamfund, herunder Tikøb og Gurre, som er en del af Tikøb skoledistrikt.

I sparekataloget som fremlagt for trafikudvalget fremgår det eksplicit, at der ikke findes alternative offentlige transportmuligheder for de berørte passagerer, hvilket er en vurdering, vi fuldt ud deler. Hvad der derimod ikke fremgår af sparekataloget, og som vi derfor ønsker at gøre Regionsrådet opmærksom på er, at 390R spiller en helt afgørende rolle for børnene i vores skoledistrikt, hvorfor en nedlæggelse vil have stor betydning for forældre og børn i vores del af regionen.



Tikøb Dagtilbud og Skole består af en integreret institution med omkring 50 børn samt en et-sporet skole med omkring 140 elever fra 0.-6. klasse. Skoledistriktet er det geografisk største i Helsingør Kommune, hvilket betyder, at mange elever har relativt langt i skole. Bus 390R kører igennem skoledistriktet og fungerer derfor som skolebus for elever til og fra Tikøb Skole, særligt fra landsbyen Gurre, hvor en væsentlig del af skolens elever kommer fra. De 5 km fra Gurre til Tikøb er en relativt smal vej gennem skov (Gurrevang), og vejen er klassificeret som farlig, hvilket indebærer, at vejen ikke er en sikker cykelvej for børn i vores aldersgruppe, særligt ikke i vintermånederne, hvor skoven

er bælgmørk. Bus 390R benyttes også af en del af skolen og dagtilbuddets ansatte, som et alternativ til bilkørsel.

Udover at fungere som skolebus, så spiller bus 390R også en vigtig rolle, som det primære transportmiddel for udflugter for skolens og dagtilbuddets børn. Det gælder fx udflugter i østgående retning til aktiviteter i Helsingør samt adgang til Kystbanen, som gør det muligt at besøge museer og lignende i København. Men det gælder også til udflugter i vestgående retning fx til naturlegepladsen i Esrum, Esrum Kloster og adgang til naturen Gribskov.

Dertil kommer, at Bus 390R også spiller en væsentlig rolle i de ældre børns mulighed for at transportere sig til ungdomsuddannelser (Helsingør og Helsingør) samt øvrige fritidstilbud.

En nedlæggelse af busrute 390 vil således have væsentlige negative konsekvenser for vores børns udfoldelsesmuligheder og for muligheden for at få en børnefamilie dagligdag til at hænge sammen i et udkantsområde i Region Hovedstaden. Det skal i den forbindelse understreges, at det for mange familier af økonomiske årsager ikke vil være en mulighed blot at anskaffe sig en (ekstra) bil for fortsat at kunne aflevere og hente børn i Tikøb, hvorfor en nedlæggelse af Bus 390R må forventes at få betydning for bosætningen i området. Et ensidigt fokus på biltransport, som eneste transportmiddel i området kan næppe heller siges at være i overensstemmelse med behovet for at reducere CO₂-udledningerne fra transportsektoren, som også Region Hovedstaden normalt anerkender.

Det fremgår af sagen til Trafikudvalget, at en væsentlig årsag til behovet for at spare på trafikområdet er øgede udgifter til etableringen af letbanen langs Ring 3. Det bemærkes i den forbindelse, at der allerede i dag findes gode kollektive transportforbindelser langs Ring 3, hvorfor det ud fra en almindelig rimeligheds betragtning ikke burde kunne komme på tale, at lukke det eneste kollektive transporttilbud i vores område for at finansiere en forbedring af tilbuddet til borgere i områder, der allerede i dag har en god adgang til kollektiv transport.

Vi håber, at Regionsrådet vil lade vores henvendelse indgå i overvejelserne omkring den fremtidige kollektive trafik i regionen, og på den baggrund beslutte at bevare 390R, som spiller en central rolle i vores område og for vores skole og dagtilbud.

På vegne af bestyrelsen i Tikøb Dagtilbud og Skole

Peter Helth
Formand

Kasper Søgaard
Næstformand



Kære Trafikudvalg

Kommunalbestyrelsen i Ballerup Kommune er blevet bekendt med, at Trafikudvalget har udpeget nye forslag til besparelser på det regionale busnet. Også denne gang rammes Ballerup Kommune uforholdsmæssigt hårdt, hvor de tre scenarier giver en besparelsesandel på 24-30% af det samlede sparemål. Hvilket er paradoksalt, idet det netop er regionens øvrige borgere, der benytter disse busser til arbejde og uddannelse.

Det er en regional opgave at sikre gode kollektive trafikforbindelser mellem store knudepunkter, som eksempelvis uddannelsessteder, erhvervsområder, hospitaler, større byer, hvor borgere fra hele regionen har ærinde.

Vi er i Hovedstaden *en sammenhængende region*, hvor vi bor og arbejder i forskellige kommuner. Det er Lautrup et klassisk eksempel på med over 20.000 daglige indpendlere, hvortil kommer tusinder af studerende til DTUs campus i samme område.

Besparelser på linje 350S indgår i alle tre scenarier på forskellige vis. På trods af at netop 350S har langt flere passagerer end alle andre linjer, som indgår i besparelseskataloget.

Det nye scenarie C gående på helt at afvikle 350S, er det forslag, som har suverænt størst negativ effekt på antal berørte passagerer. 2 mio. passagerer vil blive berørt. Ingen andre forslag fra Regionens kommer i nærheden af denne voldsomme negative konsekvens.

Linje 350S blev som en del af Nyt Bynet i oktober 2019 både afkortet og fik væsentlig færre afgange. Linjen har således fornylig bidraget med en årlig besparelse på 6,7 mio. kr. på Regionens udgifter til kollektiv trafik.

Linje 350S betjener i Ballerup Kommune virksomheder og uddannelser i erhvervsområdet Lautrupgård og Psykiatrisk hospital. Virksomheder og offentlige institutioner med regional betydning, og med medarbejdere og brugere, der kommer fra hele hovedstadsområdet. Regionens har lagt op til at en løsning kan være samfinansiering i tilfælde, hvor kun få kommuner bliver påvirket og i tilfælde, hvor driften dækker særligt lokale behov, f.eks. ved skoleveje eller mindre lokalsamfund. I bilaget er linje 350S mellem Herlev

og Ballerup udpeget som en strækning med stor lokal betydning. Det skønnes, at kun 5% af passagerne i 350S rejser internt i Ballerup Kommune. Det undrer derfor meget, hvorledes Regionens er nået frem til den konklusion, da vi mener, at det lave antal interne rejser helt entydigt peger på, at en buslinje af denne karakter bør finansieres af regionen.

Regionen forventer, at nedlæggelsen vil betyde, at halvdelen eller 1 mio. årlige rejser vil forsvinde fra den kollektive trafik, da der ikke vil findes gode alternative rejsemuligheder for de mange, som i dag benytter linjen mellem Herlev og Ballerup. Altså vil den negative spiral snurre endnu hurtigere, idet der blive flere biler, mere trængsel, dårligere fremkommelighed, hvorved den kollektive trafik bliver mindre attraktiv - stik imod intensio-nerne i Regionens egen trafik- og mobilitetsplan.

Det modarbejder således det igangværende arbejde om etablering af BRT, som vi sammen med Movia, Erhvervsstyrelsen og områdets virksomheder og grundejere er i færd med at få etableret. Et erhvervsområde i fortsat udvikling, hvor vi forventer yderligere 5.000 arbejdspladser og 1.000 nye boliger i de kommende år.

Ligesom netop linje 350S indgår i fødekæden til betjening til og fra den kommende letbane i Ring3. Derfor vil en nedlæggelse af 350S forringe den samfundsmæssige investering i letbanen og risikerer at forringe driftsøkonomien i letbanen, idet færre vil benytte letbanen, såfremt 350S ikke indgår i den samlede trafikløsning.

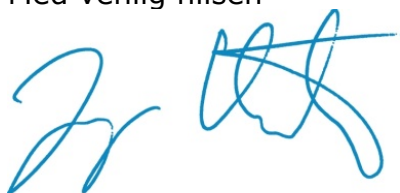
Det er paradoksalt, at Region Hovedstaden går målrettet efter linje 350S, som betjener en stor uddannelsesinstitution som DTU og Psykiatrisk Hospital i Ballerup, når deres kollegaer i Region Sjælland i deres prioritering af midler til den kollektive trafik har som deres to første prioriteringer

1. At sikre betjening af uddannelsesinstitutioner og
2. At sikre betjening af sygehuse og hospitaler.

Region Hovedstaden har åbenbart en helt anden prioritering, hvilket vækker stor forundring.

