

4. Busplan for Flintholm Station (Bynet 2018) (2010-161505)

Som en del af Bynet 2018-projektet skal Flintholm Station styrkes som trafikalt knudepunkt. Flere busser skal betjene stationen, så den bliver attraktiv for flere passagerer og skaber større sammenhæng mellem busser og metro.

INDSTILLING OG Beslutning

Økonomiforvaltningen indstiller over for Økonomiudvalget,

1. at vedlagte plan for ændringer i busnettet i forbindelse med udviklingen af Flintholm Station godkendes som grundlag for det videre arbejde,
2. at det godkendes, at Økonomiforvaltningen i samarbejde med Movia og Frederiksberg Kommune indleder drøftelser med relevante omegnskommuner for at skabe enighed om en ny busplan i forbindelse med styrkelsen af Flintholm Station. Udgangspunkt for drøftelserne er den her skitserede busplan, samt
3. at de nye forslag til ændringer af buslinjerne som følge af en ny busplan indgår i forhandlingerne af budget 2012.

Problemstilling

I Budget 2010 blev det besluttet at igangsætte en massiv styrkelse af Flintholm Station som trafikalt knudepunkt. Dette arbejde sker i tre dele:

- 1) Styrke busbetjeningen af stationen; fra de nuværende 4 linjer til fremadrettet 7 linjer.
- 2) Forbedre trafikinformation, gangveje og venteforhold på selve stationen;
- 3) Ændre busforpladsen på stationen og etablere fremkommelighedstiltag for busserne i Vanløse.

Indstillingen er første behandling af del 1. DSB leder en projektgruppe for del 2, hvor Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen deltager via Bynet 2018-projektet. I forhold til del 3 besluttede Økonomiudvalget på mødet d. 02.11.10 (2010-125018) at igangsætte projektforslaget. Derudover blev det i Budget 2011 besluttet at nedlægge linje 29 og 67, hvilket indgår i den foreslåede ændring af busplanen som følge af projektet, mens de øvrige justeringer er nye forslag.

Løsning

Parterne i Bynet 2018-projektet – dvs. Frederiksberg Kommune, Movia, DSB, Metroselskabet, Transportministeriet og Københavns Kommune ved Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen – har udarbejdet et forslag til ændringer af busplan i forbindelse med projekt Flintholm Station. Busplanen medfører, at de eksisterende 4 buslinjer, der i dag betjener stationen, øges til 7 buslinjer.

Det skønnes, at 135.000 flere passagerer om året vil benytte den kollektive trafik som følge af ændringerne, hvilket er i tråd med målsætningen fra Budget 2011 om at øge det samlede passagertal i den kollektive trafik ved at skabe større sammenhæng mellem busser, metro og s-tog.

Ændringerne - der medfører en samlet reduktion af antal bustimer i København - forventes samlet set at reducere antal påstigere i busserne, mens antal påstigere i både metro, S-tog og regionaltog øges. Indregnes de forventede ændringer i passagerindtægterne forudses en nettobesparelse på ca. 9 mio. kr. per år i Københavns Kommune på busdriften. Det sker som følge af nedlæggelsen af linje 29 og 67 - der indgår i projektet - men som allerede er besluttet med Budget 2011. Der kan sandsynligvis ikke forventes yderligere besparelser som følge af ændringerne end dem, der indgik i Budget 2011.

Busplanen er udarbejdet ud fra Bynet 2018-ideen om at styrke betjeningen af Flintholm Station som trafikalt knudepunkt til gavn for passagererne i den kollektive trafik. Desuden er busplanen i tråd med Bynet 2018-principperne om at reducere parallel-kørsel mellem bus og metro, og sammenlægge parallelkørende buslinjer til færre, mere højfrekvente buslinjer. Derudover er der taget højde for lokale og praktiske hensyn.

Forslaget indeholder følgende primære ændringer:

- En linje 9A oprettes, der vil skabe en højfrekvent forbindelse fra Glostrup og Rødovre via Flintholm til Christianshavn (Operaen).
- Linie 14 omlægges som følge af etablering af linje 9A. I stedet for at betjene Vesterport, Gl. Kongevej og Vanløse i den vestlige ende, foreslås den omlagt til at betjene Hovedbanegården, Istedgade, Enghavevej og Teglnholmen.
- Linie 15 nedlægges som følge af etablering af linje 9A. I Tingbjerg erstattes linie 15 af en forlænget linie 132, hvorved forbindelsen mellem Tingbjerg og Husum Station opretholdes. Da frekvensen af linie 2A foreslås reduceret, vil Tingbjerg samlet set få en reduceret frekvens, mens eksempelvis Frederikssundsvej vil få en forøget frekvens på grund af forlængelse af linie 10. Linie 15's forbindelse mellem Ryparken og indre by, overtages af linie 10.
- Linie 29 og 67 nedlægges, da førstnævnte kører parallelt med metroen og sidstnævnte overflødiggøres af de samlede ændringer i busplanen. Dette er allerede besluttet med Budget 2011.

