

Referat af Miljørådsmøde den 18. april 2013

Cafeområdet, Farum Kulturhus

Tilstede: 62 borgere heraf 1 byrådsmedlem. Derudover 4 fra forvaltningen og den grønne guide

Pkt. 1: Velkomst, Anders Riiber Høj, formand for Miljørådet

Anders Riiber Høj bød velkommen og fortalte lidt om Miljørådet – bl.a. at der på næste møde den 3/6 er valg til koordinationsgruppen og alle er velkomne til at stille op og dermed være med til at planlægge Miljørådsmøderne.

Han præsenterede dernæst 5 muligheder for fremtidig tænkelige linieføringer for en evt. forlængelse af S-togsbanen fra Farum.

Pkt. 2: Hvordan er ideen om at flytte Farum Station opstået? v/ Niels Thygesen, By- og Kulturdirektør, Furesø Kommune

Furesø Kommune er domineret af gennemkørende biltrafik: Motorvejen som den altdominerende men også Ring 4, Frederiksborgvej, Slangerupvej, Kirke Værløsevej, Kollekollevej og Palholmvej er belastede – nogle steder med stangkørsel om morgenen, fordi motorvejen er fyldt op. Vejdirektoratet er ved at indrette nødsporet på motorvejen fra Værløse til Bagsværd, så det kan bruges som et 3. spor i myldretiden.

Bustransporten i Furesø Kommune foregår både rundt i hhv. Farum og Værløse samt med gennemgående linier som fx 500S. I forbindelse med busbestillingen for 2013 blev der etableret en ny hurtiglinie fra Farum til Allerød og Hillerød.

S-togslinien til Farum er tæt besat, og den en-sporede jernbanebro over Fiskebækken bør udvides ved lejlighed, da den er en flaskehals. Hvis man ser på S-togsnettet, kan man se, at Farum-banen er den eneste "halve finger".

Niels Thygesen fortsatte med at fortælle, at ideen med at forlænge Farumlinien, er udsprunget fra et ønske om at forbedre den kollektive trafik. Ideen er, at forlænge den til enten Hillerømlinien, mod Gørløse eller mod Slangerup. Fælles for disse tre ideer er, at det vil kræve en omplacering af Farum Station, da den nuværende placering ikke giver mulighed for forlængelse af banen pga. byudvikling. Ideen er, at føre S-togsbanen hen til motorvejen og dermed samle trafikanlæggenes. Stationen kan så placeres ved Palholmvej/motorvejen i niveau med motorvejen således, at der bliver perron både nord og syd for Palholmvej. Det vil give gode fodgængerforbindelser til både Bybækgrunden og Farum Bytorv. Arealet til forpladsen for stationen tænkes at blive en del af Bybækgrunden.

Status for processen er, at Byrådet har haft en debat om disse ideer og sendt det til videre undersøgelse i Trængselskommissionen. Kun hvis disse undersøgelser viser, at det vil være samfundsøkonomisk gavnligt og miljømæssigt acceptabelt, vil Byrådet gå videre med det. Byrådet har desuden indsendt en bred vifte af forslag til Trængselskommissionen med henblik på at reducere trængselsproblemerne i regionen.

På spørgsmål fra salen om, hvad Furesøborgerne får ud af en sådan baneforlængelse mod nord, svarede Niels Thygesen, at stationsflytningen vil give nye muligheder for byudvikling i Farum og at den samtidig vil give bedre regionale forbindelser og styrke den kollektive trafik.

Endvidere var der en kommentar fra salen om, at den oprindelige ide om stationsflytningen var baseret på, at der samtidig ville komme en overdækning af motorvejen, således at der blev tale om en undergrundsstation. Det vil give mindre støj og samtidig et stort areal til byudvikling.

