



Ny trafikløsning for hele Ishøj – Fra plan til vej

Ishøj Kommunes trafiksystem blev planlagt i 1960'erne. Trafiksystemet indebar at Ishøj blev inddelt i et overordnet vejnet, der var tilpasset de dengang forventede fremtidige trafikmængder. Det separate stisystem forbandt de enkelte byområder, skoler og Ishøj Bycenter via stitunneller og broer – mange gennem grønne områder. Stinettet er også i dag ofte den hurtigste og sikreste måde at komme fra en bydel til en anden. For mange er stisystemet dog utrygt for mange at færdes på i de mørke timer, ligesom mange korte ture i lokalområderne besværliggøres af omvejskørsel.



Figur 1: Separat stisystem i Ishøj

Forventningerne til de fremtidige trafikmængder på det overordnede vejnet blev, delvist på grund af oliekriserne i 1970'erne, aldrig indfriet, og derfor har vejnettet lige siden fremstået som grå barrierer, der tilhører en anden tid, og som hindrer den moderne bys udvikling. I dag er der flere steder ingen sammenhæng mellem vejens udformning og dennes funktion. De store veje er, med deres dominerende arealer, visuelt med til at skabe et dårligt miljø mellem vejene, ligesom emissions- og støjgener er en naturlig følgevirkning af den omkringliggende trafik.

Ishøjs omdrejningspunkt er Ishøj Station, Ishøj Bycenter og rådhuset, som ligger i umiddelbar tilknytning til hinanden. Tilgængeligheden i bil til Ishøj Station har altid været god, men selve stationspladsen har i de seneste år fremstået nedslidt og utidssvarende. Tilgængeligheden i bil til Ishøj Bycenter og rådhuset har ikke været optimal, da adgangen hertil er foregået via centrets bagside, selv om Ishøj Bycenter og rådhuset visuelt har været orienteret mod den 4-sporede Ishøj Stationsvej.

Efter en mangedobling af indbyggertallet fra 3.000 til 21.000 indbyggere på kun 30 år, har antallet af indbyggere været stort set uændret de sidste år. For at undgå en befolkningsmæssig tilbagegang og ved at vise rettidig omhu, har Ishøj Kommune i de seneste år arbejdet hen imod en grundlæggende nytænkning af Ishøj som hjem og som arbejdsplads. Visionen har fra starten været at skabe nye arbejdspladser og moderne boliger tæt på både naturen og byen, hvilket skal appellere til for eksempel nye børnefamiliers tilflytning til kommunen.

Disponible vejarealer, udtjente industribygninger og uudnyttede kommunale områder tæt ved et trafikknudepunkt har været de kort som Ishøj Kommune har kunnet spille ud med, i arbejdet mod en revitalisering af Ishøj – og de er blevet spillet godt.



I 2007 og 2008 gennemførte Ishøj Kommune to trafikforsøg på vejnettet foran Ishøj Station. Formålet med fuldskalaforsøget var, at undersøge om trafikken kunne afvikles på en tosporet vej, i stedet for den eksisterende firsporede vej. Forsøgene var en succes og Ishøj Kommune fortsatte herefter med de langsigtede planer.

Det var dog ikke kun bymidten, der skulle føres ind i det nye årtusind. Nogle af de første initiativer til revitaliseringen skete i industriområdet vest for Køge Bugt Motorvejen. Danske og internationale virksomheder har set et potentiale i placeringen tæt på motorvejsnettet, og det har medført at flere virksomheder med succes har slået sig ned i området. Seneste større udvidelse i industriområdet skete i 2009-2011. Udvidelsens omfang nødvendiggjorde en ombygning af to tilstødende signalanlæg, så trafikken kan afvikles, selv i intense perioder. På virksomhedernes initiativ og med støtte fra Ishøj Kommune er der ligeledes foretaget de nødvendige ændringer på vejnettet, således at kørsel med modulvogntog nu er muligt i industriområdet.

I 2011 i forlængelse af åbningen af de nyetablerede virksomheder, blev industriområdet gjort mere tilgængeligt for lette trafikanter. En renovering af motorvejsbroen muliggjorde etablering af en cykelsti, som tilsluttes industriområdets nordligste del, og på sigt skal løbe langs med virksomheder, der i dag har mindre gode adgangsforhold for lette trafikanter. Den nye stiforbindelse er med til at binde arbejdspladser og boliger tættere sammen, til glæde for mange i Ishøj.

I 2010 kom der for alvor skred i planerne for Ishøj. Ishøj Kommune solgte nogle af de mest attraktive kvadratmeter i kommunen, til en ejendomsudvikler. De hidtil uudnyttede arealer og en mindre parkeringsplads skulle nu omdannes til nye etageboliger, discountvarebutikker og fast food restauranter, og kunne dermed indfri kommunens ønske om blandt andet at etablere nye attraktive boliger i kommunen. De tidligere fuldskalaforsøg på det omkringliggende vejnet havde vist at store dele af de eksisterende vejarealer kunne anvendes til andet formål, og disse blev således inddraget til byggerierne.

