

Fra: Kaj Aagaard Sørensen [<mailto:kasmail@webspeed.dk>]

Sendt: 26. februar 2012 18:36

Til: Vibeke Storm Rasmussen; Peter Kay Mortensen; Lise Rask; Lars Gaardhøj; Leila Lindén; Hanne Andersen; Marianne Stendell; Flemming Pless; Thor Buch Grønlykke; Per Seerup Knudsen; Maja Holt Højgaard; Karin Dubin

Emne: Bus 400/400S: Begrundede indvendinger mod Indstilling og Sagsfremstilling som lovet den 24. februar

Kære medlemmer af regionsrådet!

Denne mail fra Beboergruppen Furesø-Værebros vedrører sagen om ændret linieføring for den regionale buslinje 400/400S gennem Bagsværd og det sydøstlige hjørne af Hareskov By.

Vi mener, at Administrationens indstilling til Forretningsudvalget bør forkastes fordi den er baseret på en fejlagtig Sagsfremstilling.

Sagen er på dagsordenen for Forretningsudvalgets møde på tirsdag den 28. februar som sag nr. 18.

Vi har gjort det let for jer at følge vores argumenter, idet vi har kopieret Dagsordenens redegørelse og knyttet vore Kommentarer direkte til dens enkelte tekstafsnit, som vi har nummereret fra **1** til **20**.

I kan derfor i det følgende læse både dagsordenen og vores argumenter samtidigt.

Vi tror, at I vil konkludere som os:

Administrationens indstilling til Forretningsudvalget bør forkastes fordi den er baseret på en fejlagtig Sagsfremstilling.

ADMINISTRATIONENS INDSTILLING

- 1) at det i sagen forslåede løsningsforslag E til omlægning af den regionale bus-linje 400/400S gennem Bagsværd tiltrædes under forudsætning af, at Gladsaxe Kommune gennemfører investeringer i fremkommelighed og trafiksanering,
- 2) at regionen medfinansierer investeringerne i fremkommelighed med op til 1,3 mio. kr., og
- 3) at regionen afsætter i alt 1 mio. kr. til anvendelse i 2012 og 2013 til markeds-føring af linje 400/400S og de øvrige S-buslinjer.

RESUME

Gladsaxe og Furesø Kommuner foreslår en ændret linjeføring for buslinje 400/400S i Bagsværd. Forslag E er udgiftsneutralt for regionen og lever bedst op til S-buskonceptet. Begge kommuner kan acceptere forslag E under forudsætning af investeringer i fremkommelighed og trafiksanering i området. Indstilling om, at forslag E tiltrædes.

Kommentarer:

- Der er tale om to forslag: B og E.
- Det er ikke dokumenteret om det ene er mere udgiftsneutralt end det andet.
- Forslag B lever bedre op til S-buskonceptet end forslag E.
- Begge Kommuner anfører, at de foretrækker forslag B ubetinget, men anfører at de på visse betingelser (forskellige for de to Kommuner) kan acceptere forslag E.
- Administrationens indstilling bør af forannævnte (og efterfølgende) grunde forkaste forslag E.

Region Hovedstaden har oprindelig vedtaget forslag A. Kommunerne har nu foreslået B og kan acceptere forslag E på betingelser, som Gladsaxe kommune er indstillet på at leve op til.

Det er dokumenteret i Via Trafiks analyse at forslag B indebærer længere køretid. De årlige driftsomkostninger vil derfor stige med 2,2 mio. kr.

Forslag B medfører væsentlig omvejskørsel for regionale rejser og lever dermed ikke op til S-buskonceptets krav: Kort rejsetid og direkte ruteføring uden unødigt omvejskørsel.

Forslag E med de planlagte tiltag sikrer, at den samlede trafik i området vil falde, og den tunge trafik vil være på niveau med den nuværende. Forslaget er dermed et kompromis mellem hensynet til lokale ønsker om at undgå bustrafik og ønsket om en effektiv kollektiv trafik, der kan medvirke til at begrænse trængsel og øget biltrafik.