Vi vil derfor opfordre Jer til at genoverveje de fremsatte besparelsesforslag, således at linje 350S forbliver den vigtige tværgående regionale buslinje, som også fremover skal være med til at sikre, at pendlere kan komme hurtigt og effektivt på arbejde og til uddannelse, også når letbanen i Ring3 åbner.

Med venlig hilsen



Jesper Würtzen
Borgmester



Eik Møller
Kommunaldirektør

Regionsrådsformand Sophie Hæstorp Andersen

formand@regionh.dk

Dato: 1. maj 2020

E-mail: cri1@balk.dk
Tlf. 2569 9979

Sagsid: 05.00.00-G00-1-20

Nedlæggelse af buslinje 350S er det glade vanvid

Kære regionsrådsformand Sophie Hæstorp Andersen.

Vi skriver til dig, fordi vi er meget bekymrede over den beslutning, som Region Hovedstadens Trafikudvalg påtænker at gennemføre på næste møde den 5. maj.

På dagsordenens punkt 6 er en mulig nedlæggelse af buslinje 350S. Hvis det sker, får det afgørende negative konsekvenser for hele hovedstaden.

350S har over 2 millioner rejsende hvert år og kører på sin rute mellem Nørreport Station og Ballerup Station gennem Herlevs handelscentrum med BIG og Herlev Bymidte og erhvervs- og studieområdet Lautrup. Med mere end 20.000 indpendlere til arbejdspladserne i Lautrup bliver de, blandt andre sammen med de 3.000 studerende på DTU i Ballerup, hårdt ramt.

En nedlæggelse af 350S virker rent ud ugenemtænkt. Det er ganske enkelt paradoksalt, at Region Hovedstaden er ved at ødelægge den regionale trafik og et regionalt arbejdsmarked og studiemiljø ved at nedlægge en meget benyttet buslinje. Alle pendlere i vores region bliver straffet, hvis linje 350S bliver nedlagt.

Hele hovedstaden bliver ramt

En nedlæggelse rammer erhvervslivet, de studerende og de psykisk sårbare fra hele hovedstadsområdet, som står til at blive de store tabere.

I hovedstaden er vi en sammenhængende region, hvor vi bor, studerer og arbejder på tværs af kommuner. Den kollektive trafik er en kerneopgave for Region Hovedstaden, og det er Regionens fornemste opgave at løfte de tværkommunale ruter. Den opgave skal I simpelthen løfte. Derfor er det komplet uforståeligt, at Regionen nu påtænker at hive tæppet væk under den kollektive trafikbetjening til arbejdspladser, uddannelsesinstitutioner og regionens eget psykiatriske hospital.

Besparelser på linje 350S indgår i alle tre scenarier, som Trafikudvalget skal tage stilling til. Og det sker ikke mindre på trods af, at netop 350S har langt flere passagerer end alle andre linjer i de mange ruter, som indgår i kataloget med besparelser.

Suverænt størst negativ effekt

Det nye scenarie C, som helt vil afvikle 350S, er det forslag, som har suverænt størst negativ effekt på antallet af berørte passagerer. Regionen forventer selv, at ikke mindre end én million passagerer helt vil forsvinde ved en nedlæggelse af 350S. Ingen andre forslag kommer i nærheden af denne voldsomme negative konsekvens.

Man kan så spørge sig selv om, hvor de rejser forsvinder hen? Et godt bud er ud i privatbilerne, hvor vejene bliver endnu mere pressede, fremkommeligheden bliver dårligere og den kollektive trafik bliver mindre og mindre attraktiv.

Den dårlige spiral fortsætter og fortsætter. Det går stik imod intentionerne i Region Hovedstadens egen trafik- og mobilitetsplan.

Det er ikke for sent at ændre på

Det er paradoksalt, at Region Hovedstaden målrettet går efter linje 350S, som betjener en stor uddannelsesinstitution som DTU og Psykiatrisk Hospital i Ballerup, når jeres kollegaer i Region Sjælland i deres prioritering af midler til den kollektive trafik som deres to første prioriteringer har, at sikre betjening af uddannelsesinstitutioner og sikre betjening af sygehuse og hospitaler. Region Hovedstaden har åbenbart en helt anden prioritering.

Den gode nyhed er dog, at det ikke er for sent, at skrotte alle planer om en nedlæggelse af 350S.

Det er vores klare forventning, at du er klar til en konstruktiv dialog om at redde livsnerven for arbejdspladser, uddannelsesinstitutioner og psykisk sårbare fra hele hovedstadsområdet.

Med venlig hilsen

Jesper Würtzen (A)

borgmester

Ballerup Kommune

Thomas Gyldal Petersen (A)

borgmester

Herlev Kommune

Konsekvenser en studerende ved om-/nedlægning af 40E

Kære trafikudvalg

Jeg er en diplomingeniørstuderende der læser IT og økonomi, et studie hvor godt halvdelen af kurserne foregår på DTU Ballerup Campus 2-3 dage om ugen. Jeg bor på [REDACTED] i Nærum og benytter derfor bus 40E fra Nærum st. når jeg skal til undervisning i Ballerup. En om-/nedlægning af 40E ville derfor påvirke min daglige transport til og fra studiet meget.

40E er den nemmeste, hurtigste og den eneste direkte busforbindelse mellem Nærum og Ballerup Campus. Jeg bruger omkring 40 min. i bussen efterfulgt af maks. 10 min. gang til undervisningslokalet. Hver morgen møder jeg andre studerende som ligeledes tager bussen fra Nærum til Ballerup samtidig med mig.

Det tager omkring 52 min at cykle til Ballerup campus fra mit kollegie, hvilket ikke er meget forskelligt fra at tage 40E, men der er ikke nogen gode muligheder for at købe ind på cykelturen hjem og det er også mere udsat i forhold til vind og vejr at cykle, hvorfor jeg stadig foretrækker at tage bus til og fra Nærum st. hvor der er mulighed for at købe ind på vejen.

De bedste alternativer til 40E med offentlig transport ville ikke kun indebære at jeg skulle omkring 15-20 min tidligere afsted om morgenen, men at jeg samtidigt skulle regne med et busskift undervejs hvor tiden mellem busserne enten er meget kort på 2 min eller forholdsvislang på 10 min. I første tilfælde ville en lille forsinkelse på min første bus kunne have betydning for at jeg ville misse den næste og dermed risikerer at komme for sent til undervisning. I det andet tilfælde ville det opleves som en unødvendig forlængelse af et allerede længerevarende transportalternativ med sammenlagt tid i bus på 50 min.

Selv de dage hvor jeg har eftermiddagsundervisning i Ballerup foretrækker jeg at tage 40E fra Nærum selv om betyder at jeg ankommer 15 min før tid, da det bare er den simpleste og mindst stressende måde at komme i skole på.

En omlægning af 40E som beskrevet i scenarie 1 og 2 af *Sparekatalog fra Movia* ville medføre at jeg er nødsaget til at benytte mig af en af de alternative transportruter som tidligere beskrevet når jeg har undervisning i Ballerup. Det ville betyde at jeg skulle bruge mere tid på at komme til at fra undervisningen i Ballerup på mere besværgelig vis.

Nedlægges 40E helt som i scenarie 3 af *Sparekatalog fra Movia* ville den eneste mulige af de nuværende bedste alternativer til 40E fra Nærum være den der er mest tidkrævende. Mit indtryk af den nye route der kommer med omlægningen af 400S er at den også bliver en tidkrævende rute som kræver et busskift undervejs. Hvis den totale transporttid for hvert alternativ med bus overstiger en time, ville jeg nok overveje at cykle som et reelt alternativ og spare transportomkostningerne med bus, når vejret tillader det.

Et studie på DTU svarer til en fuldtidsbeskæftigelse og det forventes derfor at en studerende i gennemsnit bruger 37-40 timer om ugen på studiet. Oftest har jeg en halv dags undervisning på

campus som enten ligger om formiddagen eller eftermiddagen, den resterende arbejdstid for dagen studerer jeg derhjemme da der er ro og mulighed til at fordybe sig.

Transporttiden og mulighederne er derfor en essentiel ramme for studiet da det er vigtigt for mig at kunne komme til og fra undervisningen nemt og uden at skulle bekymre mig for meget om hvor vidt busserne nu også går rigtigt så det ikke tager for lang tid eller om man misser bus-sen og risikerer at blive forsinket.

En forlænget rejsetid som følge af om-/nedlægning af 40E vil derfor være tid der bliver taget fra mit studie og andre nødvendige gøremål der får min hverdag til at hænge sammen.

Da jeg søgte kollegiepladser hos [REDACTED] inden studiestart og endelig fik tildelt et værelse på [REDACTED] [REDACTED] tænkte jeg at det godt nok var lidt langt væk fra Ballerup Campus, men jeg greb alligevel muligheden. Efterfølgende blev jeg glad da en af mine medbeboere fortalte at der gik en bus direkte fra Nærum til Ballerup Campus som hed 40E. Og da jeg var i mit introforløb det første semester fremhævede mine rusvejledere også altid 40E som den bedste måde at komme til Ballerup på.

