

Til: Gladsaxe kommune

Kopi til: Region Hovedstaden, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune, Lyngby-Taarbæk Kommune

Dokumentnummer

957756

Dato

21.08.2020

Sagsbehandler:

MKL

Direkte: +45 36 13 15 56

CVR nr: 29 89 65 69

EAN nr: 5798000016798

Betjening af Høje Gladsaxe

Indhold

Baggrund.....	1
Nuværende betjening af Høje Gladsaxe.....	2
Scenarie A - Grendeling af linje 250S.....	4
Scenarie B – Linje 250S føres ad Gladsaxevej og Vandtårnsvej.....	6
Scenarie C – Linje 250S rute bevares uændret.....	8
Scenarie D - 250S forlænget rute ad motorvej.....	11
Anbefaling	13

Baggrund

I forbindelse med udvalgsbehandlingen af en fremtidig betjening af Høje Gladsaxe i juni måned, besluttede udvalget, at driften på linje 68 øges til 3 afgangene i timen i myldretiden og om aftenen til hurtig implementering. Denne ændring sættes efter dialog med operatøren i drift fra 18. oktober i år.

Samtidig besluttedes det, at følgende betjeningsscenarier for linje 250S skulle detaljeres yderligere.

- Scenarie A - Grendeling af linje 250S
- Scenarie B – Linje 250S føres ad Gladsaxevej og Vandtårnsvej (blåt forslag)
- Scenarie C – Linje 250S rute bevares uændret
- Scenarie D - 250S forlænget rute ad motorvejen

Betjeningen med linje 250S skal ses i sammenhæng med den øvrige betjening ved Høje Gladsaxe, samt de tidligere udarbejdede betjeningsforslag for linje 4A og 68.

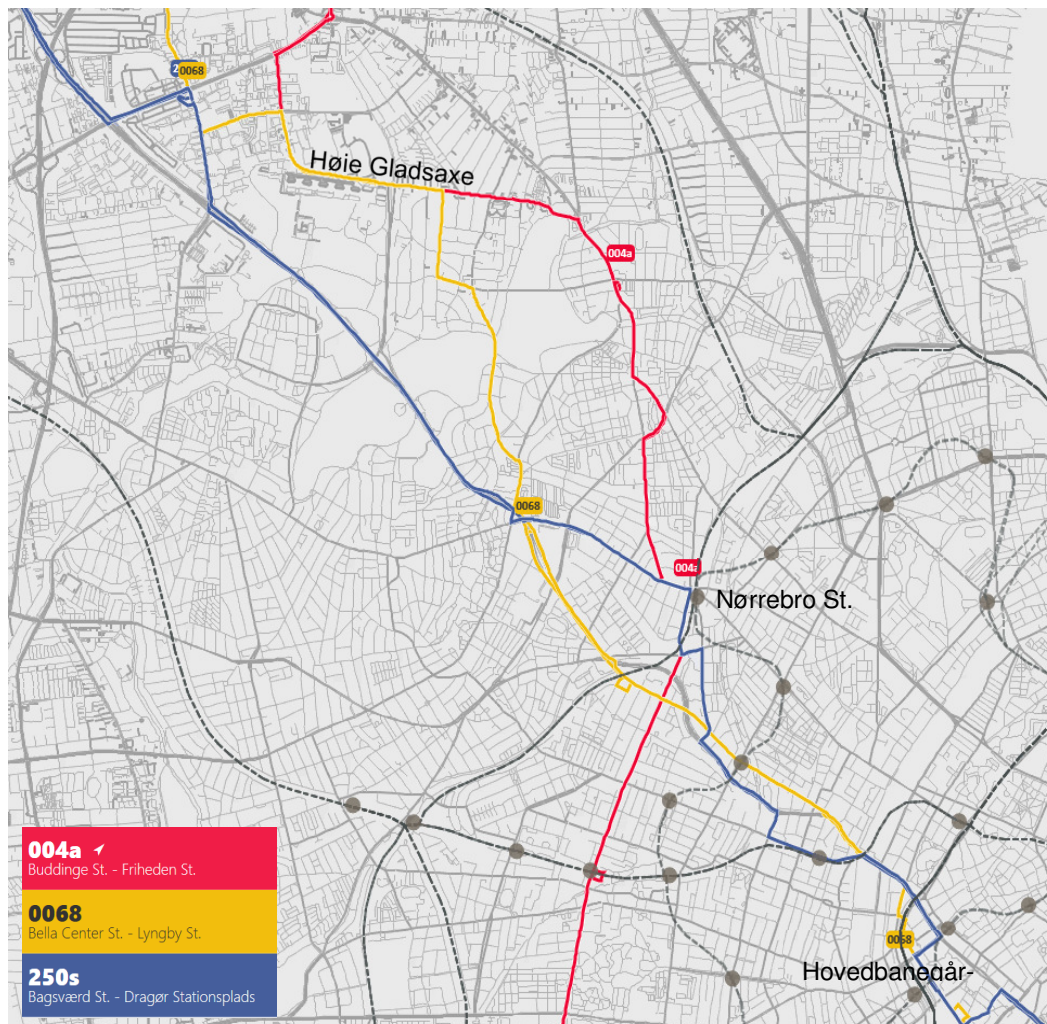
For alle forslag gælder, at udvalget bør have Region Hovedstadens beslutning om, at afkorte linje 250S til Gladsaxe trafikplads for øje. Movia har efter aftale med forvaltningen set på mulighed for fortsat betjening med linje 250S mellem Gladsaxe Trafikplads og Bagsværd St., dette er beskrevet i et separat notat.

