

REFERAT Klima- og Miljøudvalget d. 10-06-2024

Mødedato Mandag d. 10. juni 2024 kl. 16:00

Mødested Mødecenter C, Lokale 29 på Ballerup Rådhus Ekstraordinært møde

Mødedeltagere Hella Hardø Tiedemann (A), Allan Kristensen (C) (2. viceborgmester), Stine Rahbek Pedersen (Ø), Taner Genc (F), Per Mortensen (A), Jacob Wøhler Jørgensen (V), Morten Andersson (A), Elisabeth Gadegaard Wolstrup (direktør), Steen Pedersen (centerchef for By og Miljø)

Indholdsfortegnelse

| | |
|--|----|
| Meddelelser..... | 3 |
| Måløv Parkvej - Enkeltrettet eller dobbeltrettet cykelsti..... | 4 |
| Novafos - Strategi 2024..... | 8 |
| Movia - Forslag til supplerende busbetjening af Harrestrupvej..... | 10 |
| Godkendelse af referat (underskriftside)..... | 14 |

Punkt 1: Meddelelser

05.00.00-G01-4-24

1. Input til kommissoriet for en ny national cykelstrategi

Der blev med Infrastrukturplan 2035 afsat tre mia. kroner til at forbedre rammerne for cyklister i Danmark. Der er udarbejdet en plan for investeringer i cyklisme til og med 2025. Forligskredsen bag infrastrukturaftalen har besluttet, at investeringerne i cyklisme fra 2026 og frem skal baseres på en målrettet national cykelstrategi og har netop godkendt kommissoriet hertil. Transportministeriet byder kommuner og andre interessenter til at sende indledende input til den nye cykelstrategi frem til den 28. juni 2024.

Input fra Ballerup Kommune vil omhandle:

- Kombinationsrejser som selvstændigt tema (og ikke som underpunkt til hverdagscykling)
- Fokus på at pengene bliver brugt, hvor der er flest mennesker og dermed større udfordring med bl.a. trængsel og trafikstøj
- Større inddragelse af kommunerne i forløbet.

1 bilag, heraf 0 anbefales

2. Høringssvar til den statslige støjhandlingsplan

Vejdirektoratet har netop sendt en støjhandlingsplan for 2024-2029 i høring. Støjhandlingsplanen indeholder information om støjbelastningen fra alle statens veje, arbejdet med at forebygge og reducere støjen samt en beskrivelse af gennemførte og mulige støjreducerende tiltag langs det statslige vejnet. Den opdaterede støjkortlægning viser, at der er 117.000 støjplagede boliger langs de danske statsveje. Dette er ca. 10.000 flere end i den foregående planperiode og en fordobling af boliger, der er stærkt støjbelastede. Støjhandlingsplan for statens veje 2024 - 2029 er i høring frem til den 26. juni 2024.

Høringssvar fra Ballerup Kommune vil omhandle:

- Prioritering af Kildedal/Måløv Byvej i de videre undersøgelser om evt. fremtidige midler til støjafskærmning
- Prioritering af området ved Magleparken i forbindelse med støjreduktion i projektet 'Udvidelse af Ring 4 Nord'

1 bilag, heraf 0 anbefales

Beslutning

Taget til efterretning.

Ad punkt 1 ønsker Klima- og Miljøudvalget, at der lægges vægt på billigere offentlig transport.

Ad punkt 2 ønsker Klima- og Miljøudvalget, at der sættes fokus på muligheden for at åbne med et kryds ud mod ring 4 fra Lautrup.

Bilag

1.1 Kommissorie for udarbejdelse af en national cykelstrategi

1.2 Statens støjhandlingsplan 2024 til høring maj-juni 2024

Punkt 2: Måløv Parkvej - Enkeltrettet eller dobbeltrettet cykelsti

05.01.02-P20-2-24

Tidligere behandling

Kommunalbestyrelsen den 19. december 2022, punkt 10
Klima- og Miljøudvalget tirsdag den 15. august 2023, punkt 18
Klima- og Miljøudvalget tirsdag den 5. september 2023, punkt 6

Indhold

Sammendrag

Med Trafiksikkerhedsplan 2022-2026 besluttede Kommunalbestyrelsen, at trafiksikkerheden på Måløv Parkvej skulle forbedres, særligt i forbindelse med cykelstiens krydsning af sidevejene.

Artelia (rådgiver) har udarbejdet et forslag til "etablering af enkeltrettet cykelsti på vestlig side af Måløv Parkvej", mens WSP (rådgiver) har udarbejdet forslag til "fastholdelse af eksisterende dobbeltrettet cykelsti på Måløv Parkvej, men med en række mindre ændringer af cykelstien".