SAGSFREMSTILLING

1) Regionsrådet besluttede i maj 2011 efter ønske fra Gladsaxe Kommune, at der i samarbejde med Movia og Gladsaxe Kommune skabes grundlag for en omlægning af linjeføringen i Bagsværd for den regionale linje 400/400S, så den fra efteråret 2012 i stedet for ad Ring 4 føres ad en rute gennem Værebrovej. Ændringen vil give en markant forbedring for passagererne i Bagsværd herunder bolig-området Værebropark og det store erhvervsområde, hvor bl.a. Novo bor. Forslaget hænger sammen med en større strukturændring af den lokale busbetjening i Gladsaxe Kommune.

Kommentarer:

- Den nævnte, af Gladsaxe Kommune ønskede, omlægning af linjeføringen er forslag A, som ikke længere er i spil, bl.a. fordi det ikke kunne accepteres af Furesø Kommune og de berørte beboere i begge kommuner. Forslaget har væsentlige træk fælles med forslag E.
- Forslag A er ligesom det nu foreslåede E ikke en markant forbedring for passagererne i bolig-området Værebropark og det store erhvervsområde. Det er derimod en klar forringelse i forhold til betjeningen med de to nuværende linjer (42 og 43), som nedlægges til efteråret.
- Ved nedlæggelsen af disse linjer sparer Gladsaxe Kommune 3,5 mio. kr. og lader 400/400S overtage busbetjeningen uden udgift for Gladsaxe Kommune.

Der er tale om et sammenhængende forslag, der forenkler og effektiviserer områdets busbetjening. Forslag E sikrer, at Værebropark og Bagsværd Erhvervsområde med linje 400S/400 får effektiv betjening til S-banen ved Bagsværd station, til Ballerup/Høje Tåstrup og til Lyngby. Gladsaxe kommune opnår ved en betydelig investering i busfremkommelighed og stoppesteder muligheden for at tilpasse den lokale busbetjening og får samlet driftsbesparelser. Samtidig får linje 400S/400 flere kunder uden øgede driftsomkostninger og dermed får Regionerne en forbedret driftsøkonomi.

Forslag B vil derimod medføre uændret passagertal for linje 400S/400, idet den forlængede rejsetid gør linjen mindre attraktiv, samtidig vil den forlængede rejsetid øge driftsomkostningerne med 2,2 mio. kr.

2) Regionen har stillet som betingelse, at forslaget på driftssiden er

udgiftsneutralt for regionen, og at rejsetiden ikke forøges på resten af ruten. Dette for at fastholde S-buskonceptet, der retter sig imod pendlere og har færre stoppesteder, mere direkte linjeføring og højere rejsehastighed end andre linjetyper.

3) Movia og de implicerede kommuner (Furesø og Gladsaxe) havde oprindeligt forestillet sig en linjeføring via Værebrovej-Brunsvøje-Ny Hjortespringvej. Den planlagte ændring har medført reaktioner fra beboere i området, som bl.a. af trafikikkerhedsmæssige grunde ikke ønsker flere busser i området.

Kommentarer:

- Det er misvisende, at Furesø Kommune her nævnes sammen med Gladsaxe Kommune. Det var jvf. afsnit 1 Gladsaxe Kommune og kun Gladsaxe Kommune, der ønskede 400/400S på Værebrovej i begge retninger.

- Området betjenes busmæssigt på Ny Hjortespringvej og Værebrovej af bus 165, Det er ikke kun af trafikikkerhedsmæssige grunde beboerne ikke ønsker flere busser i området. Der er også store miljømæssige gener ved en bus hver 4. minut hele dagen.

Det er korrekt at det er Gladsaxe kommune der har ønsket omlægningerne.

Der er med forslag E planlagt ændringer der sikre at den samlede trafik falder og den tunge trafik er på uændret niveau, dermed er miljøkonsekvenserne samlet positive.

Linje 400S/400 kører uden for myldretiderne med 3 afgang i timen, dermed vil der være en bus hvert 10. minut udover den nuværende betjening. Linje 165 kører 1-2 gange i timen. Samlet maksimalt 10 busser i timen eller en bus hvert 6. minut.