Nuværende betjening af Høje Gladsaxe

I dag betjenes forbindelsen mellem Høje Gladsaxe og København af linje 4A og 68. Linje 4A giver forbindelse til M3 ved Nørrebro St. og M1 og M2 ved Fasanvej St., mens linje 68 giver forbindelse til Hovedbanegården.

Ses der på linje 250S, der i dag kører via Gladsaxe Møllevej og Hillerød motorvejen, betjener den både Nørrebro St. og Hovedbanegården.

Kortet på næste side viser de tre linjer og deres ruter fra Høje Gladsaxe og ind mod København.



For at illustrere rejsetider fra Høje Gladsaxe til hhv. Nørrebro St. og Hovedbanegården, er de nuværende rejsetider i hhv. myldretiden, dagtimerne og aften vist i tabelform i det følgende.

For linje 250S er der taget udgangspunkt i stoppestedet på Gladsaxe Trafikplads og Mørkhøj, mens der samtidig er opstillet forventede rejsetider for 250S i de to alternative ruteføringer fra hhv. et stoppested ved Høje Gladsaxe og på Hillerød Motorvejen, samt ændret rejsetid fra Mørkhøj.

Tiderne i kursiv er de forventede rejsetider.

Tabellen nedenfor skal læses som rejsetiden med en af de tre linjer fra det nævnte stoppested, rejsetiden til enten Nørrebro St. eller Hovedbanegården er angivet som den maksimalt planlagte rejsetid i hhv. myldretiden, dagtimerne og aftentimerne på en hverdag.

Linje og stoppested	Nørrebro St. Direkte	Hovedbanegården via Nørrebro St. og M3	Hovedbanegården Direkte
4A – Høje Gladsaxe	32 / 29 / 25	47 / 44 / 40	-
68 – Høje Gladsaxe	-	-	35 / 33 / 28
250S – Gladsaxe Trafikplads	20 / 12 / 11	35 / 28 / 26	38 / 29 / 25
250S – Mørkhøj	16 / 13 / 10	33 / 26 / 24	38 / 28 / 24
<i>250S – Høje Gladsaxe (Sce. A+B)</i>	<i>19 / 12 / 10</i>	<i>34 / 27 / 25</i>	<i>37 / 28 / 24</i>
<i>250S – Hillerød Motorvej (Sce. A+C)</i>	<i>17 / 10 / 8</i>	<i>32 / 25 / 23</i>	<i>35 / 26 / 22</i>
<i>250S – Mørkhøj (Sce. D)</i>	<i>23 / - / -</i>	<i>37 / - / -</i>	<i>45 / - / -</i>

Til information er der fra Nørrebro St. en 12 minutter lang metrorejse til Hovedbanegården plus skiftetid mellem bus og Metro.

Tabellen viser, at det primært vil være rejser til Nørrebro St. og rejser hvor der skiftes på Nørrebro St., der kan opnå væsentlig kortere rejsetider hvis linje 250S enten betjener Gladsaxevej eller Hille-rød motorvejen.

Rejsetiden til Københavns Hovedbanegård vil ved en ændring af linje 250S ikke være hurtigere end linje 68, idet linje 250S ved Nyt Bynet også blev omlagt i Københavns Kommune.

For scenarie D vil stoppestederne mellem Gladsaxe trafikplads og Bagsværd St. få forlænget rejsetiden med 7-8 min.