**Pkt. 3: Hvad er op og ned i kollektiv trafikplanlægning i den nordvestlige del af Hovedstadsområdet?
v/Otto Anker Nielsen, professor, DTU Transport og medlem af Trængselskommissionen**

Forslaget om at forlænge Farumbanen er et af de forslag, der har overlevet og blevet valgt til at være med i Trængselskommissionens Idekatalog. Hovedideen er, at forlænge Farumbanen til Hillerødbanen og derved forbinde de to forskellige transportkorridorer. Den vil koste i omegnen af ca. 1 mia. kr. at anlægge, hvilket anses for at være et realistisk projekt.

Motivationen for at anlægge forlængelsen er, at andelen af hvor mange, der benytter den kollektive trafik, er stærkt afhæng af, hvor lang afstanden er til stationerne i begge ender af rejsen, samt at man ikke er nødt til at skifte undervejs. Alle undersøgelser viser, at med et godt kollektivt trafiknet, falder behovet for biler.

Både Farum og Værløse er dækket ind med stationer inden for cykelafstand, hvorimod der mange andre steder i Nordsjælland er skabt stationsfjernt byggeri, der til gengæld er tæt på motorvejen – fx i Hillerød og Allerød. Med forlængelsen af banen skabes der mulighed for byudvikling ved Farum Station samt langs banen til Hillerød.

Den kritiske biltrængsel om morgenen er på Hillerødmotorvejen og det er end af de længste flaskehalse i regionen. Dog er der ikke truffet beslutning om at udvide Hillerødmotorvejen. Om eftermiddagen er vejene mindre belastede, hvorimod der er mere trængsel i bycentrene i regionen. Bygningen af Frederikssundmotorvejen forudses at ville aflaste Hillerødmotorvejen.

Farumbanen har færre passagerer end de øvrige S-togsbaner, hvilket er naturligt, idet den kun er ca. halv så lang. Tilsammen har Farum- og Hillerødbanen ca. 10.000 daglige pendlere. Trængselskommissionen er interesseret i ideen om at forlænge Farumbanen og koble den til Hillerødbanen, da det vil forbedre rejsemulighederne for pendlerne fx i rejsetidsbesparelser fra Hillerød og Allerød til Farum og Bagsværd og det vil ikke være nødvendigt at skulle skifte undervejs.

Farum Station og en et-sporet bro over motorvejen er den absolutte flaskehals i hele s-togsnettet. Samtidig er der en restkapacitet på Farumbanen og på Hillerødbanen fra Holte og nordpå. Denne restkapacitet kan udnyttes ved at forbinde de to linier.

Udfordringen ved de alternative linieføringer er:

- Den tidligere Slangstrupbane: Området er blevet byudviklet og er meget bebygget, den vil skulle krydse Lynges Grusgrav, der er et relativt lille passagerpotentiale, og det vil være dyrt at etablere så lang en bane.

- En nordligere forbindelse til Hillerødbanen: Passagerer fra Allerød vil ikke kunne benytte banen og en længere bane bliver for dyr.

Der er ikke lavet egentlige vurderinger af projektet, da det stadig er i den begyndende idefase. Hvis det vurderes at kunne gå videre, skal der laves et beslutningsgrundlag der bl.a. kræver kvalificeret anlægsoverslag og en række modelberegninger og analyser. Hvis ideen kommer til en egentlig beslutningsrunde, skal der foretages bl.a. VVM redegørelse, finansiering mv. Trafikministeriets umiddelbare vurdering er, at forlængelsen kun vil være relevant for få og derfor næppe rentabel.

På spørgsmål fra salen om, hvem der kan lave disse analyser og beslutningsgrundlag, svarede Otto Anker Nielsen, at det er forskelligt. Det kan være kommuner, regionen eller andre. Og på spørgsmålet om tidsperspektivet i dette projekt, svarede han, at Trængselskommissionen opererer med tre tidsperspektiver i Idekataloget: Kortsigtede (0-4 år), mellemlangt (4-10 år) og langsigtede (mere end 10 år) og dette projekt er langsigtet.