I 2010 indførte den daværende regering muligheden for at søge om midler fra "Indenrigs- og Socialministeriets Kommunale lånepulje 2010 til ekstraordinær styrkelse af øvrige investeringer". Samtidig blev det muligt at ansøge om midler fra Trafikstyrelsens Fremkommelighedspulje og Passagerpuljen, der skulle støtte projekter, der ville løfte den kollektive trafik. Disse puljer krævede en betydelig medfinansiering, som delvist blev hentet fra grundsalget og frasalget af vejarealer.

Ishøj Kommune fik via midler fra både Indenrigs- og Socialministeriets lånepulje og Trafikstyrelsens Fremkommelighedspulje på denne måde en enestående mulighed for at gennemføre mange af de projekter der i lang tid havde været på den store ønskeliste.

Således blev der midler til en opprioritering af den kollektive trafik i form af en totalombygning af Ishøj Stationsplads, så den kunne forvandles fra en nedslidt trafikplads til en ny og tidssvarende terminal med et højt informationsniveau, let tilgængelighed og gode faciliteter for passagererne. Busterminalen indrettes blandt andet med dynamisk rejsetidsinformation, bedre og trygge adgangsforhold samt et oplevelsesrigt byrum med kunstnerisk lysætning. Der er endvidere etableret busfremkommelighedstiltag i de nærliggende signaler, for blandt andet at kunne forbedre regulariteten for busserne. Med den nye bebyggelse på pladsen blev det muligt at få en levende plads, med funktioner i alle døgnets timer, til glæde for alle passagerer og naboer til stationspladsen. Med hjælp fra DSBs pulje til bedre adgang til den kollektive transport, blev det ligeledes muligt at etablere moderne parkeringsfaciliteter for cyklister, således at rejsende vil finde det komfortabelt og sikkert at cykle til Ishøj Station og rejse videre med enten bus eller tog.



Figur 2: Anlæg af den nye busterminal.



Midlertidig busterminal på tilstødende arealer.

Der blev ligeledes midler til en helt ny direkte vejadgang til Ishøj Bycenter. Denne vejadgang blev tilvejebragt i form af 3 nye rundkørsler, således at kunder til bycentret i dag ankommer til centrets forside og kører ud samme vej, eller via centrets bagside. Den nye adgangsvej medførte at der skulle etableres en ny stibro, således at lette trafikanter også fik direkte adgang til bycentrets hovedindgang. I forbindelse med anlæg af rundkørslerne besluttedes det endvidere at ombygge den gamle rådhusforplads til en ny og indbydende plads, som kunne modsvare det nye trafikanlæg.



Figur 3: Borgmester Ole Bjørnstorps første "spadestik"



Den nye vejadgang til Ishøj Bycenter og rådhuset.

Det har i lang tid været kommunens ønske at give et generelt løft til området omkring Ishøj Strandvej. Med hjælp fra puljemidlerne blev det således muligt at sætte yderligere skub i den spirende tendens til en ny anvendelse af de tidligere industribygninger, der så småt var i gang. Således vil eksisterende og fremtidige dagligvarebutikker og kontorbygninger snart ligge ud til en grønnere Ishøj Strandvej, der er nedbygget fra fire spor til to spor.

Ishøj Kommune fik således via grundsalg og puljemidler mulighed for at kunne udføre 5-10 års planer på kun 2 år. Dette er selvsagt en enorm udfordring for enhver kommune at gennemføre disse visioner på så kort tid. Ishøj Kommune gennemgik på vej- og trafikområdet en midlertidig omstilling fra drifts- til projekteringsorganisation, og indgik i den forbindelse en aftale med en bygherrerådgiver, hvis primære opgave var at vejlede kommunen og styre de to hovedrådgivere på projekterne.



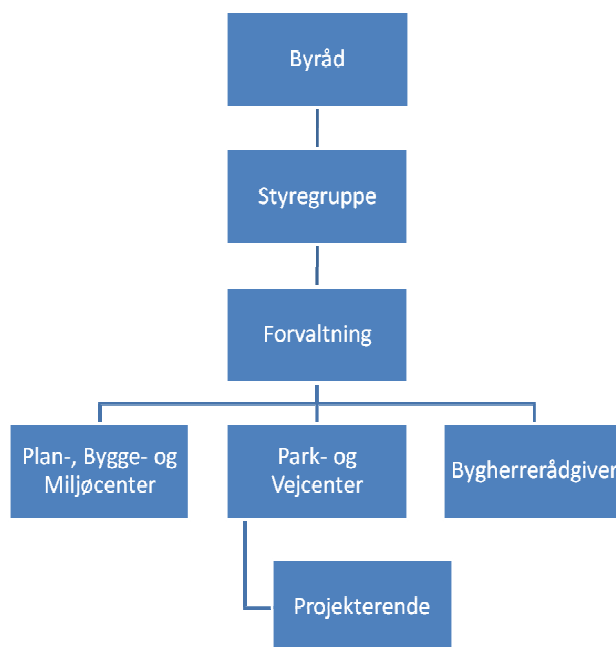
Som en del af planlægningen af de mange projekter har kommunen udarbejdet en kommunikations- og handlingsstrategi, som har sikret formidling af information til borgere og interessenter samt sikret en løbende afdækning og håndtering af grænseflader og risici i de mange projekter.