En enkeltrettet cykelsti giver en række udfordringer med flere krydsninger af sideveje, og hvis den etableres i etaper, så vil cyklister også skulle krydse Måløv Parkvej, og derfor anbefales denne løsning ikke - hverken etableret i etaper eller etableret på en gang.

Administrationen har derudover vurderet på evt. intelligente løsninger. Administrationen ser ikke umiddelbart, at der med fordel kan anvendes f.eks. intelligent trafikstyring.

Begge rådgivere vurderer, den bedste løsning er at fastholde den eksisterende dobbeltrettede cykelsti på Måløv Parkvej, men med en række mindre ændringer. Det giver både tryghed for cyklisterne og den bedste trafiksikkerhed. Derudover er løsningen væsentlig billigere og har ikke negativ indflydelse på det nære naturmiljø. Løsningen anbefales derfor af administrationen.

Baggrund

På Kommunalbestyrelsesmødet den 19. december 2022, punkt 10 blev Trafiksikkerhedsplan 2022-2026 godkendt med Måløv Parkvej som mål nummer 8. Formålet er at øge cyklisternes sikkerhed på Måløv Parkvej, når de krydser sidevejene.

På Klima- og Miljøudvalgets møde den 5. september 2023, punkt 6 besluttede udvalget, at de ville have et "forslag til dobbeltrettet cykelsti eller tilsvarende gode alternativer, f.eks. intelligente løsninger, som sikrer cyklisternes fortrin".

Følgende fremgår af budgetaftalen for 2024 under punkt 4.3.3 Grønne transportformer: " For at forbedre trafiksikkerheden for cyklister undersøges det, hvordan der kan ske en trinvis etablering af enkeltrettet cykelsti på hver side af Måløv Parkvej. Der afsættes 0.4 mio. kr. hertil i 2024".

Med denne sag forelægges to forskellige forslag på at løse trafiksikkerheden på Måløv Parkvej.

Sagsfremstilling

Problemstilling

Måløv Parkvej er en 2-sporet vej med ca. 9.000 bilister om dagen. Langs den østlige side af vejen er en dobbeltrettet cykelsti, som krydser sidevejene Østerhøjvej, Klakkebjerg og Måløvgårdsvej, som alle er vigepligtsreguleret. På Måløv Parkvej er der fire vejkryds fordelt med tre T-kryds og ét F-kryds.

Vigepligtsregulerede kryds med dobbeltrettede cykelstier er ofte uheldsbelastede, fordi bilisterne ikke er opmærksomme på cykeltrafik fra begge retninger. Dette er særlig udtalt ved krydset til Klakkebjerg, hvor der er flere spor på sidevejen. Det betyder, at bilisterne skygger for hinanden, når de skal ud fra Klakkebjerg, og de kan derfor ikke se cyklisterne, som skal passere. Derfor er der også registreret flere uheld netop her med cyklister indblandet.

Administrationen har udpeget to løsningsforslag på baggrund notaterne fra WSP og Artelia, jf. nedenfor

Etablering af enkeltrettet cykelsti mellem Måløv Byvej og Måløvgårdsvej

Det er hensigtsmæssigt at bevare den dobbeltrettede cykelsti mellem Jonstrup og Målvgårdsvej som følge af den markante skråning bag den eksisterende gangsti på vestlig side, som vanskeliggør muligheden for at skabe plads til både cykelsti og gangsti uden omfattende terrænreguleringer. Desuden ville etablering på den østlige side kræve fældning af mere end 30 store vejtræer, hvorfor der er set bort fra en sådan løsning.

Fra Målvgårdsvej kan der etableres en enkeltrettet cykelsti på begge sider af Målov Parkvej. Da der allerede er cykelsti (dobbeltrettet) på den østlige side af vejen, vil der kun skulle nyetableres en cykelsti på den vestlige side af vejen. En evt. etablering vil samtidig medføre, at der skal etableres en række foranstaltninger ved krydsning af sidevejene.

I krydset til Kratvej foreslås det, at cykelstiens krydsning af vejen rykkes 20 meter ind på Kratvej samtidig med, at der pålægges vigepligt for cyklisterne over for biltrafikken. I den forbindelse foreslås det at udvide midterhellen til en bredde på 3 meter, hvilket vil tillade cyklister at krydse vejen i to tempi, så de kun behøver at være opmærksomme på biltrafik fra én retning ad gangen.

I krydset til Klakkebjerg/Parkladden foreslås det, at cykelstien placeres tæt på kørebanen forbi krydset for at øge bilisternes mulighed for at se cyklisterne. I den forbindelse vil fortov og buslæskærmen blive flyttet bag cykelstien syd for krydset, så cyklister kan passere direkte gennem krydset.