På kommentar om, at den illustrerede linieføring går gennem et fredet område, hvorfor det ikke vil være muligt at bebygge, selvom man ophæver fredningen til etablering af banen. Til dette svarede Otto Anker Nielsen, at Staten kan ophæve fredninger, hvis det prioriteres, men det er helt sikkert med til at besværliggøre projektet.

Der var spørgsmål om, hvor meget rejsetidsbesparelserne vægtes og hvorfor højhastighedsbusser ikke fylder mere i debatten. Otto Anker Nielsen fortalte, at de i Trængselskommissionen også arbejder med det, da man så undgår nogle udfordringer med nye transportveje. Men alt andet lige kommer der flere passagerer til jernbaner end til buslinier og desuden vil selv højhastighedsbusser også blive forsinket i biltrafikken.

På spørgsmål om prisen af undersøgelser mm, vurderede Otto Anker Nielsen forsigtigt, at det vil koste i omegnen af 2-400.000 kr. at lave den indledende undersøgelse mens undersøgelserne og beregningerne til det endelige beslutningsgrundlag vil koste i omegnen af 5-10 mio. kr.

Der var kommentar til, at den foreslåede liniestrækning ikke vil "fange" de nye boligområder i fx Allerød. Til dette svarede Otto Anker Nielsen, at fordelene med at forbinde de to transportkorridorer, vil binde nettet sammen og derved forbedre den kollektive trafik.

På spørgsmål om, hvorfor man ikke arbejder på at udvide Hillerødmotorvejen, der er så belastet, svarede Otto Anker Nielsen, at det kigger man også på – en sådan udvidelse vil give en stor samfundsøkonomisk gevinst, men også belaste miljøet med mere støj og CO₂ udledning.

Pkt. 4: Åben paneldebat – Hvad ønsker Miljørådet kommunen skal gøre? Blandt deltagerne: Ole Bondo Christensen, borgmester i Furesø Kommune og Otto Anker Nielsen, professor, DTU Transport

Ole Bondo Christensen indledte debatten med at sige, at Byrådet har taget dette emne op, fordi Furesø Kommune er plaget af trængsel, og det vil byrådet gerne have Trængselskommissionen til at tage op. Baneforlængelsen er blot én blandt flere ideer om en løsning – der er også ideer om Park & Ride anlæg, flere og bedre busser, hurtigbus langs motorvej, bedre stationer med bedre parkeringsforhold mv. Hvis Farumbanen skal forlænges, skal det ske med hensyn til både samfundsøkonomi og miljø. Og den bedre

forbindelse til Hillerød vil også gavne Furesøborgere, der vil få bedre transport til både det nye sygehus, virksomheder og uddannelsesinstitutioner.

Fra salen var der kommentar om, at en flytning af Farum station vil give store støjproblemer for specielt Farum Midtpunkt. Desuden vil en linjeføring til Høvelte ødelægge den fredede Stavnsholtkile. Desuden er der stationsfjerne område ikke bare i Allerød og Hillerød, men også i Bagsværd og Tingbjerg. Derfor vil det være en bedre ide med en baneforbindelse fra Hillerød langs motorvejen til Bellahøj – fx som en letbane, der derefter kan køre i busbanerne inde i byen. Hertil svarede Otto Anker Nielsen, at ideen vil løse, at Farumbanen er relativ langsom og vil betjene nye områder langs korridoren. Men letbaner har ikke høje hastigheder – de har en maxhastighed på 70km/t mens S-tog har maxhastighed på 130 km/t. Fordelen ved letbaner er, at de kan køre ind gennem byområder.

På spørgsmål om, hvordan denne linieføring ser ud i forhold til regionen som helhed og Fingerplanen, svarede Otto Anker Nielsen, at Fingerplanen er udvisket pga. tværgående trafik og fordi virksomheder, siden planen blev lavet, i langt højere grad er flyttet ud af byen.