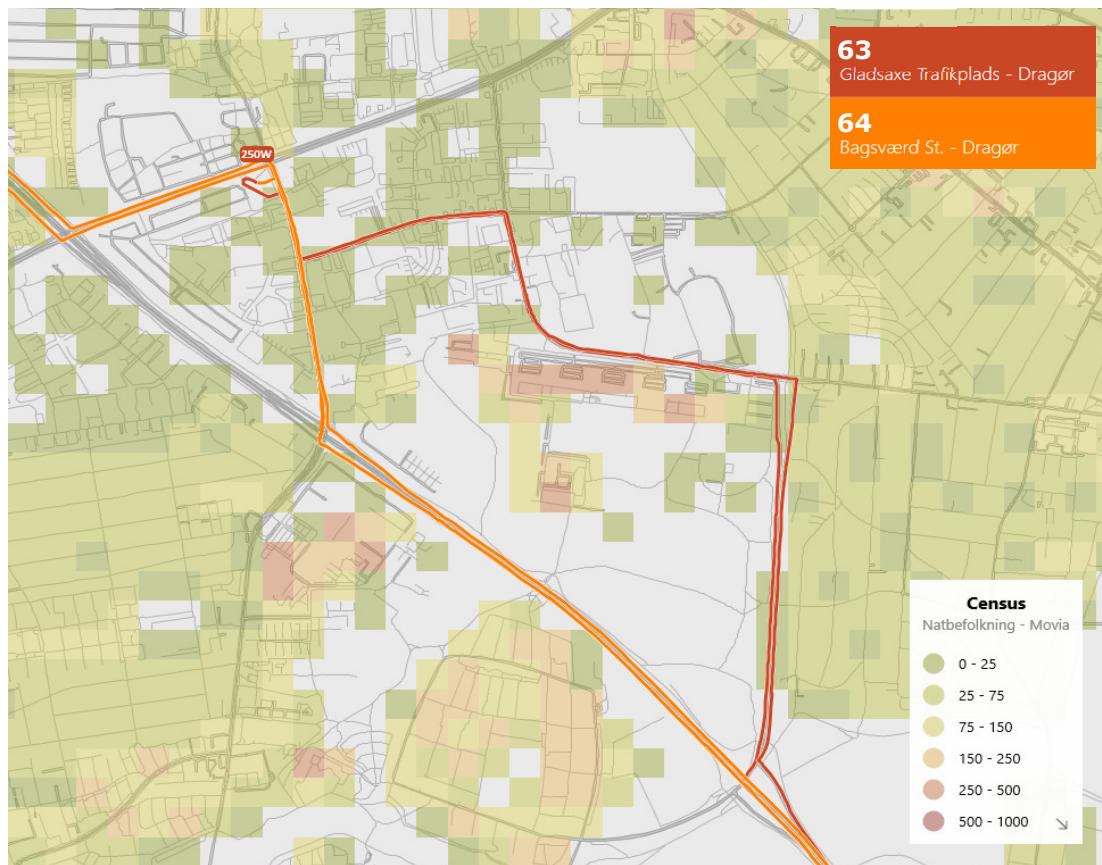
Scenarie A - Grendeling af linje 250S

I scenarie A er linje 250S grendelt, så både Høje Gladsaxe og den sydlige del af Gladsaxe Møllevej betjenes. Da løsningen konflikter med S-bus konceptet, vil en konsekvens af en grendeling vil være, at linje 250S konverteres til to selvstændige buslinjer, her kaldet 63 og 64, hvor:

- **63** - betjener Vandtårnsvej og Høje Gladsaxe og har rute mellem Gladsaxe Trafikplads og Dragør Stationsplads.
Frekvens - 3/2/2/1
- **64** – betjener evt. Hillerød Motorvejen og Gladsaxe Møllevej syd og har rute mellem Bagsværd St. og Dragør Stationsplads, svarende til den nuværende ruteføring.
Frekvens - 3/2/1/0

En deling af linje 250S betyder, at argumenterne for at opgradere og reetablere stoppestederne på Hillerød motorvejen udvandes, da passagerpotentialt mindskes.

Det skal bemærkes, at den samlede betjening af København, Tårnby og Dragør ikke ændres sig ved en grendeling.



Fordele:

- Giver i myldretiden 20 minutters drift ved Høje Gladsaxe.
- Mulighed for at betjene stoppestederne på Vandtårnsvej
- Giver en hurtig forbindelse til Nørrebro St.