Jeg har nu snart boet på [REDACTED] i 2 år og kunne ikke drømme om at søge om internflytning til et kollegie, der ligger bedre med hensyn til transport hvis 40E bliver ændret, da jeg er glad for de sociale liv på mit køkken og dem jeg bor med der. Jeg er dog bange for at det frem over ville blive mindre attraktivt for andre diplomingeniørstuderende at søge om plads på [REDACTED] [REDACTED] hvormed beboersammensætningen ikke vil blive lige så varieret som den er i dag.

Jeg håber 40E fremover forsat vil køre mellem Nærum st. til Ballerup Campus da den er med til at forbinde DTU med der hvor de studerende bor.

Med venlig hilsen

[REDACTED]

Kære trafikudvalg

Jeg er en diplomingeniør studerende der læser Software. Som diplom studerende på DTU foregår ofte over halvdelen af ens kurser (i hvert fald for mit vedkommende) på Ballerup. Jeg bor i Nærum [REDACTED] [REDACTED] og har derfor ret langt til Ballerup. Dog har det været heldigt, at jeg har kunne benytte 40e til at gøre den rejse så problemfri og nem som muligt. Når man er studerende, er der f.eks. ikke alle der kan have råd til en bil ved siden af, så det er perfekt at der er sådan en nem mulighed for at komme til sit studie og tilbage uden at skulle tænke på skift imellem destinationerne.

Hvis 40e ikke kommer forbi Nærum mere vil det betyde, at jeg skal finde en ny buslinje. Der er dog ingen busser udover 40e som kører direkte fra Nærum til Ballerup, så der kommer uanset hvad til at blive sat et skift i på turen. Et skift betyder, at der også skal times så man ikke skal stå og vente for lang tid og håbe på at busserne kører til tiden hver gang.

Det er derfor ret vigtigt for min hverdag at 40e stadig kører forbi Nærum, da det vil gøre livet til studiet meget nemmere for mig og andre studerende der gør brug af den fra [REDACTED]. Det kunne måske påvirke andre ny-studerende at vælge [REDACTED] fra som bolig, hvis der ikke er en nem måde at komme til/fra skole. Det kommer også til at betyde, at jeg skal planlægge mine busture med omhu, for at være sikker på at busserne rammer hinanden hvor jeg med 40e bare kan gå til stationen og vide, at når jeg er steget på er jeg sikker på at komme hjem til den tid det tager at køre.

Med venlig hilsen

[REDACTED]



Til medlemmer af regionsrådet

27. april 2020

Vedrørende nedlæggelse af buslinje 380R mellem Hillerød og Helsingø

Annisse Lokalsråd, Borgerforeningen Alsønderup Sogn og Alsønderup Sogns Lokalsråd vil bede Regionsrådet om at overveje konsekvenserne af nedlæggelse af buslinje 380R mellem Hillerød og Helsingø.

Det fremgår af Region Hovedstadens sparekatalog med oplæg til nedlæggelse af linje 380R, at buslinjen hovedsagelig dækker lokale behov, da bussen binder de mindre bysamfund mellem Hillerød og Helsingø sammen. Med et gennemsnitligt dagligt passagertal på 1361 vil effekten af en eventuel nedlæggelse efter vores opfattelse også ramme helt andre behov end de lokale.

Hvis buslinje 380R nedlægges, vil det medvirke til at fjerne sammenhængskraften mellem den vestlige del og den øvrige del af Region Hovedstaden. Hvis trafikbetjeningen af den vestlige del af regionen begrænses, vil tilflytning til disse områder blive mindre attraktivt. Helt essentielt i denne sammenhæng er et stærkt sammenhængende kollektivt trafiksystem i hele Hovedstadsområdet.

Infrastruktur og mobilitet er i disse år vigtigere end nogensinde, hvor der netop skal arbejdes for at påvirke behovet for at blive transporteret i kollektiv trafik og fremme bæredygtig adfærd. Hvis den kollektive trafik i landdistrikterne nedlægges, fjernes mulighederne og rammerne for ændret adfærd. Det er væsentligt, at Region Hovedstaden bidrager til opfyldelse af såvel lokale som nationale mål i aftalen om en ny klimalov ved at lade miljø- og klimaaspektet indgå i overvejelser om nedlæggelsen af buslinjen.

Øget trængsel på de nordsjællandske veje vil være en anden negativ sideeffekt. Borgerne i området mellem Hillerød og Helsingø har i forvejen nedsat mobilitet i forhold til andre dele af Sjælland. Med en nedlæggelsen af busrute 380R vil der komme endnu flere biler på vejene i området. Trængslen på de nordsjællandske veje koster fortsat mere og mere spildtid, og gør det sværere for virksomhederne at tiltrække medarbejdere.

På vegne af
Annisse Lokalsråd, Borgerforeningen Alsønderup Sogn og Alsønderup Sogns Lokalsråd

Jette Haugaard, formand for Annisse Lokalsråd

c.c. Gribskov Kommune, Udvikling, By og Land
c.c. Hillerød Kommune

Hillerød Afdeling

Fm. Jørgen Nielsen 8691 5210/ 2147 5210

hillerod@dn.dk



Hillerød d. 2. maj 2020

Region Hovedstaden

regionh@regionh.dk

jens.mandrup@regionh.dk

Forslag om besparelser på den offentlige transport.

Det er med beklagelse, at vi erfarer, at Region Hovedstaden foreslår at spare 15 millioner kr. på busdriften i 2021. Det er stik imod et efterhånden knæsat ønske om at styrke den offentlige trafik som et alternativ til privatbilismen. I vores område er biltrafikken et af de største bidrag til drivhusgasser, og det bliver kun værre, hvis den offentlige trafik forringes. Ringere offentlig transport betyder samtidig ringere betjening af de mindre bysamfund, hvilket vil gøre det sværere for dem at overleve. Hertil kommer, at busdriften har betydning for skolebørnenes transport og for de ældres mulighed for at handle, at bo i eget hus og besøge familie og venner. Forslaget har således også en social dimension.

Kort og godt har den faste busforbindelse enorm betydning for mange borgeres dagligdag. Hertil kommer forslaget sikre konsekvens, at flere må anskaffe sig endnu en bil. Det betyder mere trafik og øget belastning af vores miljø. Det er ikke i den retning, vi ønsker vores samfund skal bevæge sig.

Vi hører, at der kun nedlægges busruter, hvor der findes alternativ offentlig transportmulighed. Rute 380R mellem Hillerød og Helsingør påtænkes nedlagt. Her er der imidlertid ingen alternativ offentlig transport. Beboerne bliver ganske afhængige af at eje én måske to privatbiler.

Det er direkte kontraproduktivt i forhold til den samfundsudfordring, vi står over for, som kræver væsentlige begrænsning af vores klimapåvirkning. Samtidig vil beskæringen forstærke de problemer, som de mindre bysamfund allerede slås med. På denne baggrund anmoder vi Regionsrådet at genoverveje forslaget om at spare på den offentlige busdrift som foreslået.

Med venlig hilsen

Mit navn er [REDACTED] og jeg flyttede her til Københavnsområdet fra Aarhus for at studere i DTU Ballerup. Da jeg er ny her, kan jeg ikke rigtigt finde rundt i denne stor by, men heldigvis kan man bruge en gps-app.

Jeg har fået at vide der er en bus der køre direkte fra mit boligområde i Nærum til skolen, men fik også at vide her fornyeligt at stopstedet i vores område kommer til at blive fjernet.

Det er jeg slet ikke glad for da jeg skal frem over benytter mig at to busser hver gang for at komme frem til skolen, hvilket tager dobbelt så langtid som den gamle bus 40E. Dvs at jeg dagligt skal bruge ca en halv til en hel time ekstra på transport. Derudover kommer busserne altid i ca tidspunkt og ikke et præcist tidspunkt. Det betyder at busserne kan komme for sent og da der to man skal skifte imellem, kan det være den første kommer for sent så man ikke kan nå den næste eller omvendt. I det tilfælde vil man risikere at komme forsinket til skolen dagligt og gå glippe af en del af undervisning, hvilket påvirker ens studie fremgang og dermed kan gøre det til et problem. Og hvis man skal forsøg på at løse problemet ved at smutte hjemmefra tidligere er man nødt til at brugere endnu længere tid på transport og spille mere af ens tid. Det problem har den simpleste løsning som er at lade os beholde stoppestedet i Nærum. Så kan vi spare os selv tid og være mere sikre på at vi kan komme til skolen i god tid, og der med også sikre på at vi kan gennemført vores uddannelser, og ikke falder fra på grund af sådan en ændring. Jo Flere ingeniører, jo stærkere vil Danmark være i fremtiden.