Der var spørgsmål om man ved at udbygge motorvejen ikke gav efter for de kommuner, der ikke bygger stationsnært. Til det svarede Otto Anker Nielsen, at Trængselskommissionen har dialog med Miljøministeriet om dette problem, og at det man kan gøre pt. er at lappe på det med vejudbygninger. Ole Bondo Christensen supplerede med at sige, når man udbygger veje, så tiltrækker det mere trafik, hvorved der vil komme nye propper. Derfor skal der skabes nye alternativer gennem kollektiv trafik, som konkurrence til bilen og dette har politikkerne i Furesø Kommune fokus på.

På spørgsmål om hvad der nu skal ske, svarede Ole Bondo Christensen, at Byrådet venter på, at Trængselskommissionen ser på alle kommunens forslag. Fremtidige løsninger skal tage hensyn til natur og miljø.

Der var ønske fra salen om at høre, hvorvidt der var politiske ambitioner om at arbejde hen imod en overdækning af motorvejen. Til dette svarede Ole Bondo Christensen, at det allerede indgår i Kommuneplanen, som et visionstema. Dvs. at kommunen ønsker det, men at det kræver finansiering, og det derfor ikke sker inden for de næste 4 år, som Kommuneplanen gælder.

Der var forslag fra salen om at satse på Park & Ride anlæg med BRT forbindelser til byen, da udformningen af København gør, at der er et stort opland, som er tyndt befolket og derfor kræver megen transport. Til dette svarede Otto Anker Nielsen, at Trængselskommissionen arbejder med forskellige løsninger lige fra S-busser til BRT og Letbaner for at finde de rigtige løsninger.

På spørgsmål om hvordan parkeringsforholdene vil blive bedre med stationsflytningen og hvad Furesøborgerne overhovedet vil få ud af en forlængelse af Farumbanen, svarede Ole Bondo Christensen, at mangelen på stationsnære parkeringsforhold i Farum i dag er en udfordring, hvor det er svært at komme fra og til stationen i myldretiden. En station nord for Farum vil gøre det lettere at lave et Park and rRde anlæg. En udbygning af det kollektive trafiksystem i Nordsjælland vil kunne betyde, at færre biler pendler

gennem Furesø. Samtidig vil det komme Furesøborgerne til gode, da de vil kunne reducere rejsetiden til både hospital, virksomheder og uddannelsesinstitutioner i Allerød og Hillerød.

Der var forslag fra salen om at etablere Park & Ride anlæg i fx Hillerød i stedet for i Farum samt spørgsmål om hvordan politikerne i Hillerød og Allerød forholder sig til forslaget om Farumbanens forlængelse. Til dette svarede Ole Bondo Christensen, at politikerne i både Hillerød og Allerød også ønsker at forbedre den offentlige trafik i Nordsjælland og at der var et godt samarbejde om dette allerede. Otto Anker Nielsen supplerede med, at hvis kommunerne bliver enige om en BRT løsning, så vil der være en statslig pulje, der kan søges til medfinansiering.

De sidste spørgsmål var, om trafik ikke altid blot vil søge derhen, hvor der er plads og om man har tænkt på andre områder længere mod vest. Til dette svarede Otto Anker Nielsen, at den nye Ring 5 korridor er meget kompliceret pga. natur- og miljøproblemer. Det er rigtigt, at der vil komme en ligevægt mellem trafikmuligheder og behov – udvidelser af vejnettet løser ofte kun problemerne i en periode.

Pkt. 5: Orientering om og tilmelding til Miljørådets arbejdsgrupper

Anders Riiber Høj fortalte, at referat af aftenens møde vil blive offentliggjort på kommunens hjemmeside inden for 14 dage.

Endvidere forklarede han, at de omdelte lister var til at skrive sin mailadresse på, hvis man gerne vil være med til at formulere Miljørådets konklusioner på aftenens møde.

Pkt. 6: Evt. og Tak for i aften

Anders Riiber Høj fortalte, at Jonstrup 89 ikke var tilstede i aften, da de holdt generalforsamling og diskuterede deres bekymringer om højden af beplantningen på den planlagte kirkegård i Jonstrup.

Endvidere var der indkommet en bekymring om, at der – trods forbud – blev benyttet motorfartøjer på Farum Sø.