

HØRINGSSVAR TIL UDVIKLINGSPLAN FOR DEN KOLLEKTIVE TRAFIK I FURESØ KOMMUNE

Ældre Sagens Koordinationsudvalg i Furesø Kommune har følgende bemærkninger til høringsmaterialet:

I Ældre Sagens høringssvar fra 2016 vedr. den fremtidige busdrift skrev vi følgende: ”Nye byudviklingsområder vil i sagens natur ligge langt fra kommunens større centre, kultur- og aktivitetstilbud, s-togsforbindelser m.v. Så hvis man fra Furesø Kommunes side ønsker at tiltrække flere skatteydere, at finde arealer til at oprette seniorbofællesskaber m.v., må der stilles midler til rådighed til en velfungerende og koordineret busbetjening af området.”

Nye borgere har man fået tiltrukket, og nye klynger af bebyggelse, heriblandt seniorbofællesskaber, er blevet etableret i den yderste periferi af kommunen, som fx Sydlejren, Lånshøj, Nordlejren og Farum Overdrev med bl.a. Farum Kaserne.

Men en velfungerende og koordineret busbetjening af områderne? Den har åbenbart ikke været med i planlægningen og eksisterer endnu ikke i skrivende stund i 2022.

Nu foreligger der da en udviklingsplan for hele kommunen med mange visioner, men med relativt få konkrete forslag til forbedringer i den kollektive trafik i Furesø Kommune.

Farum

Et af de få eksempler på et mere konkret forslag er Farum Kaserne, hvor der allerede ligger en færdig plan for, hvordan buslinje 333 skal køre en runde inde på området. Dette muliggøres ved en omlægning af linje 333, så bussen kører direkte frem og tilbage fra Farum Station og ikke længere i en sløjfe via erhvervsområdet og Slangerupvej. Denne ændring burde kunne give flere borgere mulighed for at benytte den kollektive trafik.

Men det efterlader så resten af Farum Overdrev og området syd for Slangerupvej med kun én busforbindelse, 310R, med det nærmeste stoppested på Slangerupvej ved Palholmvej. Adgangen til stoppestedet sker udelukkende via stier, og uanset om man kommer fra nord eller syd, vil man skulle via en underføring til stoppestedet på den anden side af Slangerupvej, hvis man vil benytte bussen til Farum station og tilbage igen.

Der bor rigtigt mange ældre borgere i oplandet til dette stoppested. Nord for ligger fx seniorbofællesskabet Hjorteparken, hvorfra de ældre skal gå godt 300 m ad stier. Syd for ligger andre beboelser med mange ældre, fx Akacieparken. Hvis det skal være attraktivt – eller overhovedet muligt - at benytte den kollektive trafik derfra, er der ikke blot behov for bedre cykelparkeringsmulighed. Det må sikres, at underføringen og stierne også er tilgængelige for gående med rollator eller stok, og at der om vinteren snefyddes og saltes alle ugens dage.

Området i den nordligste del af kommunen, fx Bregnerød, har ingen lokal busbetjening og nævnes overhovedet ikke i udviklingsplanen i forbindelse med perspektiver for Farumområdet.

For nogle af buslinjerne foreslås frekvensen øget til 3 gange i timen om dagen og 2 gange aften og weekender. Generelt har det en positiv effekt for antallet af passagerer, at antallet af afgang for busserne øges, og at de kører med faste, ensartede intervaller ligesom S-togene.

Værløse

Det samme vil også være gældende for Værløse, hvor frekvensen på linje 152 foreslås øget til 2 gange i timen aften og weekend, og på linje 151 til 2 gange i timen aften og 3 gange i timen *hele* dagen.

For nærværende kører linje 151 med halvtimesdrift om formiddagen, fordi denne linje busmæssigt er flettet sammen med servicebuslinje 851 til Hareskov.