Mellem Klakkebjerg/Parkladden og Østerhøjvej foreslås det at grave cykelstien ned. Dermed får cykelstien forbindelse til det øvrige stinet, der i øvrigt passerer under Målov Parkvej. I den forbindelse vil den eksisterende buslomme ved Østerhøjvej blive flyttet 30 meter sydpå, og cykelstien vil føres bag om den nye buslomme for at forbedre oversigten og krydsningsmulighederne ved T-krydset på Østerhøjvej.

I krydset til Målov Byvej vil den nye cykelsti blive tilsluttet i det nordvestlige hjørne, hvilket vil give cyklisterne mulighed for at krydse vejen eller fortsætte mod syd ad den eksisterende dobbeltrettede fællessti direkte over krydset.

Administrationen vurderer, at etablering af enkeltrettede cykelstier på Målov Parkvej ikke forbedrer trafiksikkerheden for cyklister, da det vil øge antallet af krydsningstilfælde af sideveje og stier langs Målov Parkvej. Herudover vil den tilbageblevne - nu tidligere dobbeltrettede cykelsti - være så bred, at den ansporer cyklister til at bruge den i begge retninger for at spare tid på at krydse Målov Parkvej. Dette vil skabe øgede problemer med trafiksikkerheden.

Etablering af en enkeltrettet cykelsti, f.eks. i 2 etaper fordelt med 6 mio. kr. til etape 1 og 10 mio. kr. til etape 2 kan heller ikke anbefales dels på grund af flere krydsningspunkter af sidevejene, dels fordi cyklisterne får behov for at krydse Målov Parkvej, når den enkeltrettede cykelsti ophører, og cyklisterne skal fortsætte på den dobbeltrettede cykelsti.

Derudover har Målov Parkvej en grøn beliggenhed med mange træer og 5 søer med en række beskyttede bilag IV-arter såsom spidssnudet frø, stor vandsalamander og flagermus. I løsningsforslaget fra rådgiver er det forudsat, at cykelstien skal placeres 1,5 meter fra de eksisterende træers stammer. Administrationen finder denne afstand utilstrækkelig.

Udover at en enkeltrettet cykelsti ikke giver større trafiksikkerhed, så er der også en risiko for, at den giver større gener i landskabet og det nære miljø og dets habitater, og samlet set anbefales en enkeltrettet cykelsti derfor ikke.

Fastholdelse af eksisterende dobbeltrettet cykelsti på Målov Parkvej, men med en række mindre ændringer

Den eksisterende dobbeltrettede cykelsti på Målov Parkvejs østlige side er i god stand og kan effektivt håndtere den nuværende cykeltrafik og kørselsmønstre, da der kun er få sidevejstilslutninger. Den har i øvrigt en god sammenhæng med det eksisterende stisystem.

For at øge sikkerheden og trygheden for cyklisterne, anbefaler administrationen, at den dobbeltrettede cykelstis krydsning af sidevejene, flyttes ind på disse. Dvs. at krydspunkterne flyttes et stykke ind på Målvgårdsvej, Klakkebjerg og Østerhøj, så bilisterne får udsyn til Målov Parkvej, og så de ikke skal koncentrere sig om passerende cyklister ude på Målov Parkvej. Det betyder, at cyklisterne får vigepligt. I den forbindelse vil der blive oprettet midterheller på Klakkebjerg og Målvgårdsvej, hvilket tillader cyklisterne at krydse vejen i to tempi.

Klakkebjerg udgør en særlig udfordring for trafiksikkerheden, da krydset er komplekst og uoverskueligt, og fordi krydset ligger for foden af en bakke, hvilket medfører, at cyklisterne kommer i høj fart fra Jonstrup. Udover at rykke cykelstien ind på sidevejen, anbefales det endvidere at reducere Klakkebjerg til ét spor i vestlig retning for at forbedre oversigten yderligere. Dette giver samtidigt mere plads til etablering af midterheller på vejen.

Det forventes, at de tilbageførte krydsningspunkter vil medføre mindre forsinkelser for cyklisterne. Dette opvejes dog af den øgede følelse af tryghed, som cyklisterne vil opleve ved krydsning af sidevejene til Målov Parkvej.

Af trafikikkerhedsmæssige årsager anbefaler såvel administrationen samt begge rådgivere den dobbelttrettede cykelsti med ovenstående tilretninger. Løsningen er samtidig mere skånsom for det nære naturmiljø. Det er herudover en væsentlig billigere løsning.

Intelligent trafikstyring

Administrationen har derudover vurderet på evt. intelligente løsninger. Administrationen ser ikke umiddelbart, at der med fordel kan anvendes f.eks. intelligent trafikstyring, men snarere, at der skabes nogle stiforløb, som sikrer en hensigtsmæssig adfærd, som både er tryghedsskabende og trafiksikker.

Yderligere deltagelse på mødet

På Klima- og Miljøudvalgets møde deltager afdelingsleder for Trafik og Anlæg Mads Lindberg Christiansen fra Center for By og Miljø under behandlingen af sagen.