Tak på forhånd. Håber I kan gøre noget ved dette problem.

Henvendelse fra borger

Hej Jens

Jeg har lige set i Lorry, at I planlægger at nedlægge busruter, bl.a. 380R.

Du siger at det er ruter, hvor der er alternativ offentligt transport. Men det er altså ikke tilfældet for os.

Vi bor i Alsønderup, mellem Helsingør og Hillerød, og 380R er eneste offentlige transportmulighed for os. Det samme gælder for en række andre landsbyer på ruten. Det er jo ikke nok, at I ser på om der er alternativer mellem Helsingør og Hillerød, vi er mange der bor imellem de to byer.

380R er faktisk meget benyttet – i hvert tilfælde uden for Corona-tider.

Jeg beder jer så mindeligt lade være at spare på den rute og finde besparelser andre steder, hvis der skal spares. Vi er mange der bliver helt afhængige af, hvis I gennemfører de planer. Det vil være en katastrofe for vores lokalsamfund.

Med venlig hilsen

Henvendelse fra borger

Hej, jeg har hørt at I vil skærer bus 390R væk .

Jeg må som borger i Græsted så spørge;

Hvordan kommer man så fra Græsted til Helsingør?

Alle de unge i Græsted, og Saltrup, Esbønderup mm, som går på gymnasiet i Helsingør, kan så IKKE komme i skole og hjem fra skole???

Hvad tænker I de skal gøre???

Når det er den eneste rute der går, "nerven" gennem vores byer, hvordan kan man overhovedet tænke på at nedlægge den, det er så tåbeligt som noget kan være.

Det må IKKE ske.

Vh

Henvendelse fra borger

Kære Jens

Jeg skriver til dig, fordi jeg har hørt at I vil nedlægge vores eneste bus her i lokalområdet omkring Alsønderup, Tulstrup og Nejede.

Det må I absolut ikke. Her er hvorfor:

- Når vores børn går fra 6. klasse til 7. klasse tager mange bussen til skole, især om vinteren. Og de er MANGE hver morgen – hvad skal de gøre?
- Vi skal køre vores børn endnu mere og udlede mere CO2 og skabe mere trængsel på vejene
- Når vi er på arbejde kan vi ikke køre dem – skal vi så bede om halvdagsarbejde for at køre vores børn og unge?
- Vores ældre kan ikke komme til Hillerød by – der er et helt lille ældreområdet som bliver socialt afskåret
- Jeg er pt arbejdsløs og har ikke råd til en bil – hvordan har du tænkt dig at vi skal købe ind, komme til stationen etc.?
- I tvinger os til mere privatbilisme og mere CO2 udledning – og det klinger IKKE godt i en klimakommune som Hillerød

Jeg håber det giver dig og Regionsrådet stof til eftertanke, og at I revurderer det her en gang til. Der må være sket en fejl et sted.

De bedste hilsner

Henvendelse fra borger

Hej Jens Mandrup

Det er da fuldstændig volapyk at nedlægge en busrute, som ikke bliver erstattet af en anden - på en rute hvor der ikke kører andre busruter.

380R kører igennem mange landsbyer hvor der ikke er offentlig transport ellers – blandt andet Tulstrup og Alsønderup - tænk jer dog om – hvordan skal folk komme omkring - der er mange som ikke har bil eller kørekort - eller ikke kan køre på cykel ind til Helsingør eller Hillerød

Tænk jer dog om

Med venlig hilsen

Henvendelse fra borger

Hej Jens

Bus 380R er eneste bus gennem industrikvarteret i Hillerød og benyttes også af beboerne i Haveforeningen Rønnevang, som eneste offentlige transportmiddel.

Vh

Henvendelse fra borger

Til Regionsrådet

Til formanden for Regionsrådets trafikudvalg, Jens Mandrup

Vi vil kraftigt anmode om at Regionsrådet genovervejer beslutningen om at nedlægge busruter i Hillerød.

Vi bor i Tulstrup, og kan kun udtale os om rute 380R, som vi benytter flittigt, både til at komme rundt, og til at modtage gæster, der typisk kommer med S-tog fra København og derefter tager bussen til Tulstrup. Vi er et ægtepar på 73 og 81 år, og kun én af os har kørekort. Så hvis vi ikke længere har bussen, vil vores mobilitet vil blive kraftigt indskrænket, og vi vil opleve en varig isolation i modsætning til den aktuelle coronaisolation, som er forfærdelig at gennemleve, men dog tidsbegrænset.

Vi har boet i Tulstrup i 43 år, og bustransporten er langsomt blevet forbedret i løbet den tid. Først de seneste år har den været helt tilfredsstillende, med ½ timesdrift i dagtimerne. Det har været til stor glæde for os, og planerne om nedlæggelse skaber stor bekymring.

Vi gør opmærksom på at der ikke findes nogen alternativ offentlig transport mellem Tulstrup og Hillerød.

Nedlæggelsen af ruten vil indebære en kraftig forringelse af infrastrukturen i området, hvilket strider mod Hillerød Kommunes planer om at gøre kommunen attraktiv for tilflytning.

Man bør tage med i betragtning, at indskrænket kollektivtrafik vil betyde forøget privatbilsførsel, med de skader for miljøet, som det indebærer.

I håb om at der bliver taget hensyn til ovenstående sender vi
venlig hilsen

Til: Region Hovedstaden, regionsrådet

Att: Trafikudvalget.

d. 3.maj 2020

Fra: [REDACTED] (borgerhenvendelse)

Vedr.: Region Hovedstadens besparelser i kollektivtrafikken, - her: E-busruter, Movia.

Indlægget sendes til 9 medlemmer af Trafikudvalget.

I forbindelse med regionsrådets (RR) igangværende behandling af besparelser på busruter ønsker jeg at bemærke flg.:

Jeg er for kort tid siden blevet bekendt med RR's dispositioner vedr. besparelser på E-busruter.

Konklusion:

RR bør indstille planer om nedsættelse af frekvens og afkorting af E-busruter. En komplet nedlæggelse af en E-busrute kan give mening, såfremt andre – samtidige eller nyoprettede - buslinjer i området kan løfte opgaven på samme niveau.

Baggrund:

E-bus-linjer er de buslinjer, der har størst chance for at imødekomme ønsker i den såkaldte "grønne omstilling". Det gør de bl.a. fordi de bevæger sig over lange afstande, - hurtigt. Busserne bliver sat i rute til centre hvor mange, der bor i stor/større afstand fra disse, typisk kører i egen bil. Centre kan være industriområder, uddannelsesinstitutioner eller større tog-/bus- knudepunkter. Det er også typisk, at der kun er dårlige alternativer i den kollektive trafik på disse E-busstrækninger (f.eks. pga. mange skift og dårlige korrespondancer, - om nogen). De mulige passagerer på/langs E-busruterne er netop i målgruppen: De der kunne lade bilen stå, og benytte en E-busrute. Det gælder særligt udenfor København, netop hvor man - forstår jeg – ønsker at nedlægge eller afkorte E-busruter. For RR kan det bemærkes at et af de største industriområder i området, Lautrupparken og Industriparken i Ballerup (inkl. DTU-afdelingen der) har dårlige offentlige trafikforbindelser fra store boligområder 10 - 50 km væk. Se mere herunder.