Hareskov

Det anføres i udviklingsplanen, at der ikke foreslås ændringer til servicebuslinje 851. Det er en vigtig udmelding, da udvidelsen af frekvensen på linje 151, der som nævnt er flettet sammen med linje 851, alt andet lige vil kræve flere busmæssige ressourcer.

Linje 851 kører kun fra Værløse Station til Hareskov og retur i tidsrummet 8.15 – 13.15. Det er ikke så mange passagerer med bussen, måske fordi der er begrænset tid i Værløse. Den første bus ankommer inden forretningerne åbner, og læger m.v. har typisk først konsultation senere på formiddagen. Hvis der var mulighed for en times udvidelse om eftermiddagen, ville det sikkert give flere passagerer.

Bussen kører i en sløjfe i den nordøstlige del af Hareskov, og beboerne klager over gener fra de store busser. Det har derfor været undersøgt, om linjen kunne betjenes med mindre busser, men fra kommunens side anføres, at det af forskellige grunde ikke er en mulighed. – Det lyder realistisk, da det tidligere med driftsplanen for 2014 er blevet forsøgt at indsætte mindre busser, men disse er gradvist forsvundet igen siden da.

Kirke Værløse

Linje 151 stopper ved Lånshøj, og det er et problem, at der ikke er nogen betjening af alle de nye bebyggelser, herunder et seniorbofællesskab, i den sydlige og vestlige del af Lånshøj og i Nordlejren. Fra husene yderst mod vest er der ca. 800 m til bussens stoppested.

Vejenes tilstand gives som begrundelse for, at der ikke er muligt at udvide busbetjeningen. Men funktionelle veje bør vel indgå i planlægningen som en nødvendig del af infrastrukturen, når der byudvikles?

Bus 151 kører også som skolebus, og det er fra borgernes side blevet påpeget, at kapaciteten i busserne i myldretiden morgen og eftermiddag er for lille. Udvidelsen fra 2 til 3 afgang om formiddagen kan måske få flere, fx ældre, der ikke skal møde tidligt, til at tage en bus lidt senere.

Jonstrup/Sydlejren

Det foreslås, at linje 500S får stop ved Jonstrupvangvej, så der kan skabes regional betjening. Det er et ønske, der er gået igen og igen gennem mange års planlægning af busdriften i Furesø, uden at det er blevet godkendt af Region Hovedstaden. Men måske lykkes det denne gang.

Der er på nuværende tidspunkt ingen busbetjening af Sydlejren til trods for de mange boliger, der allerede er opført og den forventede stigning i boligkoncentrationen.

Betjeningen af Sydlejren er angiveligt et politisk ønske, og derfor er forvaltningen gået i dialog med Movia om, hvilke løsningsmuligheder der er for at sikre en fornuftig busbetjening.

Men hvorfor først nu - ændring eller etablering af buslinjer kan tage år. Børn, der skal i skole, arbejdende par med arbejde i hver sit verdenshjørne, ældre der er mindre mobile osv. – alle er de borgere, som har slået sig ned i et yderområde af kommunen og lige nu har et behov for transport, og som måske ville have foretrukket at bruge kollektiv transport, hvis der havde været etableret et godt fungerende trafiknet.

Et sådant valg ville have været medvirkende til at opfylde de konkrete målsætninger, der skal understøtte Furesø Kommunes 2030-mål inden for indsatsområdet kollektiv trafik.

Afsluttende må det understreges, hvor vigtigt det er, at den kollektive trafik ikke alene skal overvejes, men også realitetsplanlægges - i tide - for både nye og eksisterende beboelsesområder i Furesø Kommune, således at den kollektive trafik allerede *er* etableret, *er* tilgængelig og dermed fungerer som et attraktivt tilbud den dag, borgerne har behov for transport.

Med venlig hilsen

På vegne af Ældre Sagens Koordinationsudvalg i Furesø Kommune

Elin Damgaard
Formand

Nils Danielsen
Næstformand