4) De to kommuner har derfor i dialog med Movia og lokale borgergrupper undersøgt en række alternative løsninger. Ud af dette arbejde er kommet to forslag til alternative linjeføringer og nødvendige investeringer i fremkommelighed for linje 400S i Bagsværd, som begge kommuner kan gå ind for og som er sendt til behandling i regionen. Den lokale debat i området er dog ikke helt slut herved, jf. vedlagte henvendelse fra en - ifølge Gladsaxe Kommune - mindre gruppe af borgere.

Kommentarer:

- Forslag B blev udarbejdet af beboergruppen som alternativ til Gladsaxe Kommunes forslag A allerede for mere end et år siden og det blev fremsendt til Gladsaxe Kommune den 18. februar 2011. Det er tillige fremsendt til Regionsmedlemmerne for ganske nylig (den 24. februar 2012).

- Vi må protestere, når vi af Gladsaxe Kommune sidst i afsnittet betegnes (lidt hånlige) som en "mindre gruppe af borgere ". Ved en omfattende underskriftindsamling har vi sikret os en meget bred tilslutning imod Bus 400/400S på Værebrovej (mere end 90% af parcellerne på begge sider af Værebrovej (fra Fedtmosen i syd til Vandkarsevej i nord og alle veje derimellem) og fra beboerne på Brunsvøje og Ny Hjortespringvej).

Movia må antage at kommunens vurdering er korrekt.

5) Forslag B

Linje 400S kører i retning mod Lyngby ad Ring 4 og parallelvejen langs Hillerød motorvejen og tilbage til Værebros Park. Herfra køres som hidtil planlagt til Lyngby. Fra Lyngby køres ad samme rute. Betjeningen af

Værebros Park vil i denne løsning foregå fra bebyggelsens eksisterende busterminal.

Kommentarer:

- Dette forslag er identisk med det, som beboergruppen fremsendte til Gladsaxe Kommune den 18. februar 2011.
- Bemærk at busserne har stoppested ved Bagsværd Erhvervspark og på den eksisterende terminal i Værebros Park.

6) Forslag E

I det andet løsningsforslag (E), føres linje 400 S i retning mod Lyngby ad Ring 4 og parallelvejen. Der etableres stoppested på parallelvejen ud for Værebros Park. I retning mod Ballerup kører 400S som hidtil planlagt ad Værebrosvej-Brunsøvej-Ny Hjortespringvej. Der standses ved Bagsværd

Erhvervspark og ved et nyt superstoppested (cykelparkering, mere plads, bedre belysning og sikkerhed) på Værebrosvej ved Værebros Park. Linje 400

omlægges som hidtil planlagt i begge retninger ad Værebrosvej-Brunsøvej-Ny Hjortespringvej. Linje 400 afløser linje 400S om aftenen efter ca. kl. 19.30 og kører ikke som S-bus.

Kommentarer:

- For at komme til stoppestedet ved parallelvejen ud for Værebros Park skal passagererne passere en befærdet parkeringsvej, der betjener de store blokke i Værebros Park og en cykelsti ved parallelvejen.
- På Værebrosvej skal passagererne om dagen krydse cykelstien, og om aftenen krydse to cykelstier og Værebrosvej.
- Alt i alt er der tale om en klar forringelse, både tidsmæssigt og sikkerhedsmæssigt, i forhold til forslag B, hvor stoppestedet i bus terminalen i Værebros Park benyttes.

Der er tale om begrænset og langsomt kørende trafik, som ikke udgør en sikkerhedsrisiko. Gladsaxe kommune og Movia vurderer i detailplanlægningen hvordan skiltning mm skal sikre forholdene yderligere. Gladsaxe kommune sikrer optimale stoppestedsforhold på Værebrosvej, krydsning af en cykelsti og veje sker overalt i regionen. Værebrosvej vil være mindre trafikeret end mange andre steder, hvor kunder skal krydse en cykelsti eller en vej for at benytte bussen.

Tidsmæssigt vil forslag B indebære, at bussen skal køre ind på terminalen i Værebros Park, en løsning der ikke er velegnet for gennemkørende busser og som for både kunder fra Værebros Park og gennemkørende kunder vil være langsommere.

7) Forslagene er nærmere gennemgået i vedlagte notat fra Movia. Der er også vedlagt kortbilag, hvor linjeføring og stoppesteder kan ses for begge forslag.