Konkretisering:

En af de ruter der ønskes reduceret er 40E. Som eksempel kender jeg bedst denne af de nævnte E-bus ruter. (S-busser og lokalbaner mv. hører med i planerne, men de har en anden baggrund, S-busserne kan dog sidestilles med E-bus ruter i mangel af samme på disse strækninger). Konkret synes årsagen til ønsket om en reduktion at være økonomi, - manglende passagerer. Dem jeg kender, der ofte benytter 40E har selv fundet forbindelsen nærmest ved tilfældigheder (!) Kan man så ikke afkorte ruten ved DTU (Lyngby/Lundtofte)? Nej - for der er også brugere fra Kystbaneområdet, der gerne vil benytte bussen fra og til Skodsborg og Nærum stationer, - det arbejde gør 40E godt i dag, - og når den ikke kører er der i fortsættelsen kun én bus mellem Skodsborg og

Nærum/Virum/Lyngby om aftenen og i weekenden, - med få afgang. Det er en uvæsentlig besparelse, hvis man afkorter ruten 2 km i luftlinje og 3 stop. Så undlad det. Mange der bor ved Skodsborg og Nærum stationer vil gerne køre med bus, hvis produktet er der. Ikke alle, men man kan flytte nogen over i busserne hjælper det hurtigt meget, og buslinjernes popularitet bliver selvforstærkende. Man kunne endda forlænge 40E mod Vedbæk station, for at samle kunder op i de boligområder også, - mange herfra skal til Lyngby og Ballerup. Undlad at lade det komme an på, om der er andre busser og/eller tog i nærheden, medmindre de kører den samme strækning. Flix busserne kører på samme strækning som fjerntog, der bedømmes til at have højere komfort end busserne, alligevel er Flix-busserne en succes. Og den har vist sig selvforstærkende. Der er forskel på kundesegmenterne til "bumle-busser" med få hundrede meter mellem stoppestederne, og de der vil køre til og fra arbejde med E-(evt. S) busser, med 1+ km mellem stoppene. Det kalder på andre markedsføringstiltag, herunder busfrekvenser og strækningstider. Det opfylder E-busserne. Og så kan det undre, at man ikke tænker i miljøbelastning: Hvorfor skal der ikke køre el-drevne busser på ruterne. Movia har elbusser i drift, - og i stedet for millioner til ladestander til biler, kunne man starte med lade-aggregater til el-busser, som det er gjort på få buslinjer allerede. (Eller brint, som RR vist vil forsøge sig med også, men kun med én bus....om 1,5 år....). RR vil bruge penge på støjreduktioner langs vejnettet, men en stor hjælp ville komme fra mindsket biltrafik og elbusdrift. Det vil også gælde luftkvaliteten, - det har vi set under corona-karantænen.

Afsluttende kommentar:

Jeg er klar over, at der gælder forskellige aftaler, politisk og administrativt, for RR's dispositioner.

Alligevel må jeg ofte tænke over, at medens der kan bruges mindst 3.000 millioner på sygehussektoren i RH årligt, så kan man deltaljeregulere for 15 mio. kr på hele transportnettet i regionen, et system der nok involverer nogenlunde lige så mange brugere, - alle bosiddende i regionen. I stedet for at bruge 7.5 mio på rapporter om samspillet: Bus- tog – cykel (!), og/eller 3 mio. kr. på til el-mobilitet (!), så brug de penge på at få kunder i butikken, gerne i elektriske E-busser, i stedet for på ansatte hos rådgivere. Det gøres ved at udvikle og markedsføre produktet så potentielle brugere vil overveje det, dvs. det skal ske på deres hjemmebane og præmisser. Og så er det ikke den laveste fællesnævner der skal til. Det er solide og troværdige produkter, der løser kundens opgave. Vil man ikke det, kan RH nøjes med Flex-trafik.

Venlig hilsen,

██████████

PS: Uddyber gerne min henvendelse. Kontakt mig venligst via mail eller telefon.

Henvendelse fra borger

Kære Jens

Jeg skriver på vegne af en gruppe borgere i byen Torup ved Hundsted, som risikere at blive ramt af Region Hovedstadens bebudede besparelser på den kollektive trafik. Nærmere bestemt Frederiksværkbanen.

Movia præsenterer den skitserede sparemodel, som en form for forbedring for størsteparten af de rejsende på banen. Argumentet holder bare ikke af nedenstående årsager.

Lidt mere info om udfordringerne ved spareplanerne kan du finde i vedhæftede pressemeddelelse, der er sendt ud til en række redaktioner på medier i hovedstadsområdet.

Mvh

Henvendelse fra borger

Luk ikke busruterne 380R og 390R

Det er med stor bekymring, at vi ser, at Region Hovedstaden påtænker at nedlægge eller forringe busruterne 380R og 390R.

Busruterne er med til at binde kommunen sammen og muliggør, at både ældre og unge kan bo i de små bysamfund uden at have bil til rådighed.

Når vi som medlemmer i Ældrerådet i Gribskov kommune taler med de ældre i kommunen, hører vi, at der efterspørges flere ruter.

Ved at beholde de få tværgående busruter, der er i kommunen, kan man understøtte, at det er muligt at fastholde en udvikling i disse områder, i stedet for at se frem til en nedlukning af yderområderne i kommunen.

Det virker også selvmodsigende at den kollektive trafik forringes, samtidig med at Regeringen taler om at den bør styrkes ifm klimamål.

Vi skal derfor anmode Trafikudvalget og Regionsrådet om, at disse ruter ikke indgår i besparelserne.

Henvendelse fra borger

Hej Jens

Det er med stor bekymring at jeg læser at busrute 380R måske skal nedlægges!
Jeg ved ikke om du eller andre politikere er orienteret om situationen for hele oplandet til Hillerød og Helsingør.

Vi bor i Alsønderup/Tulstrup hvor 380R kører igennem. Der bliver lige nu bygget et nyt kvarter med flere børnefamilier. Skolen går op til 6 klasse hvorefter de flyttes til Ålholmskolen i Hillerød. Personligt har vi 3 drenge hvor de 2 af dem bruger bussen hver dag til og fra skole. I myldertiden er det ofte ikke muligt at få en siddeplads især om morgener hvor der også er indsat en ekstra bus!

Jeg er helt med på at der skal spares hvor der kan, men en lukning vil skade hele lokalområdet og gøre det vanskeligt for børnefamilier samt de medborgerer der bor i ældreboligerne.
Jeg ved at der i Birkerød er indsat mindre busser, hvilket også kunne være en fin løsning i de perioder hvor behovet er mindre.

En konstruktiv løsning vil kunne hjælpe og mit forslag til Bus 380R mellem Hillerød og Helsingør vil være:

- Stor bus i tidsrummet 7:00 - 9:00 + 14:00 -16:00 ALLE hverdage!
- Lille bus i alle øvrige perioder. OGSÅ i weekenden

Det vil være en stor besparelse i brændstof.

Henvendelse fra borger i Torup

Kære repræsentanter af trafikudvalget.

Jeg skriver til jer i dag som borger i Halsnæs kommune. Jeg bor i den økologiske landsby "Økosamfundet Dyssekilde" og vores økosamfund og den omkringliggende landsby Torup, som er kåret til årets landsby 2019, er et af ganske få steder i Danmark, som har kunne vende udviklingen med affolkning, butiksdød mv. i yderområderne. Togforbindelsen med Dyssekilde station på Frederiksværkbanen er det trafikale rygrad denne yderst positive udvikling. I en landsby med kun 400 indbyggere har vi en skole, en børnehave, en lokalbrugs, en helsekostforretning, en cafe og en brødfabrik, og foruden et hav af selvstændige erhvervsdrivende.

Hele denne fantastiske udvikling er truet af de planlagte besparelser på Frederiksværksbanen. Vi er dybt afhængige af vores togforbindelse.

Skolens elever kommer med toget fra både Frederiksværk og Hundested.

Landsbyens ældre tager toget til aktiviteter og indkøb, og mange af dem der pendler til København tager toget. Jeg er selv en af pendlerne med arbejdssted i Lyngby nær Allerød og en nedskæring til timedrift vil betyde at jeg ikke vil kunne tage toget på arbejde længere.

Jeg er chokeret og dybt forundret at der overvejes nedskæringer i offentlig transport og opfordrer til at Dyssekilde station ikke ender på halvtimedrift. Vil de planlagte nedskæringer blive udført i virkeligheden så vil Torup blive et skoleeksempel på hvordan dårlige politiske beslutninger får alvorlige konsekvenser for et ellers spirende samfund.

med venlig hilsen

Henvendelse fra borger

Hej Jens & Co.

Vil du være sød at lytte til endnu en busafhængig borger?

Movia skal spare, og de har i deres idekatalog fremlagt ideen blandt andet at nedlægge buslinjen 55E mellem Allerød St. og Malmparken St. i Ballerup.

Vi er mange, som under normale omstændigheder bruger netop denne bus til daglig. Det ville være så utroligt ubelejligt for så mange gymnasielever ikke kun fra AG, men også fra blandt andet Borupgaard i Ballerup. En masse studerende vil blive påvirket, men også folkeskolelever og mennesker, der skal i skole og på job.

Bedste hilsener

Henvendelse fra studerende på DTU

Kære Jens,

Mit navn er [REDACTED] og jeg er studerende på DTU på mit 4.semester.

Jeg er blevet gjort opmærksom på de overvejelser der er omkring omlægningen af buslinje 40E og dens rute fra høje Taastrup st. Ud til DTU campuserne eller en muligvis nedlægning. Det er mig en sørgelig nyhed, så jeg har valgt at skrive en email om mit brug af linjen og hvordan det vil påvirke mig, hvis ruten bliver drastisk ændret eller nedlægges.