Økonomiske konsekvenser og finansiering

Nedenfor gennemgås økonomien for de 2 løsningsforslag.

Etablering af enkelttrettet cykelsti i vestlig retning estimeres til ca. 16.500.000 kr. fordelt på:

- Cykelsti, herunder udgifter til belysning, belægning og afvanding, ca. 11.500.000 kr.
- Flytning af eksisterende buslomme, ca. 500.000 kr.
- Ekstern og intern rådgivning, ca. 3.000.000 kr.
- Uforudsete omkostninger - ca. 1.500.000 kr.

Derudover vil der være afledte driftsudgifter på årligt ca. 75.000 kr.

Denne løsning er udgiftstung, og såfremt den prioriteres, så foreslås det, at der indarbejdes et budget hertil i kommende budgetforhandlinger.

Dobbelttrettet cykelsti med tilbageførte krydsningspunkter estimeres til ca. 3.000.000 kr. fordelt på:

- Måløv Parkvej – Klakkebjerg/Parklodden, ca. 1.000.000 kr.
- Måløv Parkvej – Måløvgårdsvej, ca. 750.000 kr.
- Måløv Parkvej – Østerhøjvej, ca. 500.000 kr.
- Ekstern og intern rådgivning, ca. 500.000 kr.
- Uforudsete omkostninger, ca. 250.000 kr.

Der vil ikke være ekstra udgifter til afledt drift.

Løsningen vil kunne finansieres af allerede frigivne midler på projektnummer A015021 Cykelstier - bedre asfalt, da administrationen vil have vanskeligt ved at anvende alle midlerne i indværende år som følge af de mange slidlagsopgaver, og som følge af andre aktiviteter på vejene i form af gravearbejde, der betyder, at asfalteringen ikke kan igangsættes.

Bilag

3 bilag, heraf 3 anbefales

Beslutningen træffes af

Klima- og Miljøudvalget

Indstilling

Center for By og Miljø indstiller, at

1. En dobbelttrettet cykelsti med tilbageførte krydsningspunkter godkendes
2. projektets finansiering på 3 mio. kr. sker via projektnummer A015021 "Cykelstier - bedre asfalt".

Beslutning

Indstillingen godkendt med den bemærkning, at der laves løsninger, som sikrer cyklisternes vilkår bedst muligt i krydsene, eksempelvis ved hævede flader. Endvidere skal udarbejdes en løsning for fodgængerne i krydsene.

Taner Genc (F) stemte imod.

Bilag

ANBEFALES Artelia Notat om Måløv Parkvej

ANBEFALES WSP Notat om Måløv Parkvej

ANBEFALES Kortbilag Måløv Parkvej 1

Punkt 3: Novafos - Strategi 2024

13.02.00-A00-1-23

Indhold

Sammendrag

Novafos har udarbejdet et oplæg til strategi 2024 for koncernen Novafos. Udkastet er i høring i ejerkommunerne, og udvalget kan vælge at sende et høringssvar.

Baggrund

Novafos har startet et nyt strategi-arbejde med sin bestyrelse, som ad flere omgange har diskuteret indsatsområder og indhold i en ny strategi. Nu foreligger der et samlet udkast til ny strategi, som har været på Novafos' bestyrelsesmøde 26.april 2024. Udkastet er i høring i ejerkommunerne fra den 6. maj til den 7. juni 2024 (forlænget til 11. juni for Ballerup Kommune), hvor kommunerne har mulighed for at drøfte oplægget politisk. Udkastet er vedlagt som bilag. Der lægges op til, at Klima- og Miljøudvalget på sit møde drøfter udkastet med henblik på eventuelt at afgive et høringssvar.

Sagsfremstilling

Det centrale i udkast til ny strategi er, at Novafos ønsker at have fokus på en ny rolle og retning, hvor de ikke "blot" er et effektivt forsyningsselskab. I dag er det også en nødvendighed for selskabet at arbejde med for eksempel bæredygtighed, klimasikring og innovation. Det er beskrevet i udkastet til strategi, at Novafos ønsker at indtage en ny og mere proaktiv rolle, hvor den helt overordnede vision er "At skabe levedygtige samfund i en bæredygtig fremtid". Udkastet til strategi har fire fremhævede fokusområder, som er udtryk for de særlige prioriteringer, hvor Novafos har behov for at udvikle sig for at kunne levere på strategien.

De fire fokusområder er:

- Bæredygtighed i kernen
- En tydeligere stemme
- En professionel organisation
- Innovativ og nysgerrig.

Efter høringsperioden i ejerkommunerne er slut den 7.juni 2024, vil bestyrelsen i Novafos blive forelagt en endelig strategi til godkendelse den 22.juni 2024. I perioden den 1. juli til den 20. september 2024 sendes den endelige strategi til godkendelse i ejerkommunerne.