Kommentarer:

- Forslagene er tillige kommenteret i de vedlagte bilag fra Beboergruppen.
- Bemærk også Beboergruppens skitse af svinget Værebrosvej-Brunsøvej

8) For begge løsninger vil Gladsaxe Kommune igangsætte fremkommelighedsprojekter på den valgte rute for 400S. Forslag E vil

blive suppleret med bussluse ved kommunegrænsen på Værebrovej og en trafiksanering, der gør det muligt at køre med busserne på hele ruten. Regionen har givet tilsagn om at medfinansiere fremkommelighedsprojekterne med op til 1,3 mio. kr. fra fremkommelighedspuljen fra 2009, hvor der stadig er udisponerede midler.

Kommentarer:

- Når der kun er beskrevet fremkommelighedsprojekter for forslag E, skyldes det, at forslag B's realisering ikke kræver fremkommelighedsprojekter.
- Der er ikke i trafiksaneringen for forslag E taget hensyn til fodgængere og cyklister i svingene ved Brunsøvej og Ny Hjortespringvej.
- Der er forudsat lyssignaler til modkørende busser, men der er ikke noget varsel til de bløde trafikanter.
- Da fortovene er mindre end 1 m brede, og der ikke er nogen cykelsti, er de bløde trafikanter i farezonen.

Forslag B kræver også fremkommelighedsprojekter, men det er ikke muligt at kompensere tidstabt for linje 400S/400 ved det forslag.

Den samlede trafik falder, idet der lukkes for gennemkørende trafik (undtaget busser i rute). Der gennemføres desuden tiltag for at forbedre sikkerheden. Samlet vurderes forslag E derfor at være mindst lige så sikkert som de nuværende forhold.

9) Begge kommuner foretrækker forslag B, men kan acceptere forslag E under visse forudsætninger. Gladsaxe Kommune kan tilslutte sig forslag E på grundlag af Movias vurderinger bl.a. af forholdet til den regionale trafik. Furesø Kommune kan acceptere forslag E under forudsætning af, at løsningen suppleres med de aftalte trafiksaneringer og foranstaltninger, der medfører, at Værebrovej lukkes for gennemkørsel med en bussluse.

Kommentar:

- Bemærk at begge kommuner ubetinget foretrækker forslag B.

Begge kommuner kan acceptere forslag E, idet de respekterer hensynet til S-buslinjens regionale funktion og anerkender, at forslag B indebærer omvejskørsel for S-busserne.

10) Movias vurdering af forslagene er, at kunderne ved forslag B får en u hensigtsmæssig kørsel "baglæns" i forhold til den direkte linje. Forslag B vil desuden medføre en forlænget rejsetid i størrelsesordenen 145 sekunder i begge retninger. En sådan rejsetidsforlængelse kræver indsættelse af en ekstra bus på linjen og forlænger nuværende kunders rejsetid væsentligt. Movia har beregnet, at Region Hovedstadens meromkostning årligt vil blive 2,2 mio. kr. Løsningen lever dermed ikke op til regionens krav om, at driftsløsningen skal være udgiftsneutral, og at rejsetiden ikke forøges.

Kommentarer:

- Vi anerkender, at busserne ved løsning B foretager en "baglæns" kørsel ind til stoppestedet på Værebros eksisterende busterminal.
- Vedrørende rejsetid henviser vi til vores kommentar til det følgende tekstafsnit (11).

11) Movias vurdering af forslag E er, at linjeføringen betjener de nuværende kunder så direkte som muligt og ikke vil opfattes som en nævneværdig gene. Med tilhørende fremkommelighedsforbedringer indebærer forslaget en øget rejsetid i størrelsesordenen 60 sekunder. Årsagen til den øgede rejsetid er, at der kan køres hurtigere på Ring 4, og at der bliver to stop på den ny rute ved henholdsvis Værebros Park og Bagsværd Erhvervspark. Den nuværende rute har på samme strækning kun ét stop. De

planlagte forbedringer af fremkommeligheden opvejer forsinkelsen ved den langsommere kørsel, men kan ikke opveje effekten af det ekstra stoppested.