Jeg tager bus 40E fra høje Taastrup hver morgen eller eftermiddag, og tager den også retur fra enten LyngbyCampus eller BallerupCampus. Jeg har igennem mit studieforbøb på DTU haft både kurser på Ballerup og Lyngby, og jeg kan garantere, at jeg ikke har benyttet mig af andre linjer end 40E. Det eneste tidspunkt jeg ikke har taget buslinjen til eller fra Høje Taastrup st. har været hvis bussen ikke længere kører på det tidspunkt eller at det har været en helligdag. Det har jeg eftersom bus 40E kører direkte ud til LyngbyCampus og BallerupCampus, kommer til tiden og er sjældent forsinket. Det er den hurtigste rute fra høje Taastrup til både LyngbyCampus og BallerupCampus. Der er selvfølgelig andre ruter og rejser man kan tage fra Høje Taastrup st. ud til campuserne, men jeg har erfareret at det vil tage mindst en tredjedel længere tid med en anden rute. Ved at vælge en anden rute, så bliver man nødt til at sætte sin lid til alt offentlig transport kommer og kører til tiden, for bliver en bus eller et tog forsinket, så er hele ens rejse forsinket. Det er for mig set ligesom domino-effekten: misser du en bus grundet forsinkelse, så misser du alle øvrige tog og busser. Jeg vil gerne fremhæve at 40E især til og fra Ballerup Campus er det bedste transport valg, for alt andet vil være en stor omvej.

Problemstillingen ligger ikke kun i, at man er nødsaget til at skifte flere busser/tog eller at det tager lidt længere tid, men det handler om at jeg kan stole på 40E. 40E er en stabil buslinje, og selv med forsinkelser (myldretid eller trafik), så har man stadig en fast og klar tidsramme for, hvor lang tid ruten maksimalt tager. Jeg er blot en af de mange elever der tager 40E om morgenen fra høje Taastrup eller stiger på for at komme til høje Taastrup fra både Lyngby og Ballerup.

Ender busruten med at nedlægges eller omlægges drastisk, så vil det for mig betyde, at det vil være en del mere indviklet at komme til og fra campuserne, og kaste mig ud i ruter og linjer, som ikke er nær så stabile som 40E. Jeg vil blive afhængig af at alle busser og tog i det offentlige kører som det skal ellers bliver jeg forsinket. Det tager allerede en god sjat tid at komme fra og til campus Lyngby (især) og Ballerup, at dette kan betyde at det nu vil tage mig endnu længere tid.

Det vil også betyde, at jeg på ny efter 2 år skal finde nye ruter og vurdere, hvad der bedst kan betale sig og fungere bedst for mig. Dette ved jeg ikke kun berører mig, da jeg genkender de ansigter som hopper på og af samme sted som mig selv. Jeg håber, at mit brug af 40E og mit inderlige ønske om at beholde 40E's rute vil blive taget i betragtning. Er der spørgsmål eller ønske om en uddybelse af det skrevet foroven, så er du mere end velkommen til at vende tilbage.

Mvh [REDACTED]

* Det gøres opmærksomt på, at beskeden tager udgangspunkt i tider før Corona og før lukning af DTU*



Region Hovedstadens Trafikudvalg
Kongens Vænge 2
3400 Hillerød

Til Region Hovedstadens Trafikudvalg

DTU kommenterer hermed nye forslag til besparelser på det regionale busnet som Trafikudvalget har udpeget.

3. maj 2020
betm

DTU har behandlet de tre besparelsscenarier vedrørende linje 350S, linje 40E og 55E. Disse tre linjer berører universitetets mobilitet og sammenhængskraft da de benyttes af mange pendlere fra hovedstaden til DTU Ballerup Campus og imellem DTU Ballerup Campus og DTU Lyngby Campus.

DTU bemærker, at besparelserne vil have negativ indflydelse på den udvikling, som DTU har i støbeskeen med at forbedre campusmiljøet ved DTU Ballerup Campus, blandt andet med studieboliger og beboernes tilknytning til Ballerup By.

Derudover vil manglen på offentlig transport mindske de studerendes mulighed for at fordybe sig om aftenen, både op til eksamen men også i hverdagen i en af de mange laboratorier og værksteder på henholdsvis DTU Ballerup Campus og DTU Lyngby Campus som er åbne om aftenen.

Studerende der har undervisning på DTU Lyngby Campus og DTU Ballerup campus, men bor i nærheden af DTU Ballerup Campus vil også få mindsket deres mulighed for fordybning på DTU Lyngby Campus, da de vil få sværere ved at komme hjem efter kl. 18.

Besparelsscenarie 1 og 2

DTU bemærker, at trods ovenstående bemærkninger, er scenarie 1 og 2 de scenarier der mindst griber ind i pendlernes hverdag.

Besparelsscenarie 3

Hvorimod scenarie 3, hvor linje 350S tages helt ud af drift, vil kappe livlinen til DTU Ballerup Campus over og bremse udviklingsplanerne for DTU Ballerup Campus med mere effektiv og bæredygtig mobilitet og med mere kvalitet i ankomsten til universitet.



Linje 350S indgår i fremtiden desuden som en uundværlig linje fra DTU Ballerup Campus til og fra Herlev, hvorfra DTU studerende vil kunne benytte den kommende letbane i Ring 3 til stoppested på DTU Lyngby Campus som DTU har investeret i.

Endvidere ser DTU med stor bekymring på, at perspektiverne for BRT hurtigbusruten, som skulle betjene virksomheder og uddannelsesinstitutioner i erhvervsområdet Lautrup, vil blive væsentligt forringet. En udvikling som DTU ellers har set frem til som en katalysator for en tiltrængt byudvikling i erhvervsområdet og en forbedring af fremkommelighed for alle busser i området.

Vi vil derfor kraftigt opfordre Trafikudvalget til, at linje 350S forbliver så den direkte transport fra hovedstaden og sammenhængskraften på linjen for de mange pendlere til DTU Ballerup Campus og til letbanen består.

Venlig hilsen

Jacob Steen Møller

Campusdirektør, Campus Service
DTU

Kære Jens

Vi, fra Polyteknisk forening, er glade for at i lytter til de studerendes stemme i sagen omhandlende buslinjen 40E. Vi er dog blevet opmærksom på at I nu kigger på muligheden for at fjerne buslinjen 350S. Dette ville være en katastrofe, da studerende flittigt benytter 350S til at transportere sig frem og tilbage mellem Ballerup Campus og deres bopæl.

Studerendes muligheder for bosættelse er begrænsede omkring Ballerup campus. Dette har betydet at mange studerende har bosat sig i København, da der er flere tilgængelige studieboliger. Ved disse besparelser vil det samtidigt skade studiemiljøet, da man ikke ville kunne benytte sig af campus til faglig fordybning om aftenen, herunder arrangementer som ikke kan afvikles i løbet af dagen grundet undervisningen. 350S er nemlig den eneste transportmulighed væk fra campus efter 18:30. Dertil vil studerende, bosat i nærheden af Ballerup campus, blive udfordret kraftigt på deres muligheder for at komme til og fra deres hjem.

Afkortningen af 350S til Malmparken St. ville ikke være en optimal løsning, men det er en løsning der kan tolereres, hvis man ikke kan finde besparelserne andet steder. I PF arbejder vi på at skabe noget medieomtale omkring disse besparelser på den kollektive trafik. Disse besparelser vedrørende 350S bliver også kritiseret af Ballerup kommune.

Jeg vil igen påpege at København reklamerer for sig selv som værende en attraktiv studieby, og man har kommunalt lige vedtaget en studieby politik. Ved at reducere bustransporten mellem Ballerup Campus og København, vil det reducere mængden af transportmæssigt tilgængeligt boliger, som de studerende har råd til at betale. Bustransport er den foretrukne transportmiddel fra Ballerup campus til Københavnsområdet, hvor mange studerende er bosat på nuværende tidspunkt.

Vores nationale paraplyorganisation, Danske Studerendes Fællesråd (DSF) er også bevidst omkring problematikkerne vedrørende 40E og 350S, og deler vores bekymringer ved omlægningen af disse busruter.

De bedste hilsner



Anders Bogh Jacobsen

*Socialpolitisk Koordinator
Coordinator of Social Politics*

Polyteknisk Forening

(+45) 77 42 44 93

anders@pf.dk

Til Region Hovedstaden
Kopi sendt til Helsingør Kommune

Henvendelse fra bestyrelsen i Gurre Beboerforening vedr. forslag til lukning af busrute 390R

Region Hovedstaden drøfter aktuelt forslag til besparelser på trafikområdet, og det er i den forbindelse blevet foreslået at lukke busrute 390R, som kører mellem Helsingør og Helsingør og på vejen betjener en række mindre bysamfund, herunder Gurre.

Gurre er en mindre landsby med omkring 400 beboere beliggende ca. 6 km vest for Helsingør og 5 km øst for Tikøb. Der er en blandet beboersammensætning med både en del ældre og pensionister og en del børnefamilier.

