

4. Indstilling om Flintholm Station og igangsættelse af projektforslag (2010-125018)

Flintholm Station skal som led i implementeringen af Bynet 2018 forbedres som trafikalt knudepunkt. Et forprojekt har undersøgt, hvordan flere busser kan køre til Flintholm Station, samt hvilke fremkommelighedstiltag, der bør gennemføres i Vanløse. Igangsættelsen af et projektforslag skal nu godkendes.

INDSTILLING OG Beslutning

Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget godkender,

1. at busserne som udgangspunkt føres gennem Vanløse som illustreret i bilag 1.
2. at Teknik- og Miljøforvaltningen i samarbejde med Økonomiforvaltningen udarbejder et projektforslag vedrørende udformningen af buspladsen ved Flintholm Station og vedrørende busfremkommelighedstiltag i Vanløse.
3. at Økonomiforvaltningen i samarbejde med Teknik- og Miljøforvaltningen gennemfører en dialogproces med Vanløse Lokaludvalg.

Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget overfor Borgerrepræsentationen anbefaler

4. at der i 2010 omplaceres et rådighedsbeløb på 1,6 mio. kr. (2010 p/l) fra Økonomiudvalgets bevilling, Økonomisk Forvaltning, anlæg, 2.28.23.3 til Teknik- og Miljøudvalget bevilling Ordinær anlæg, funktion 2.28.23.3.
5. at der gives en tillægsbevilling i form af en indtægtsbevilling på 0,8 mio. kr. (2010 p/l) til Økonomiudvalgets bevilling, Økonomisk forvaltning, anlæg, funktion 2.28.23.3 mio. i 2011, idet der er søgt midler til arbejdet med projektforslaget til dækning af 50 % af udgifterne. Indtægtsbevillingen modsvares af en tilsvarende udgiftsbevilling på 0,8 mio.kr. til Økonomiudvalgets bevilling, Økonomisk forvaltning, anlæg, funktion 2.28.23.3 mio.
6. at der i 2010 frigives en anlægsbevilling på 1,6 mio. kr. (2010 p/l) på Teknik- og Miljøudvalget bevilling Ordinær anlæg, funktion 2.28.23.3 til udarbejdelsen af projektforslaget.

Problemstilling

Borgerrepræsentationen bevilgede med Budget 2010 107 mio. kr. i årene 2010-2014 til Bynet 2018-projektet. Projektet omhandler at forbedre sammenhængen i den kollektive trafik ved blandt andet at optimere trafikale knudepunkter og forbedre bussernes fremkommelighed. Dette kan bidrage til at reducere trængsels- og miljøproblemerne i København.

Et delprojekt omhandler forbedring af Flintholm Station som trafikalt knudepunkt. Effekterne forventes at være 7000 ekstra bus-påstigere og 1000 ekstra metro-påstigere om dagen på Flintholm Station. Stationens opland skal udvides, hvilket skal virkeliggøres ved at øge antallet af buslinjer, der betjener Flintholm Station fra de nuværende 4 til 7 buslinjer, og ved at forbedre bussernes fremkommelighed i Vanløse.

I Vanløse vil der i de kommende år komme mere trafik på vejene med øgede trængsels- og luftforureningsproblemer til følge. Det skyldes især et kommende centerbyggeri på Apollovej, der forventes at medføre op til 3400 ekstra biler i døgnet. Vanløse Lokaludvalg, der har bakket op om

opførelsen af indkøbscentret, er bekymret for den forventede generelle trafikstigning i Vanløse, og dermed for den trafik som flere busser til Flintholm Station vil blive en del af. En styrkelse af den kollektive trafik vil dog være et af elementerne til at sikre en hensigtsmæssigt trafikafvikling i fremtiden i Vanløse.

I april 2010 godkendte Økonomiudvalget igangsætningen af et forprojekt, der skulle undersøge effekterne af forskellige forslag vedrørende ruteføring og busfremkommelighedstiltag. Desuden besluttede Økonomiudvalget, at der skulle igangsættes en dialogproces med Vanløse Lokaludvalg (2010-26061).

Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen har i samarbejde med Movia, konsulenter og i dialog med Vanløse Lokaludvalg nu gennemført forprojektet / 1. runde af undersøgelser omhandlende, hvad de afledte effekter vil være af forslagene.

Resultatet er:

- Flere busser i Vanløse: Det er muligt at køre flere busser gennem Vanløse til Flintholm Station med kun marginale påvirkninger af trafikken til følge. Det skyldes, at busserne kun udgør en meget lille del af den samlede trafikmængde (jf. bilag 2).
- Busfremkommelighedstiltag: Den undersøgte pakke af fremkommelighedstiltag muliggør en mindre grad af rejsetidsbesparelse for busserne. Det er dog en svær balancegang på den ene side at opnå rejsetidsbesparelser for busserne, og på den anden side at undgå for store kødannelser i den øvrige trafik i et område med stigende trafik, og som gennemkøres af to regionalveje – Ringvej 2 og Jyllingevej. Der er derfor brug for mere detaljerede undersøgelser af hvert enkelt tiltag for at kunne optimere bussernes forhold (jf. bilag 2).
- Trafiksikkerhed, luft- og støjforurening: Flere busser i Vanløse vurderes ikke at påvirke trafiksikkerheden, luft- eller støjforureningen negativt (jf. bilag 2). Det må derimod forventes, at en styrkelse af den kollektive trafik vil reducere luft- og støjforureningen, idet færre vil køre bil og flere vil anvende den kollektive trafik. Dette skift i transportvalg er ikke medregnet i de eksisterende miljøberegninger.
- Detailhandel: Projektet vurderes ikke at have negativ betydning for detailhandlen. I Vanløse ankommer 2/3 af butikernes kunder med cykel eller til fods, og ingen af de undersøgte modeller vil påvirke disse transportformer. Ændringen i kørselsmønstrene for biler og busser vurderes ikke at ville påvirke detailhandlen (jf. bilag 3).