Desuden medfører planen omlægninger på linje 10, 12, 13, 22, 66, og 123 og frekvensreduktioner på linje 2A og 6A (jf. bilag 1 og 2).

Økonomiforvaltningen anbefaler, at Økonomiudvalget principgodkender vedlagte busplan (jf. bilag 1 og 2) i forbindelse med projekt Flintholm Station som grundlag for forvaltningens og Bynet 2018-projektets videre arbejde.

Økonomisk påvirkning af kommuner

Den skønnede økonomiske effekt for København Kommune er en besparelse på ca. 9 mio. kr. pr. år, der allerede er indregnet i budget 2011. Besparelsen for Frederiksberg Kommune er i størrelsesorden 9 – 12 mio. kr. pr. år.

Flere af de buslinjer, der foreslås ændret, kører også igennem andre kommuner end København og Frederiksberg. Busplanen kan derfor medføre øgede udgifter for visse omegnskommuner, da forslaget indeholder en styrket busbetjening fra disse kommuner til Flintholm Station. Kommuner, der skønnes at få forøgede udgifter som følge af busplanen, er især Glostrup, Brøndby og Rødovre.

På vegne af Bynet 2018-projektet har Movia i 2010 haft en første konstruktiv dialog med de berørte kommuner på teknisk niveau om busplanen, hvilket har ført til justeringer, der er indarbejdet i den

busplan, der her præsenteres.

Økonomiforvaltningen anbefaler, at Økonomiudvalget giver forvaltningen mandat til at igangsætte mere afsluttende drøftelser med de berørte omegnskommuner – jf. 2. at-punkt. Dette vil ske i samarbejde med Movia og Frederiksberg Kommune, og i regi af Bynet 2018-projektet. Herved forventes det, at kommuner i fællesskab kan udarbejde en løsning, der i stor udstrækning realiserer den her skitserede busplan. Frederiksberg Kommunes første politiske behandling af busplanen sker parallelt med Københavns Kommune.

Økonomi

Denne indstilling medfører ikke i sig selv nogen økonomiske konsekvenser for kommunen. Afhængig af det endelige udfald af busplanen, hvilket blandt andet påvirkes af drøftelser med omegnskommunerne, kan der ske mindre ændringerne i busbudgettet i Københavns Kommune, der i så fald skal vedtages med budget 2012.

Videre proces

Såfremt Økonomiudvalget principgodkender indstillingen, vil Økonomiforvaltningen tage kontakt til de berørte omegnskommuner for at drøfte busplanens konkrete forslag. Drøftelserne vil ske i samarbejde med Movia og Frederiksberg Kommune og i regi af Bynet 2018-projektet. Målsætningen vil være at nå til enighed om en busplan i første halvdel af 2011.

Busplanen bliver sendt i høring i relevante lokaludvalg som optakt til, at det jf. 3. at-punkt indstilles til Økonomiudvalget, at en ny busplan skal indgå i forhandlingerne om Budget 2012. Det skal bemærkes, at Vanløse Lokaludvalg i forbindelse med busfremkommelighedsprojektet til Flintholm Station, delvist er blevet informeret om busplanen, men lokaludvalget har ikke givet en samlet tilbagemelding herpå.

Ændringen af busforpladsen på Flintholm Station, der er en forudsætning for gennemførelse af busplanen, og etableringen af busfremkommelighedstiltag i Vanløse, forventes at være færdig ultimo 2012 / medio 2013. Busfremkommelighedstiltagene i Vanløse skal sikre en fremadrettet fremkommelighed på niveau med den nuværende, der ligger til grund for beregningerne og som er under pres pga. en forventet øget trafik i området. Såfremt busplanen skal implementeres rettidigt i forhold til dette anlægsarbejde, skal Movia modtage bestilling om linjeændringer senest oktober 2011.

Claus Juhl

/Anne Skovbro

bilag

[1 - Skriftlig beskrivelse af ændringer i Flintholm Busnet](#)

[2 - Illustration af linjeændringer](#)

Økonomiudvalgets beslutning den 18.01.2011

Indstillingen blev godkendt.

Jesper Christensen (A) og Ayfer Baykal (F) afgav følgende protokolbemærkning:

" Socialdemokraterne og Socialistisk Folkeparti mener, at ændringer i busnettet i forbindelse med udviklingen af Flintholm station er fornuftige, herunder at sammenlægge de foreslåede buslinier og tilpasse busfrekvensen på centrale strækninger, så der samlet set er et passende antal busser og en god service. Det er imidlertid vigtigt, at den kollektive trafik er sammenhængende og effektiv for hele København - dvs. også for tætbefolkede yderområder så som eksempelvis Tingbjerg og Ryparken.

Det Radikale Venstre, Dansk Folkeparti og Enhedslisten tilsluttede sig protokolbemærkningen.