Der er udarbejdet udkast til høringssvar, som indeholder en anerkendelse af, at Novafos involverer kommunerne med en forhøring af strategien, før den kommer til bestyrelsens endelige beslutning. Konkret foreslår administrationen, at høringssvaret adresserer følgende pointer:

- Som ejere af Novafos burde administrationen have været involveret i processen, således at kommunernes ønsker får et tydeligere aftryk i strategien
- Som ejerkommune er det vigtigt, at Novafos har deres primære fokus på levering af deres kerneydelse og de politiske behov i ejerkommunerne. Novafos er vokset i størrelse, og det er i det daglige arbejde afgørende, at Novafos fortsat har for øje at levere på ejerkommunernes forventninger til selskabet.
- At strategien er fin i tråd med kommunens klimapolitik og handleplan, hvor de selskaber, som kommunen er medejer af, skal bidrage til realisering af kommunens klimamål. Udvalget ønsker, at kommunen inddrages i vurderingen af balancen mellem det ambitiøse og det pragmatiske og ikke mindst kommunens forventning og ønsker i konkrete projekter.

Økonomiske konsekvenser og finansiering

Ingen økonomiske konsekvenser

Bilag

2 bilag, heraf 2 anbefales

Beslutningen træffes af

Klima- og Miljøudvalget

Indstilling

Center for By og Miljø indstiller, at

1. At udkast til høringssvar godkendes.

Beslutning

Indstillingen godkendt med følgende bemærkninger:

Klima- og Miljøudvalget ønsker, at Novafos vil arbejde på at implementere nye muligheder for at fjerne mikroplast, tungmetaller og næringsstoffer i det vand, der ledes ud i søer, moser og andre vådområder, der indgår i det spildevandstekniske anlæg.

Trivsel og arbejdsmiljø handler også om bygherreansvar og derved deres leverandørers arbejdsmiljø.

Bilag

ANBEFALES Novafos' strategi 11. marts 2024 i høring

ANBEFALES Udkast til Høringssvar - Novafos strategi 2024

Punkt 4: Movia - Forslag til supplerende busbetjening af Harrestrupvej

13.05.16-G00-2-20

Tidligere behandling

Kommunalbestyrelsen den 29. april 2024 Punkt 18

Indhold

Sammendrag

I forlængelse af Kommunalbestyrelsens vedtagelse af Forslag til Nyt Ringnet er administrationen blevet bedt om at 1) vurdere ruteføringen for den nye bybuslinje fra Herlev til Malmparken St., 2) beskrive hvorledes Skovlunde bliver koblet op på den kommende letbane i Ring 3, og 3) uddybe de 2 modeller (2 og 3) til supplerende betjening af Harrestrupvej i forhold til økonomi og passagertal med henblik på, at 4) forslagene dels kan sendes i en 4 ugers borgerhøring, dels at eventuel finansiering kan indgå i budgetforhandlingerne for 2025. Administrationen anbefaler, at ruteføringen for den nye bybuslinje 168 fastholdes, at det tages til efterretning, at Skovlunde bliver godt koblet op til den kommende letbane, og at der gennemføres en 4 ugers borgerhøring i juni 2024 af de 2 modeller for supplerende busbetjening, således at resultatet heraf kan fremlægges til politisk behandling i september forud for den endelige busbestilling 2025 til Movia inden udgangen af oktober 2024.

Da Nyt Ringnet træder i kraft 14. december 2025, og at eventuelle supplerende ruter på Harrestrupvej dermed først skal driftsættes der, vil en eventuel ekstra økonomi først skulle finansieres på dette tidspunkt.

Baggrund

Kommunalbestyrelsen har på deres møde den 29. april 2024 tiltrådt Nyt Ringnet, som er den tværkommunale tilpasning af busdriften til den kommende letbane i Ring 3, som træder i kraft den 14. december 2025. Det betyder, at der sker følgende ændringer i busnettet i Ballerup Kommune:

- Linje 142 (Skovlunde st. – Flintholm st.) får ny ruteføring ad Bybjergvej-Ejbyvej i stedet for Ballerup Boulevard-Harrestrupvej
- Der oprettes en bybuslinje 168 mellem Malmparken St. via Skovlunde og Erhvervs kvarteret ved Mileparken til Herlev
- Den regionale buslinje 55E (Allerød st. – Malmparken st.) forlænges til den nye letbanestation Rødovre Nord
- Linje 145 (Skovlunde st. – Skovlunde st.) og 155 Herlev st. – Mileparken – Herlev st.) nedlægges
- Linje 143 (Ballerup st. - Vallensbæk st.) nedlægges i Ballerup Kommune.