Bus 390R er det primære kollektive transporttilbud i Gurre, som sikrer beboerne adgang til Helsingør med mange butikker, kulturinstitutioner og sundhedstilbud, samt adgang til Kystbanen og dermed den bredere region. Bus 390R fungerer også som skolebus for børnene i 0.-6. klasse, idet Gurre er en del af Tikøb skoledistrikt og Bus 390R stopper lige ud for skolen, hvilket sikrer at børnene kan komme i skole på egen hånd. Det er ikke muligt for børnene sikkert at cykle de 5 km til skolen i Tikøb, da vejen til Tikøb er smal og går gennem en skov, der særligt om vinteren er helt mørk, når børnene skal møde. Vejen er da også klassificeret, som en farlig skolevej.

Bus 390R er også vigtig for unge i Gurre i forhold til at få adgang til ungdomsuddannelserne i Helsingør samt videregående uddannelser, hvor bussen sikrer adgang til den videre kollektive transport særligt via Helsingør Station. Desuden gør bus 390R det muligt for borgere fra Gurre at komme til Hillerød Hospital med kollektiv transport, da der er en omstigningsmulighed til lokalbanen i Græsted.

Som det fremgår af sagsfremstillingen til Trafikudvalget findes der ikke alternative kollektive transporttilbud i Gurre, hvilket indebærer, at beboerne i tilfælde af en lukning af Bus 390R vil skulle finde private alternativer. For nogle familier kan løsningen være anskaffelsen af en ekstra bil, men dette vil indebære betydelige meromkostninger og ikke bidrage til den grønne omstilling, som samfundet skal gennemgå. Men for mange, særligt ældre beboere og børn og unge under 18 vil anskaffelse af en bil ikke være en reel mulighed. Nedlukningen af Bus 390R vil derfor få store konsekvenser for livet i vores lokalområde, herunder særligt for børn, unge og ældre, og på sigt for bosætningen i landsbyen.

Udover at være en vigtig del af transporttilbuddet for Gurreboere, så er Bus 390R også en vigtig forbindelseslinje mellem Helsingør og mange af de naturtilbud, som forefindes i Helsingør og Gribskov kommune, som har fået national anerkendelse i forbindelse med etableringen af Nationalpark Kongernes Nordsjælland. Bus 390R giver således borgere fra hele Region Hovedstaden adgang til naturen og kulturhistorien i Nordsjælland, hvad enten det drejer sig om Gurre Slotsruin, Gurre Sø (natura 2000 beskyttet naturområde), Esrum Kloster og Møllegaard, naturen i Gribskov mv. Fx forbinder Bus 390R Helsingør og Helsingør Station med en række vandreruter, herunder Nordsjællandsruten, Pilgrimsruten, Esrum-Tisvildevejen mv.

Det fremgår af sagsfremstillingen, som er offentliggjort på Regionens hjemmeside, at en af årsagerne til, at der skal findes besparelser på den kollektive trafik er stigende anlægsudgifter til etableringen af letbanen langs Ring 3.

Vi finder det ikke rimeligt, hvis vores eneste kollektive transporttilbud skal nedlægges for at sikre, at borgere langs Ring 3, som allerede i dag har gode kollektive transportmuligheder, skal have endnu bedre tilbud.

Vi håber, at vores henvendelse om de negative konsekvenser af en nedlukning af Bus 390R vil indgå i overvejelserne omkring den fremtidige kollektive trafik i regionen, og at Regionen på den baggrund vil beslutte at bevare 390R.

På vegne af bestyrelsen for Gurre Beboerforening

Katja Holm-Denninger
Formand

Kasper Søgaard
Kasserer

Henvendelse fra borger

Bevar Bus 380R – den bus der er vor livline på strækningen Hillerød-Helsingør—ad mange snoede veje—netop!! og Tak for det—og Tak til de gode chauffører som klarer ruten i al slags vejr!
Mange Tak!!

Bus 380R bringer borgere til job,-til skole og anden undervisningsinstitution, til arrangementer i bl.a. Alsønderup Kirke og Smedens Hus,Alsønderup, til arrangementer på Kulsviergården,Alsønderup fra gymnastik og sport til diverse møder og generalforsamlinger i diverse foreningen , til møder i Kulsvierklubben og på Alsønderup Skole (Hillerød Vest), til deltagelse i Brug Skolen og Lokalhistorisk Arkiv og meget andet.
Dertil kommer mange andre arrangementer hos borgerne privat.—og sikkert meget mere!!!
Bus 380R har været en stor gave til os på ruten.
Vi har kunnet komme nemt afsted og vi har kunnet modtage gæster der kom med bussen.

For mig personligt har 380 R været en stor gave idet mine børn og børnebørn har kunnet tage bus 380 R til deres skole/gymnasium/ universitet— til sport og til musikskolen i Hillerød. og til arbejde.
Nu tager de bus 380 R når de kommer på besøg her.
Jeg selv bruger 380 R når jeg tager til venner og bekendte og til kurser i København og diverse kulturelle arrangementer i København og nærmeste omegn.
Indtil jeg gik på pension i 2010 brugte jeg Bus 380R på vej til mit job [REDACTED] -.-
Det var så godt at tage bussen ind til S-toget—og ikke mindst på hjemvejen i al slags vejr også i sne og sjap.
OG det er så godt for mange af mine naboer her i Alsønderup af samme grund.

Jeg håber Bus 380R bliver bevaret så vi kan bruge den kollektive trafik – til glæde for os selv også da det er så hyggeligt at tage med bus 380R.

Bus 380R er basis for megen trivsel –umådeligt megen trivsel!

Jeg håber at Bus 380R bliver bevaret.

Henvendelse fra borger

Ang Bus 380R.

Jeg har hørt at der tales om besparelser på bus-trafikken her bl a 380R , der kører på sin vej fra Hillerød til Helsingør og vice-versa just gennem mange små landsbyer her også Alsønderup hvor jeg bor. Det vil være meget hårdt at undvære den livline for mange borgere. Her tænkes her på de borgere der besøger kirkegården i Alsønderup for at besøge den og evt passe deres gravsted—borgere der gerne tager bussen og evt ikke har andre transport muligheder. Der tænkes også på borgere der også gerne vil deltage i kirkelige handlinger og vil bruge Bus 380R. Der tænkes også de konfirmander der jo går i skole i Hillerød (i bl a. det der hed Ålholmskolen) men går til konfirmationsforberedelse i Smedens Hus i Alsønderup—de skal fra skolen til Alsønderup på cykel eller med bl a bus 380R.

Af ovennævnte grunde håber jeg at Bus 380R bevares.

Henvendelse fra Stad og Egn, Helsingør

Læserbrev – uge 20-21

Af Jørgen Busch, Jurist og serviceøkonom
[REDACTED]

Kollektiv transport – se fremad !

Mange oplysninger kommer frem til offentligheden. Movia fremlægger gennem Region Hovedstadens Trafikudvalg scenarier, som viser, at der planlægges økonomiske besparelser pga. andre prioriterede trafikinvesteringer, faldende billetindtægter og at de og kommunerne har en stadig kamp for at få deres plan for den kollektive transport til at hænge sammen. Konsekvensen er, at der kommer endnu færre passagerer i den kollektive transport.

Vi forbrugere kan således konstatere, at allerede med de planlagte økonomiske besparelser vil der komme færre passagerer i den kollektive transport og at der forventelig vil komme yderligere afledede effekter, som betyder, at der vil komme endnu færre passagerer.

Udviklingsmålet – visionen – for den kollektive transport i region og kommuner 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 skabe helhed og sammenhæng og forbedre den kollektive transports fremkommelighed og kvalitet.

Man kan nå udviklingsmålet ved at tilbyde et godt og brugbart produkt og kampagner, målrettede markedsføringstiltag, af traditionel markedsføring kan anvendes reklamer, brochurer, avisannoncer, reklameindslag i TV2 Lorry, reklamefilm og events, af digital markedsføring kan anvendes Facebook, Instagram, cookies og SEO (Search Engine Optimising) ligesom indholdsmarketing - content marketing ville være et godt tiltag.

Derfor finder jeg stadig, at der er behov for større, samlede trafik-, infrastruktur-, kollektiv transport- og mobilitetsanalyser, som indarbejdes i kommunernes planlægning og 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 i staten, hos Movia, i Region Hovedstaden og lokalt i primærkommunerne.



Borgmesteren

Dato: 13-05-2020

J.nr.: 13.05.22-G01-1-10

Ref: mtm

Region Hovedstaden
<formand@regionh.dk>

Kære Sophie Hæstorp Andersen

Tak for din henvendelse af 2. april 2020 vedrørende regionens budgetudfordringer og dertil hørende konsekvenser for den kollektive trafik.