Kommentarer:

- Beboerne i Værebros kvarteret inklusive Værebros Park og beboerne på Brunsøvej og Ny Hjortespringvej i Furesø Kommune er ikke enige med Movia, når man fra deres side (måske lidt hånlige) anfører at forslag E "ikke vil opfattes som en nævneværdig gene".
- Området betjenes i forvejen af bus 165, Det er ikke kun af trafiksikkerhedsmæssige grunde beboerne ikke ønsker flere busser i området. Der er også store miljømæssige gener ved en bus hvert 4. minut hele dagen.
- De refererede rejsetider bygger på tidsmålinger/tidsskøn foretaget af virksomheden Via Trafik på vegne af Gladsaxe Kommune.
- Via Trafik har udarbejdet to rapporter med tidsmålinger/tidsskøn. Den første blev på hvad rejsetidsangivelser angår totalt pillet fra hinanden af en statistiker på Danmarks Tekniske Universitet (DTU).
- Det medførte, at Gladsaxe Kommune bestilte en ny rapport fra netop Via Trafik, der så skulle kontrollere deres egen rapport, og "mærkeligt" nok kom frem til næsten samme resultat som i deres første stærkt kritiserede rapport.
- Borgergruppen må på denne baggrund betragte Via Trafik's rapporter som utroværdige.

I forhold til den nuværende linjeføring og det oprindelige forslag A indebærer forslag B, at ruten bliver ca 900 m længere i begge retninger, mens forslag E forlænger ruten med 300m i den ene retning. Movia har nøje gennemgået analyserne fra Via Trafik og har ikke grund til at anfægte konklusionerne. Dermed må Movia fastholde at forslag B indebærer at de årlige driftsomkostninger stiger med 2,2 mio.

12) Den ændrede rute i forslag E kan gennemføres indenfor den nuværende udgiftsramme. Movia vurderer med et forsigtigt skøn, at linje 400S vil få en passagertilvækst på 85.000 passagerer årligt.

Kommentar:

- Dette skøn må, hvis det er gældende for forslag E, i lige så høj grad være gældende for forslag B.

Omvejskørsel i forslag B vil medføre at linjen bliver mindre attraktiv for regionale rejser mellem Ballerup og Bagsværd/Lyngby. Dermed mistes passagerer. Omvejen via Værebros Park gør også linjen mindre attraktiv for kunder fra Bagsværd Erhvervskvarter.

13) Movia finder derfor, at forslag E lever op til regionens krav. Movia anbefaler på den baggrund, at Region Hovedstaden meddeler kommunerne, at linje 400S og 400 omlægges som beskrevet i forslag E.

Kommentar:

- Som det fremgår af vore kommentarer til tekstafsnittene 10, 11 og 12, er det stærkt tvivlsomt, om Movia's vurderinger er anvendelige som grundlag for en beslutning i Regionsrådet.

Markedsføring

14) Både generelt i forhold til regionens S-buslinjer og i forbindelse med de foreslåede omlægninger har Movia på administrativt niveau foreslået, at der i 2012 og 2013 sættes øget markedsføring i gang. Movias operatør har tilkendegivet, at man er indstillet på at medvirke bl.a. ved virksomhedsbesøg for herved at gøre opmærksom på det høje

kvalitetsniveau i busbetjeningen. Dette ud fra en formodning om, at linjen har et passagerpotentiale, der ikke er fuldt udnyttet. Administrationen foreslår derfor, at der inden for budgettet til kollektiv trafik afsættes 1 mio. kr. til dette formål.

Administrationens vurdering

15) Det er meget væsentligt at fastholde regionens S-buslinjer som et tilbud til de store pendlerstrømme på langs og tværs af regionen. S-buskonceptet har vist sig stærkt og er populært blandt kunderne. Kombinationen af mange afgange og kortere rejsetid er efterspurgt. Samtidig er det også vigtigt, at regionens buslinjer spiller med i helheden set i forhold til de øvrige kollektive trafiktilbud som i dette tilfælde betjeningen af erhvervs- og boligområder i Bagsværd.