Ved den politiske behandling blev der skitseret 3 forskellige modeller til supplerende betjening af Harrestrupvej. Det blev besluttet, at der skulle arbejdes videre med model 2 (forlængelse af ny linje 142) og model 3 (gratis minibus), mens model 1 (opsplitning af linje 142 mellem Ejbyvej og Harrestrupvej) blev skinlagt.

Sagsfremstilling

Ad. 1 Afkortning af linje 168 til Skovlunde st.

I forbindelse med den politiske behandling af Nyt Ringnet er administrationen blevet bedt om at undersøge om den nye bybuslinje 168 mellem Herlev og Malmparken station kan afkortes til Skovlunde st. Linje 168 er etableret som følge af et stort ønske i den kollektive trafikanalyse om, dels at genetablere en busforbindelse mellem Herlev og Skovlunde, dels at sikre en mere frekvent busforbindelse mellem Skovlunde og Ballerup end den nuværende servicebuslinje 834.

Den nye linje 168 vil medføre en markant forbedring af betjening af boligområderne langs Ballerup Boulevard og Lundeberg, ligesom den vil skabe en direkte rejsevej for en stor del af borgerne i Skovlunde til både letbanen, Herlev Bymidte og Herlev st. Kollektive rejser, som i dag kræver et skift. En afkortning af bybuslinjen, således at den kun kører mellem Skovlunde st. og Herlev, vil betyde, at boligområderne langs Ballerup Boulevard/Lilletoften, Gl. Skovlunde og den nordlige del af Harrestrupvej, svarende til ca. 2.650 borgere, ca. 1850 arbejdspladser og ca. 150 uddannelsespladser, mister den ønskede forbindelse til Herlev, ligesom det ikke vil være muligt at skifte på Malmparken st. til linje 350S videre mod Ballerup eller linje 40E mod Lyngby/Høje Taastrup. Den økonomiske besparelse for kommunen ved at afkorte bybuslinjen til Skovlunde station forventes at blive minimal, da passagerindtægterne vil falde og udnyttelsen af busserne vil blive ringere. Administrationen anbefaler, at ruteføringen fastholdes, og at der i forbindelse med evalueringen af Nyt Ringnet i 2027 tages stilling til eventuelle tilpasninger af linjen.

Ad. 2 Skovlundes opkobling på letbanen

Buslinjerne 55E, 142, 168 (ny bybus) og 350S og S-toget giver forskellige forbindelser fra Skovlunde til den kommende letbane i Ring 3. Det betyder, at hovedparten af Skovlunde vil få en direkte busforbindelse til letbanen, dog er det således, at den sydvestlige del af Viften og kolonihaverne langs Harrestrupvej skal benytte den supplerende busbetjening til enten Center Syd eller Skovlunde station for at skifte til S-toget eller én af linjerne 55E, 142 eller 168.

Ad. 3 Uddybende beskrivelse af de 2 modeller til supplerende betjening af Harrestrupvej
 Passagerbenyttelsen på den nuværende linje 142 på Harrestrupvej er i gennemsnit 1-2 på- og afstigere per tur, og det understøtter ikke den halvtimesdrift, der køres med i dagtimerne. Det foreslås derfor, at betjeningen i dagtimerne kan ske enten ved at forlænge linje 142 fra Skovlunde st. til Harrestrup landsby (model 2) eller ved at indsætte en gratis minibus mellem Skovlunde st. og Harrestrup landsby (model 3). Modellerne er beskrevet i vedhæftede bilag, og nedenfor er de sammenlignet.

Efter Klima- og Miljøudvalgets møde den 28. maj 2024 er nedenstående skema opdateret i forhold til frekvens med tilhørende økonomi og passagertal for begge modeller, og driftsperiode for model 3 er blevet ændret for time-drift.

| Beskrivelse | Model 2 (Forlængelse af linje 142) | Model 3 (Gratis minibus) |
|---------------------|---|---|
| Busmateriel | 12 m el-bus | Minibus, f.eks. Mercedes Sprinter med plads til 5 passagerer og 2 kørestole |
| Strækning | Forlængelse af linje 142 fra Skovlunde st. til Harrestrup landsby | Ture mellem Skovlunde st. og Harrestrup landsby |
| Rejsehjemmel | DOTs alm. takster | Gratis at benytte |
| Skift | Kan fortsætte med linje 142 uden skift og skift til S-tog og øvrige busser på Skovlunde st. | Skift til S-tog og øvrige busser på Skovlunde st. |
| 2-time drift | Kan ikke anbefales, da det giver en mindre forståelig køreplan. | Hverdag: kl. 8-18, Weekend: kl. 10-18 + 8.000 passagerer/år 0,9-1,3 mio. kr./år |
| 1-time-drift | Hverdag: kl. 7-19, Weekend: kl. 8-19 +17.000 passagerer/år 0,5-0,7 mio. kr./år | Hverdag: kl. 7-19, Weekend: kl. 8-19 +16.000 passagerer/år 2,1-2,3 mio. kr./år |
| ½-time-drift | Hverdag: kl. 7-19, Weekend: kl. 8-19 +21.000 passagerer/år 1,1-1,3 mio. kr./år | Ej en mulighed |
| Tilpasning | Bestilles ved den årlige trafikbestilling i oktober til implementering i december det efterfølgende år. | Fleksibel tilpasning med 30-60 dages varsel |
| Anlægsudgift | 2,0 mio. kr. til en vendeplads ved Harrestrup landsby | Ingen |