I det fremsendte sparekatalog kan det ses, at der arbejdes med mulige reduktioner i form af afkortning eller nedlæggelse af buslinje 40E. Lyngby-Taarbæk Kommune er bekymrede for dette forslag, idet buslinje 40E er en vigtig buslinje specielt for kommunens mange studerende.

Buslinje 40E sikrer i dag direkte forbindelse mellem DTU Lyngby og DTU Ballerup. Denne direkte forbindelse er vigtig at bevare for de studerende, der er tilknyttet begge uddannelsessteder. Ligeledes anvendes buslinje 40E af mange gymnasieelever og studerende, der kommer fra nord med Farumbanen og skifter på Bagsværd Station. Linjen skaber for disse studerende en direkte forbindelse (uden skift i Lyngby) til DTU, U/Nord og HCØ.

Nedenfor er beskrevet Lyngby-Taarbæk Kommunes bemærkninger til Regionens 3 besparelsscenerier:

Scenarie 1 og 2 – afkortning af buslinje 40E til DTU:

I disse scenarier vil 40E fortsat skabe direkte forbindelse mellem DTU Lyngby og DTU Ballerup via Bagsværd.

For rejsende nordover mod Nærum findes allerede i dag alternative buslinjer, herunder buslinje 300S samt motorvejsbusserne 150S og 15E.

Såfremt buslinje 40E afkortes til DTU og således ikke betjener strækningen mellem DTU og Skodsborg, er det vigtigt, at der sikres tilstrækkelig kapacitet i de alternative buslinjer nordover fra DTU.

Scenarie 3 – nedlæggelse af 40E og omlægning af buslinje 400S

Som nævnt er 40E en vigtig buslinje, idet den forbinder DTU Lyngby med DTU Ballerup. Forslaget går ud på at nedlægge 40E og i stedet forlænge 400S til DTU samt omlægge 400S til Lautrupparken i Ballerup.



Såfremt det besluttes at arbejde videre med scenarie 3, er det for Lyngby-Taarbæk Kommune vigtigt, at de foreslåede ændringer på buslinje 400S realiseres for at sikre den fortsatte forbindelse mellem DTU Ballerup og DTU Lyngby – via Bagsværd Station. En nedlæggelse af 40E uden ændringer på buslinje 400S vil have stor negativ effekt for Lyngby-Taarbæk Kommune og betjeningen af DTU og gymnasier.

I sparekataloget står, at der indsættes ekstrakørsel mellem Høje-Taastrup og Malmparken. Der står i kataloget ikke noget om, at der indsættes ekstrakørsel på 400S på den nordlige del. Dette vil betyde at én buslinje (400S) fremover skal varetage to buslinjers passagerer (400S og 40E). Regionen bør derfor sikre, at der er tilstrækkelig kapacitet og frekvens i buslinje 400S til at kunne sikre rejsebehovet på strækningen.

Lyngby-Taarbæk Kommune håber, at Region Hovedstaden vil sikre, at de ovenfor nævnte forhold om kapacitet og frekvens på alternative buslinjer vurderes og indarbejdes i forbindelse med en eventuel beslutning om besparelser på buslinje 40E.

Venlig hilsen

Sofia Osmani

**Borgmesteren
Gladsaxe Kommune**

Rådhus Allé 7, 2860 Søborg

Telefon: 39 57 50 01

E-mail: bm@gladsaxe.dk

14-05-2020

Til Region Hovedstaden,
Regionsrådsformand, Sophie Hæstorp Andersen
Formand for trafikudvalget, Jens Mandrup

Trafikbesparelser på kollektiv trafik i Region Hovedstaden

Det er med stor beklagelse, at jeg har modtaget Region Hovedstadens meddelelse om, at der igen spares på den regionale busdrift. Mange af regionens busser udgør en væsentlig andel af den vigtige pendlertransport til regionens mange arbejds- og studiepladser. S- og E-busser er således en central del af det kollektive trafiknet i Region Hovedstaden, og besparelser på de overordnede linjer forringer hele det kollektive system.

Når der spares på busdriften, forringer det den kollektive trafiks attraktivitet og flytter flere over i bilen, som igen skaber mere trængsel, støj og forurening. Det er ikke den udvikling, vi ønsker i Gladsaxe. Vi ønsker en mere bæredygtig trafik, og her er nye investeringer i kollektiv trafik en del af løsningen. Hvis vi sammen skal nå de mål og visioner, som vi har for den grønne omstilling af vores byer, skal den kollektive trafik forbedres, ikke forringes. Det er min klare opfattelse, at Gladsaxe deler denne vision med mange andre kommuner, og at visionen desuden er en del af den nationale dagsorden, hvor der arbejdes med en styrkelse af den grønne omstilling, hvor netop kollektiv transport er et væsentligt element.

Regionens beslutning om at forringe den kollektive trafik går i den stik modsatte retning og vil med stor sandsynlighed føre til yderligere besparelser i de kommende år. Beslutningen betyder, at billetindtægterne fra den kollektive trafik vil falde og derved skabe en negativ spiral, som så igen vil føre til yderligere besparelser, når passagererne vælger bussen og toget fra.

Da regionen fra 2016 overtog kommunernes ejerskab af S-busserne, var forventningen, at det ville betyde, at linjerne kunne forbedres og optimeres på tværs af kommunegrænserne. Desværre er udviklingen gået den anden vej. De løbende forringelser af de overordnede buslinjer i Gladsaxe er til stor ærgrelse for borgerne og Byrådet, da linjerne tidligere var højt prioriterede og friholdt for besparelser.

Forslaget om, at besparelserne skal udmøntes på linjerne 250S, 400S og 40E, betyder, at den kollektive trafik i Gladsaxe Kommune igen forringes af regionens beslutninger. Tidligere har en besparelse på regionens linje 200S forringet den kollektive trafik i Gladsaxe, og givet

kommunen en væsentlig årlig millionudgift. Og senest i forbindelse med Nyt Bynet i 2019 overtog kommunen yderligere betjening af strækninger fra regionen, igen med væsentlige årlige millionudgifter. Nyt Bynet har kun været i drift i et halvt år, og derfor har nye linjer, som for eksempel 250S til Bagsværd Station ikke haft tilstrækkelig tid til at skabe en platform. Reelt kender vi derfor ikke effekten af den nye linje, før regionen vælger at pege på at spare den væk. I forhold til processen finder jeg det endvidere problematisk, at det ikke har været muligt for Gladsaxe Kommune at kommentere på forslaget vedrørende afkortningen af 250S før Trafikudvalgets behandling den 5. maj.

En forringelse af busbetjeningen i Ring 4 korridoren forekommer også helt ud af trit med det arbejde, der ellers pågår. Movia har netop udsendt en rapport bestilt af Movias bestyrelse, som belyser perspektiverne for en BRT-løsning i Ring 4 korridoren med linje 400S og 40E. I rapporten lovpriser korridoren for at have en vigtig rolle i den kollektive trafik, da den binder hovedstadsområdet sammen på tværs af byfingrene, og er et væsentligt supplement til den øvrige højklassede kollektive transport i regionen med metro, S-tog og den kommende letbane. Rapporten beskriver, hvordan en BRT-løsning i korridoren kan medvirke til at tiltrække mellem 28 og 36 % flere passagerer på strækningen. En forringelse af betjeningen risikerer at trække tæppet væk under den kollektive transport fremfor at øge mulighederne for grøn transport og et styrket passagergrundlag i korridoren.

Vi opfordrer til, at regionen genovervejer besparelserne på den kollektive trafik, og at der søges andre muligheder for at finansiere den kollektive trafik.

Helt grundlæggende ser vi en kæmpe udfordring i, at der mangler at blive taget ansvar for den overordnede trafikplanlægning i hovedstadsområdet, og med den nuværende planlægning går udviklingen den forkerte vej. Der er behov for, at der findes fælles løsninger for at sikre den grønne omstilling og styrkelse af den kollektive trafik. Der skal tænkes bredt og helhedsorienteret på, hvordan vi løser de trafikale udfordringer på tværs af både administrative som sektormæssige grænser. Udbygning af vejene må tænkes sammen med muligheden for at forbedre den kollektive transport. Behovet for koordinering mellem DSB, Movia, Vejdirektoratet, Metro, Letbanen, kommuner og regioner er således større end nogensinde. Vi medvirker gerne til at finde løsninger, og vi påtager os allerede i dag et stort ansvar, men vi ser samtidig et stort behov for, at nogen tager ansvar for den samlede trafikplanlægning i hovedstadsområdet.

Venlig hilsen



Trine Græse

Kopi af brevet er sendt til Transportministeren samt Folketingets Transportudvalg