Udvalgene skal nu godkende, at der arbejdes videre med projektet.

Løsning

På baggrund af det udarbejdede forprojekt anbefaler forvaltningerne, at busserne som udgangspunkt føres gennem Vanløse, som illustreret i bilag 1 – jf. 1. at-punkt. Denne løsning anbefaler Movia. Den vil desuden være en forstærkning af det kollektive trafiktilbud til det kommende indkøbscenter på Apollovej, og vil dermed kunne bidrage til at reducere antallet af biler, der dagligt skal til og fra centret.

Dele af Vanløse lokaludvalg har ønsket gennemkørende busser på Ålekistevej og Jernbane Alle – jf. bilag 4. At sprede busserne for meget ud i Vanløse, vil udhule effekten af fremkommelighedstiltag. I det kommende projektforslag vil disse ruteønsker derfor blive overvejet i sammenhæng med udformningen af fremkommelighedstiltag for busserne.

Projektet skal nu konkretiseres yderligere, idet der skal udarbejdes et projektforslag (jf. 2. at-punkt) omhandlende følgende:

- Udformning af busholdeplads ved Flintholm Station: Hvis flere buslinjer i fremtiden skal betjene stationen, skal den ombygges, så den nuværende parkeringsplads ændres til en bus-ø. Desuden skal der etableres et nyt lyskryds ved den sydlige indkørsel til stationen (jf. bilag 5).
- Udformning af busfremkommelighedstiltag: Hvor forprojektet vurderede en samlet pakke af tiltag, skal projektforslaget / 2. runde af undersøgelser vurdere hvert enkelt tiltag for sig selv og i sammenhæng med de øvrige tiltag for at muliggøre en større rejsetidsbesparelse for busserne. Det vil være i et større detaljeringsniveau, og der skal udarbejdes anlægsskitser for tiltagene. Desuden skal det undersøges, om der generelt bør doseres mindre trafik ind i Vanløse for at kunne tackle den stigende trafik. Der vil blive søgt løsninger, hvor parkeringspladser og cykelstier påvirkes mindst muligt.

Projektet vil desuden blive koordineret med projektet om cykelsuperstier (Albertslund-ruten), fordi det enkelte steder vil være fordelagtigt både at etablere cykelstier og busbaner, og en prioritering kan blive nødvendig.

Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen vil gennemføre en dialogproces med Vanløse Lokaludvalg for at inddrage lokale synspunkter.

Økonomi

Udarbejdelsen af projektforslaget finansieres af midler til Bynet 2018 – jf. 4. at-punkt. Københavns Kommune har pr. 1. september 2010 søgt om økonomisk støtte (50 %) via Trafikstyrelsens fremkommelighedspulje til udvikling af projektforslaget – jf. 5-at-punkt. For at spare tid i det samlede anlægsprojekt, er der desuden søgt midler til skønnet efterfølgende anlægsarbejde. Ansøgning om midler til anlægsfasen er sket under forudsætning af senere politisk godkendelse i Københavns Kommune af projektforslaget.

Såfremt der ydes 50 % tilskud fra de statslige puljer, halveres det kommunale finansieringsbehov. Hvis trafikstyrelsen ikke ønsker at medfinansiere projektet, nedskrives indtægtsbevillingen i sagen om de bevillingsmæssige ændringer.

Flintholm-projektet forventes samlet at komme til at koste 10-20 mio. kr., hvoraf Trafikstyrelsen forventes at ville finansiere 50 %.

Videre proces

Hvis denne indstilling udskydes, vil konsekvensen sandsynligvis være, at det vil udskyde muligheden for at søge statsligt tilskud til 1. juli 2011, der ifølge Trafikstyrelsen er ansøgningsfristen for næste tilskudsrunde.

For at reducere det samlede projektforslag er der pr. september 2010 igangsat udbud af opgaver til det projektforslag, der her søges om tilladelse til at igangsætte, under forudsætning af, at denne indstilling godkendes. Såfremt undersøgelsesrammerne for projektforslaget ændres substantielt i den politiske behandling, vil en ny udbudsrunde skulle igangsættes og projektet forlænges med 2-3 måneder.

Det forventes, at Flintholm-projektet vil blive endeligt politisk behandlet ultimo 2011. Herefter igangsættes anlægsfasen, og den nye busplan for Flintholm Station forventes at kunne træde i kraft ultimo 2012 eller medio 2013.

Claus Juhl

Hjalte Aaberg

bilag

[1: Illustration af ruteføring for busser i Vanløse](#)

[2: Trafikale vurderinger af ændret busnet ved Flintholm St.](#)

[3: Kundernes transport til detailhandlen - med et zoom på Vanløse](#)

[4: Bemærkninger fra Vanløse Lokaludvalg](#)

[5: Illustration af Ændringer ved Flintholm Station](#)

[6: Ansøgning til Trafikstyrelsen per 01.09.10](#)

Teknik- og Miljøudvalgets beslutning den 11.10.2010

1.-3. at-punkt blev godkendt. 4.-6. at-punkt blev anbefalet.

Venstre, Det Konservative Folkeparti og Dansk Folkeparti afgav protokolbemærkning:

" Venstre, Det Konservative Folkeparti og Dansk Folkeparti er bekymret for at begrænse trafikken på Grøndals Parkvej (Ring 2), idet der er et generelt ønske om at lede trafikken uden om city."