Ulemper:

- Ingen rejsetidsgevinst mellem Høje Gladsaxe og Hovedbanegården.
- Forringer betjeningen ved Sydmarken og Mørkhøj på Gladsaxe Møllevej.
- Forvirrende for kunderne, at kun hver anden tur kan benyttes til hhv. Høje Gladsaxe og Gladsaxe Møllevej syd
- Den store passagerfremgang på omkring 600 påstigere på Gladsaxe Møllevej vil gå tilbage med forventeligt omkring 20%
- En grendeling af linjen med fortsat fælles destination i begge ender af linjen gør det vanskeligt, for kunderne at vide om bussen kører til den ønskede gren af linjen.
- Konvertering af den højfrekvente linje 250S til to separate linjer med lokalbusfrekvens. Særligt til gene for brugere i Dragør, Tårnby og København.

Passagermæssigt vurderes en grendeling at tilføre omkring 20.000 passagerer årligt, når der ses på scenariet samlede passager effekter, hvor der ske et passagertab på Gladsaxe Møllevej og en passagerfremgang på Gladsaxevej og Vandtårnsvej.

Nøgletal for linje 250S – Scenarie A

Linje 250S

Busforbrug: uændret

Timeforbrug: 2.000 timer pr. år.

Passagereffekt: 20.000 passagerer pr. år.

Økonomi:

Driftsomkostninger: 1,1 mio. kr. pr. år

Eventuel engangsudgift til samfinansiering af etablering af stoppesteder på Hillerød Motorvejen – 2 mio. kr.

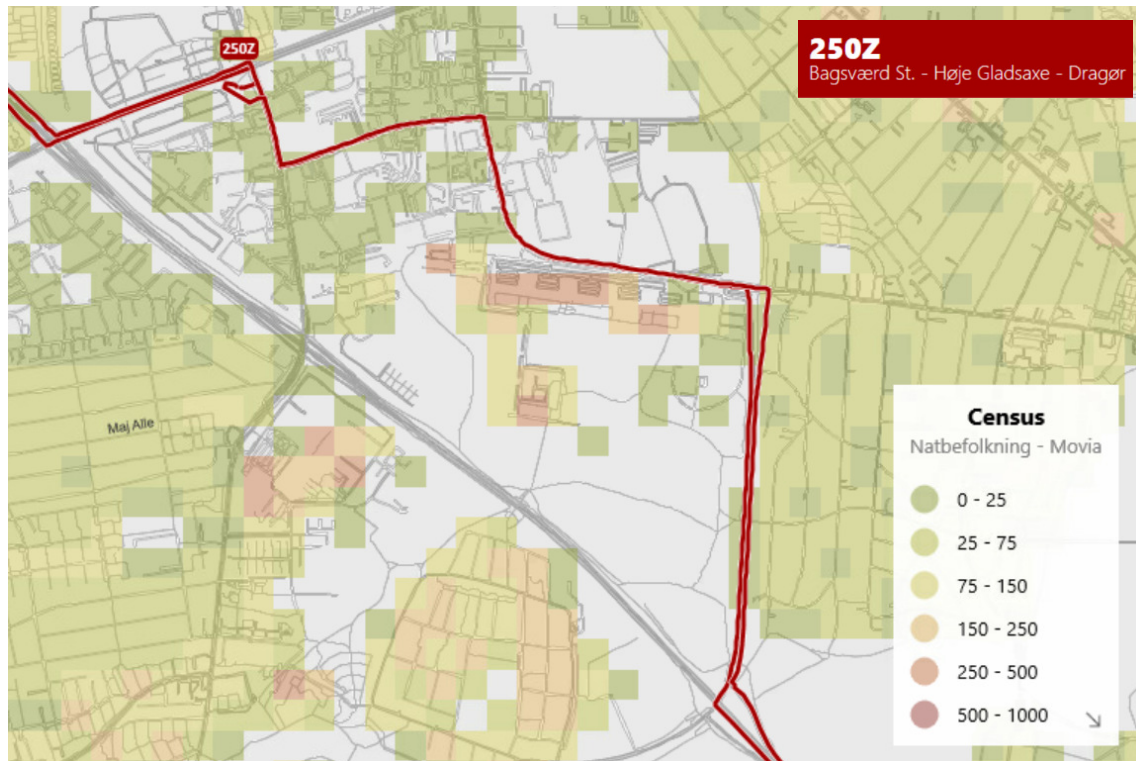
En opdeling af linje 250S så halvdelen af turene betjener Høje Gladsaxe kan ske i sammenhæng med tilpasninger på de øvrige buslinjer. Fx en udvidelse af linje 68 til 3 afgang i timen i myldretiderne samt en mindre reduktion af turene på linje 4A til 6 afgang i timen i myldretiden. Nedenfor er økonomien for en sådan betjening af Høje Gladsaxe beskrevet.