Kommentarer:

- Forslag B er hvad angår fastholdelse af S-buskonceptet bedre end forslag E, idet busserne ikke som i forslag E skal køre en flere kilometer lang strækning på villavejene: Værebrovej, Brunsøvej og Ny Hjortespringvej. På denne strækning er der 54 private udkørsler og 11 udmundinger fra sideveje til Værebrovej.
- Med hensyn til betjeningen af erhvervs- og boligområder i Bagsværd står E og B lige hvad angår betjeningen af erhvervsområder i Bagsværd, medens forslag B står bedst hvad angår betjeningen af boligområder herunder Værebro Park.

Strækning fra Værebro Park ad Værebrovej, Brunsøvej og Ny Hjortespringvej til Ring 4 er ca 1,9 km heraf er ca 500m facadeløs. Rejsetiden er kortere og linjeføringen mere direkte i forslag E end i forslag B, dermed lever forslag E som tidligere nævnt op til linjens regionale karakter.

16) Regionens betingelser om uændrede udgifter og uændret rejsetid opfyldes bedst i forslag E. Forslag B vil betyde merudgifter på driften på 2,2 mio. kr. og en væsentlig forlængelse af rejsetiden. For at undgå merudgifter og forringelser af linje 400S for de nuværende brugere og fastholde S-buskonceptet er det administrationens vurdering, at forslag E bør vælges som et fornuftigt og afbalanceret kompromis, der tilgodeser både regionens og kommunernes ønsker. Det er også Movias anbefaling.

Kommentarer:

- Som det fremgår af kommentarerne til Movia's vurderinger (se tekstafsnittene 10, 11, 12 og 13) hersker der i høj grad tvivl om rigtigheden af rejsetids-forudsætningerne og dermed også om økonomi-forudsætningerne.
- Med hensyn til fastholdelse af S-buskonceptet er forslag B bedre end forslag E (jvf. kommentaren til tekstafsnit 15).

Der er ikke fremkommet oplysninger, der underbygger disse påstande.

17) De to kommuner har som nævnt tilkendegivet, at de under forudsætning af gennemførelse af de foreslåede fremkommelighedsinvesteringer og trafiksaneringer også kan acceptere løsning E.

Kommentar:

- Bemærk, at begge kommuner ubetinget foretrækker forslag B (jvf. tekstafsnit 9).

Er tidligere kommenteret.

Sammenfatning

Gladsaxe kommune har til Movia oplyst, at der er tale om en mindre udbrydergruppe fra den oprindelige borgergruppe. Gruppen arbejder i modsætning til den oprindelige borgergruppe kompromisløst på at undgå øget busbetjening ad Ny Hjortespringvej – Brunsøvej - Værebrovej. Kommunerne har oplyst, at forslag E er drøftet med den samlede borgergruppe, der kan acceptere denne løsning som et kompromis, der også varetager hensynet til busbetjeningen af Værebro Park og Bagsværd Erhvervskvarter.

I ovenstående er der ikke nye oplysninger, der ændrer Movias faglige vurderinger af de to forslag.

ØKONOMISKE KONSEKVENSER

18) Såfremt forslag E tiltrædes som indstillet, vil der være uændrede driftsudgifter på buslinje 400/400S.

19) Der vil i 2012 og 2013 tilsammen være en udgift på 1 mio. kr. til ekstra markedsføring, som kan afholdes inden for den samlede budgetramme til kollektiv trafik i kassen for regional udvikling.

20) Der vil være en udgift på 1,3 mio. kr. til et fremkommelighedsprojekt, som kan afholdes af udisponerede midler fra fremkommelighedspuljen under kollektiv trafik. Herefter vil der være 2,1 mio. kr. tilbage i udisponerede midler i puljen, der oprindeligt var på 5 mio. kr.

SAGEN AFGØRES AF

Regionsrådet

FORRETNINGSUDVALGETS BESLUTNING

REGIONSRÅDETS BESLUTNING

Bilagsfortegnelse:

1. Brev fra Gladsaxe og Furesø Kommuner af 3.1.2012 (FU)
2. Notat fra Movia af 2.2.2012 (FU)
3. Kortskitser af forslag B og E (FU)
4. Henvendelse fra K.K. Christiansen på vegne af Borgergruppen (Furesøgruppen og Værebro-vej mod 400S) af 24.1.2012 (FU)
5. Henvendelse fra Beboergruppen for Furesø-Værebro v/K.K. Christiansen af 18.2.2012 (FU)

Sagsnr: 12001366