Administrationen anbefaler, at den supplerende busbetjening af Harrestrupvej sker efter model 3 med afgange hver 2. time. Der vil med stor sandsynlighed være en del af de nuværende brugere af linje 142 langs Harrestrupvej, som vil vælge at gå gennem boligområdet Viften for at tage den nye linje 142 på Ejbyvej. Det er derfor forventningen, at den lille minibus vil kunne rumme passagerne, samtidig er det muligt at tilpasse udbuddet af faste ture til efterspørgslen med 30-60 dages varsel, og løsningen kræver ikke anlæg af en vendeplads ved Harrestrup landsby. Movia ikke har erfaringer med at kombinere fast rutekørsel og flexkørsel med Flextrafikvognene, hvorfor økonomien er skønnet som et interval alt efter frekvens, driftsperiode og mulig synergi med at udnytte tiden mellem de faste ture til flexkørsel.

Tilføjet efter Klima- og Miljøudvalgets møde den 28. maj 2024:

Klima- og Miljøudvalget har bedt administrationen undersøge, hvad det vil betyde for økonomi og passagerbenyttelsen at hæve frekvensen til ½ times drift i begge modeller, og at driftsperioden for de 2 modeller skal være ens. Driftsperioden for model 3 med timesdrift er derfor blevet udvidet, så den svarer til model 2. Da driftsperioden dermed udvides til 12 timer, vil det kræve indsættelse af 2 chauffører, hvilket fordyrer driften med ca. 0,7 mio. kr. i forhold til en driftsperiode på 10 timer. De økonomiske og passagermæssige konsekvenser af at indskrænke/udvide driftsperioden med 2 timer for model 3 er beskrevet i bilaget. Der er tilføjet et bilag med oversigt over de forskellige busprodukter, som Movia tilbyder.

Movia har meddelt, at de ikke kan tilbyde ½-timedrift i model 3 med en flextrafik vogn. Model 3 er et forsøg, hvor det afprøves om en flextrafik vogn både kan løse betjeningen på korte linjeføringer med en fast køreplan, som alternativ til en almindelig rutebus, og samtidig stå til rådighed og blive brugt i Flextrafikken. Hvis flextrafik vognen skal køre ½ times drift i fast køreplan, vil vognen ikke kunne anvendes til ture i Flextrafikken og dermed falder præmissen for forsøget med at undersøge muligheden for at blande fast rutekørsel og behovsstyret flextrafik. Movia påpeger, at med så hyppig drift som ½ timesdrift vil model 2 med en normal rutebus være mere fordelagtig. På nuværende tidspunkt har flexvognene ikke billetteringsudstyr, men det kan stilles som krav ved det næste udbud af flexvogne, som træder i kraft fra foråret 2026. Movia har skønnet, at der vil kunne opnås en passagerindtægt i størrelsesorden 0,08-0,16 kr./år, hvis det var muligt at billettere på flexbussen i model 3, alt efter frekvens og driftsperiode.

Borgerforslag til betjening af Skovlunde Syd

Der er modtaget et borgerforslag om at afkorte den nye linje 142 til Ejby sommerby og etablere en ny buslinje mellem Skovlunde st. og letbanestationen Glostrup Ejby. Forslaget kræver enighed med Glostrup Kommune, da den kører i begge kommuner. Den foreslåede linjeføring svarer til de nuværende linjer 145 og 142 mellem Skovlunde st. og Ring 3. Forslaget forventes at blive dyrt, da passagerunderlaget nordvest for Ring 3 er væsentligt lavere end sydøst for Ring 3, hvorved kommunernes tilskud per påstiger vil stige. Samtidig vil forslaget give de mange beboere langs Ejbyvej (ca. 3.500) en rejsetidsforlængelse på 10-15 min. i forhold til den nye linje 142 ad Ejbyvej, mens beboerne langs Harrestrupvej (ca. 850) vil få en kortere rejsetid til letbanen, samtidig med at alle vil blive påført et skift, hvis de ønsker at rejse sydøst for Ring3 mod Ejby Erhvervs kvarter og Flintholm st. Da forslaget indebærer en ændring i Nyt Ringnet vil det tidligst kunne implementeres i december 2026.