Scenarie A				
Linje	Kommune	Antal afgang (Myldretid, Dagtimer, Aften, Nat)	Passagetal Ændring pr. år	Økonomi Ændring pr. år
4A	Gladsaxe Kbh. og Frb.	(6,4,3,1) uændret	-45.000	-1.4 mio. 1,2 mio.
68	Gladsaxe København	(3,2,2,0) Uændret	+60.000	0,3 mio. 0,6 mio.
250X 250W	Region H.	(3,2,1,0) (3,2,2,1)	+20.000	1,1 mio.
Samlet udgift for Gladsaxe				-1,1 mio. kr. pr. år
Samlet udgift for Region H.				1,1 mio. kr. pr. år
Samlet udgift for København og Frederiksberg				1,8 mio. kr. pr. år

Det samlede antal ture ved Høje Gladsaxe vil i Sce. A være (12,8,7,2) mod nuværende (10,9,5,1).

Scenarie B – Linje 250S føres ad Gladsaxevej og Vandtårnsvej

I scenarie B er linje 250S rute flyttet til Gladsaxevej-Vandtårnsvej-Gladsaxe Trafikplads, således at alle ture betjener Høje Gladsaxe. Forslag fører linjen væk fra Hillerød motorvejens sydligste del og vil derfor lukke derfor ned for dialogen omkring genetablering af stoppestederne på Hillerødmotorvejen.



Fordele:

- Giver Høje Gladsaxe en højfrekvent og hurtig forbindelse til Nørrebro St.
- Mulighed for at betjene Vandtårnsvej mere direkte

Ulemper:

- Ingen rejsetidsgevinst mellem Høje Gladsaxe og Hovedbanegården.
- Fjerner den direkte forbindelse fra Sydmarken og Mørkhøj på Gladsaxe Møllevej til København. Medfører et forventet passagerfald på 350 passagerer pr. hverdag.
- Forlænger rejsetiden med 3-4 minutter for rejsende nord for Vandtårnsvej, der rejser ind mod København.

Forslag betyder, at rejsen til og fra København til Gladsaxe Trafikplads og videre mod Bagsværd forlænges, hvilket gør linjen mindre attraktiv. Passagermæssigt vurderes forslaget samlet set, at medføre et tab af passagerer.

Passagertabet vurderes til omkring 10.000 passagerer pr. år. Heraf forventes en fremgang på Gladsaxevej og Vandtårnsvej på 100.000 passagerer, mens der på Gladsaxe Møllevej forventes et fald på 100.000 passagerer.

Nøgletal for linje 250S - Scenarie B

Linje 250S

Busforbrug: uændret

Timeforbrug: 2.900 timer pr. år

Passagereffekt: -10.000 passagerer pr. år

Økonomi:

Driftsomkostninger: 2,0 mio. kr. pr. år

Scenariet bør kombineres med tilpasninger af driften på de øvrige linjer, herunder en tilbagerulning af den øgede myldretids- og aftenbetjening på linje 68, kombineret med en reduktion på linje 4A. En udvidelse af linje 166 anbefales ikke, da øget frekvens på linjen vil være omkostningstung, ligesom linjen ikke tilstrækkeligt vil kunne kompensere for den forringede rejseforbindelse til og fra det centrale København.

Scenarie B - samlet betjeningsforslag				
Linje	Kommune	Antal afgange (Myldretid, Dagtimer, Aften, Nat)	Passagetal Ændring pr. år	Økonomi Ændring pr. år
4A	Gladsaxe Kbh. og Frb.	(6,4,3,1) uændret	-45.000	-1.4 mio. 1,2 mio.
68	Gladsaxe København	(2,2,2,0) uændret	uændret	uændret
250S	Region H.	uændret	-10.000	2,0 mio.
Samlet udgift for Gladsaxe				-1,4 mio. kr. pr. år
Samlet udgift for Region H.				2,0 mio. kr. pr. år
Samlet udgift for København og Frederiksberg				1,2 mio. kr. pr. år

Det samlede antal ture ved Høje Gladsaxe vil i Sce. B være (14,10,8,2) mod nuværende (10,9,5,1).