Grænsefladeproblematikken har i hele processen været fulgt nøje, da grænsefladerne hele tiden har ændret sig, alt efter projekternes fremdrift. For det mest komplekse projekt - projektet på Ishøj Stationsplads - var der grænseflader til de nye byggerier på stationspladsen, det nærliggende boligområde Ishøj Centrum, DSB, Movia, handicaporganisationer og mange flere, og det har været en stor administrativ opgave at inddrage alle parter i processen, så projektet så vidt muligt levede op til alle parter ønsker og behov. For projektet med den nye direkte vejadgang til Ishøj Bycenter, er specielt centerets butikker blevet hørt, inden beslutninger skulle tages, ligesom Centerforeningen har haft mulighed for at komme med egne forslag til løsning af projektets mange udfordringer.

Samtidig med at projekterne skulle udføres, skulle trafikken afvikles på vejnettet omkring projektområderne, og i perioder har både trafikskelskaber og almindelig privat og erhvervstrafik skullet væbne sig med ekstra tålmodighed, også set i lyset af de relativt strenge vintre, der har forlænget anlægsperioden. Specielt omkring Ishøj Station har der været udfordringer med trafikafviklingen. Dette har specielt været i de perioder, hvor den eksisterende busterminal blev brudt op, og den nye etableret, samt i perioden med belægningsarbejder på busterminalen. I denne periode blev hele busterminalens funktion omlagt til et nærliggende vejareal, som igen senere ville blive inddraget til parkeringspladser til en nyetableret discountbutik.

Den stramme tidsplan medførte et behov for en smidig og effektiv behandling af de individuelle projekter. Der var ofte behov for at blive truffet mange hurtige beslutninger, og i alle dele af organisationen er der ydet en ekstraordinær indsats for at fremskynde processen.

Projekterne har ligeledes på grund af en stram tidsplan været igennem korte udbudsrunder, og projekternes udførselstidsplaner har ligeledes været skåret ind til benet inden for realistiske grænser. Alligevel har der været forsinkelser i forbindelse med flere af projekterne. De fleste forsinkelser skyldes den relativt strenge vinter, som har medført at alle projekterne næsten stod stille fra november 2010 til forårets sene komme i 2011. Derudover har de mange voldsomme regnskyl skabt uforudselige konsekvenser for flere igangværende anlægsarbejder. Forsinkelserne på grund af de ekstraordinære vejrforhold har flere gange skubbet tidsplanen, og mange gange er tidsplanen revideret og mange gange er der afholdt ekstra koordineringsmøder mellem entreprenører og rådgivere, for at fremskynde processen så meget som muligt, uden at være til gene for de omkringliggende igangværende anlægsarbejder.





Resultaterne af Ishøj Kommunes visioner, mod og handlingskraft står snart klar. Flere virksomheder ser et potentiale i at etablere sig i kommunen, og bidrager på denne måde med arbejdspladser til den lokale arbejdsstyrke. Der er skabt en ny og moderne by omkring S-toget, tæt på stranden og tæt på et moderne bycenter. Ishøj Kommune har i 2010 og 2011 i alt investeret ca. 75 mio. kroner, inklusiv modtagne puljemidler, i ny infrastruktur i Ishøj, og ser nu frem til kommunens videre udvikling.

Ishøj Kommune arbejder videre med visionerne for deres by. Letbanens Ring 3 er planlagt til at have endestation i Ishøj, hvilket vil gøre den kollektive transport endnu mere attraktiv, og dermed vil Ishøj som bopælskommune blive endnu mere attraktiv for pendlere, til hele Københavnsområdet. Derudover arbejdes der aktuelt på at omdanne flere arealer tæt på bycentret til en anden anvendelse, der vil skabe mere liv i bymidten.

Omstillingen fra drifts- til projekteringsorganisation, har givet kommunen stor erfaring med større anlægsprojekter, og de seneste års målrettet arbejde har vist, at det er muligt på relativt kort tid at lede en hel kommune ind i det nye årtusind, hvis alle har den rette indstilling og der øves rettidig omhu.