Ad. 4 Borgerhøring om de 2 modeller for supplerende betjening

Administrationen foreslår, at der gennemføres en 4 ugers digital borgerhøring i juni/juli 2024 af model 2 (forlængelse af linje 142) og model 3 (gratis minibus) for supplerende busbetjening af Harrestrupvej med en anbefaling af model 3, således at resultatet heraf kan fremlægges til politisk behandling i september forud for den endelige busbestilling 2025 til Movia inden udgangen af oktober 2024.

Om aftenen har de fleste ture i dag stort set ingen på- og afstigere på Harrestrupvej, hvilket taler for at tilbyde noget mere behovsstyret, som Flextur og Plustur. Det kan derfor være fordelagtigt, at Ballerup Kommune tilslutter sig Plustur og opretter et Plustur stoppested på Skovlunde st. Plustur er en flextur mellem et Plustur stoppested og en adresse i kommuner, der er tilsluttet ordningen. Plustur skal bestilles og betales individuelt på rejseplanen.dk senest 2 timer før ønsket afgang og koster 27 kr. uanset rejse længde. Plustur bliver kun tilbudt på rejseplanen, såfremt afstanden til nærmeste stoppested er mere end 1-1,5 km svarende til en gangtid på mere end 15 minutter eller der er mere end 60 minutter mellem busafgangene. Derved kan beboere i den sydvestlige del af Viften og kolonihaverne langs Harrestrupvej tilbydes en Plustur mellem deres adresse og Skovlunde st., hvorfra busser og S-tog kan benyttes til den videre rejse. Movia har skønnet, at kommunen vil få en årlig driftsudgift på ca. 20.000 kr. ved tilslutning til Plustur.

Økonomiske konsekvenser og finansiering

Hvis model 2 implementeres med timedrift, vil det betyde en forøget driftsudgift på 0,5-0,7 mio. kr. årligt og en anlægsudgift på ca. 2 mio. kr. til etablering af en busvendeplads ved Harrestrup landsby.

Hvis model 2 implementeres med ½-timedrift, vil det betyde en forøget driftsudgift på 1,1-1,3 mio. kr. årligt og en anlægsudgift på ca. 2 mio. kr. til etablering af en busvendeplads ved Harrestrup landsby.

Hvis model 3 implementeres med to-timedrift på hverdage kl. 8-18 og i weekender kl. 10-18, vil det betyde en forøget driftsudgift på 0,9-1,3 mio. kr. årligt afhængigt af muligheden for at kombinere de faste ture med flexkørsel.

Hvis model 3 implementeres med timedrift på hverdage kl. 7-19 og i weekender kl. 8-19, vil det betyde en forøget driftsudgift på 1,6-2,0 mio. kr. årligt afhængigt af muligheden for at kombinere de faste ture med flexkørsel, hvilket vil være sværere.

For begge modeller gælder, at en tilslutning til Plustur forventes at give en årlig driftsudgift på 20.000 kr.

Bilag

4 bilag, heraf 2 anbefales og 1 internt

Beslutningen træffes af

Klima- og Miljøudvalget

Indstilling

Center for By og Miljø indstiller, at

1. Supplerende betjening af Harrestrupvej sker med model 3, hvor der tilbydes afgang hver 2. time.
2. Ballerup Kommune tilslutter sig Plustur.
3. Der gennemføres en 4 ugers digital borgerhøring af model 2 og 3 samt Plustur til supplerende betjening af Harrestrupvej i juni/juli 2024.
4. Resultatet af borgerhøringen forelægges primo september 2024 med henblik på endelig trafikbestilling i oktober 2024.

Beslutning

Klima- og Miljøudvalget besluttede, at forslaget med model 2 og 3 samt Plustur sendes i 4 ugers digital borgerhøring med den bemærkning, at der evalueres efter 1 år, og at der i budgetforhandlingerne drøftes finansiering.

Imod stemte Allan Kristensen (C) og Jacob Wøhler Jørgensen (V)

Allan Kristensen (C) og Jacob Wøhler Jørgensen (V) benyttede standsningsretten efter styrelseslovens §23 og begærede sagen behandlet i Kommunalbestyrelsen.

Sagens forløb

28/05/2024 Klima- og Miljøudvalget

Sagen udsættes og følgende belyses:

Der ønskes en beregning af begge modeller med ½-times drift

Der ønskes en beregning, hvor begge modeller medfinansieres af brugerne og at driftsperioden er ens.

Bilag

ANBEFALES Opdateret baggrundsnotat -Forslag til supplerende busbetjening til Nyt Ringnet i Skovlunde

PP Movia - Supplerende betjening af Harrestrupvej – KMU 10-6-2024

Oversigt over busprodukter

Punkt 5: Godkendelse af referat (underskriftside)

Beslutningen træffes af

Klima- og Miljøudvalget

Indstilling

For at godkende referatet for dette møde skal alle medlemmer af udvalget klikke på "Godkendt".