Scenarie C – Linje 250S rute bevares uændret

En bibeholdelse af linje 250S nuværende rute betyder, at der skal findes ca. 6 mio. kr. til reetablering af stoppestederne på Hillerødmotorvejen. Midler som Gladsaxe Kommune har reserveret, men som de øvrige interessenter ikke har fundet midler til.

Region Hovedstaden har i forbindelse med sin trafikbestilling for 2021 afsat engangsmidler, der skal kompensere for de planlagte besparelser og give mulighed for bl.a. at udskyde implementeringen af udvalgte besparelser.

Region Hovedstaden har over for kommunens forvaltning og Movia tilkendegivet, at man undersøger muligheden for at medfinansiere en del af reetableringsomkostningerne af stoppestederne på Hillerødmotorvejen.



Fordele:

- Fastholder af den markante passagerfremgang på Gladsaxe Møllevej
- Forbedrer betjeningen af lavhusene i Høje Gladsaxe
- Stoppestedet ved Hillerød motorvejen ligger i gåafstand (6-700m) fra Gyngemose Park Allé

Ulemper:

- Medvirker ikke umiddelbart til kortere rejsetider fra Høje Gladsaxe

For at gøre motorvejsstoppestederne attraktive foreslås det, at der etableres gode cykelparkeringsforhold i nærhed til stoppestederne. På den måde kan mobiliteten for brugere både fra Høje Gladsaxe og Gyngemose Parkvej, områder med gode stiforbindelser til stoppestederne, øges.

En bibeholdelse af den nuværende rute, samt oprettelse af stoppestederne på Hillerød Motorvejen vurderes at kunne tiltrække 40.000 passagerer på linje 250S.

Nøgletal for linje 250S - Scenarie C

Linje 250S

Busforbrug: uændret

Timeforbrug: uændret

Passagereffekt: 40.000 passagerer pr. år

Økonomi:

Driftsomkostninger: -0,3 mio. kr. pr. år

Engangsudgift til samfinansiering af etablering af stoppesteder på Hillerød Motorvejen på ca. 2 mio. kr.

En bibeholdelse af den nuværende ruteføring kalder på en samlet udvidelse af driften på linjerne der i dag betjener Høje Gladsaxe. Konkret foreslås linje 68 øget og linje 4A reduceret i driftsomfang. Med en øget frekvens på linje 68, bør det overvejes, om linjen skal flyttes ud på Maglegårds Allé, så villaområde ved Mars Allé ikke får potentielt 6 afgang i timen. Generelt kan man sige, at højfrekvent busbetjening ikke harmonere med betjening af en villavej.

Nedenfor ses to alternative forslag til betjening.

Scenarie C – samlet betjeningsforslag 1				
Linje	Kommune	Antal afgang (Myldretid, Dagtimer, Aften, Nat)	Passagetal Ændring pr. år	Økonomi Ændring pr. år
4A	Gladsaxe Kbh. og Frb.	(4,4,3,1) uændret	-190.000	-1.9 mio. -1,5 mio.
68	Gladsaxe København	(6,4,3,0) uændret	+170.000	2,7 mio. 2,0 mio.
250S	Region H.	uændret	40.000	-0,3 mio.
Samlet udgift for Gladsaxe				0,8 mio. kr. pr. år
Samlet udgift for Region H.				-0,3 mio. kr. pr. år
Samlet udgift for København og Frederiksberg				0,5 mio. kr. pr. år

For Scenarie C -forslag 1 vil det samlede antal ture ved Høje Gladsaxe vil være (10,7,6,1) mod nuværende (10,9,5,1). Hertil kommer betjeningen af Hillerød Motorvejen med (6,4,3,1), forudsat, at stoppestederne reetableres.

Scenarie C – samlet betjeningsforslag 2

Linje	Kommune	Antal afgang (Myldretid, Dagtimer, Aften, Nat)	Passaget Ændring pr. år	Økonomi Ændring pr. år
4A	Gladsaxe Kbh. og Frb.	(6,4,3,1) uændret	-45.000	-1,4 mio. 1,2 mio.
68	Gladsaxe Kbh. og Frb. Lyngby-Taarbæk	(5,4,3,0) (5,4,3,0) (2/3,2,2)	+110.000	2,3 mio. 1,1 mio. 0,1 mio.
250S	Region H.	uændret	40.000	-0,3 mio.
Samlet udgift for Gladsaxe				0,9 mio. kr. pr. år
Samlet udgift for Region H.				-0,3 mio. kr. pr. år
Samlede udgifter Kb., Frb. og Lyngby-Taarbæk				2,4 mio. kr. pr. år

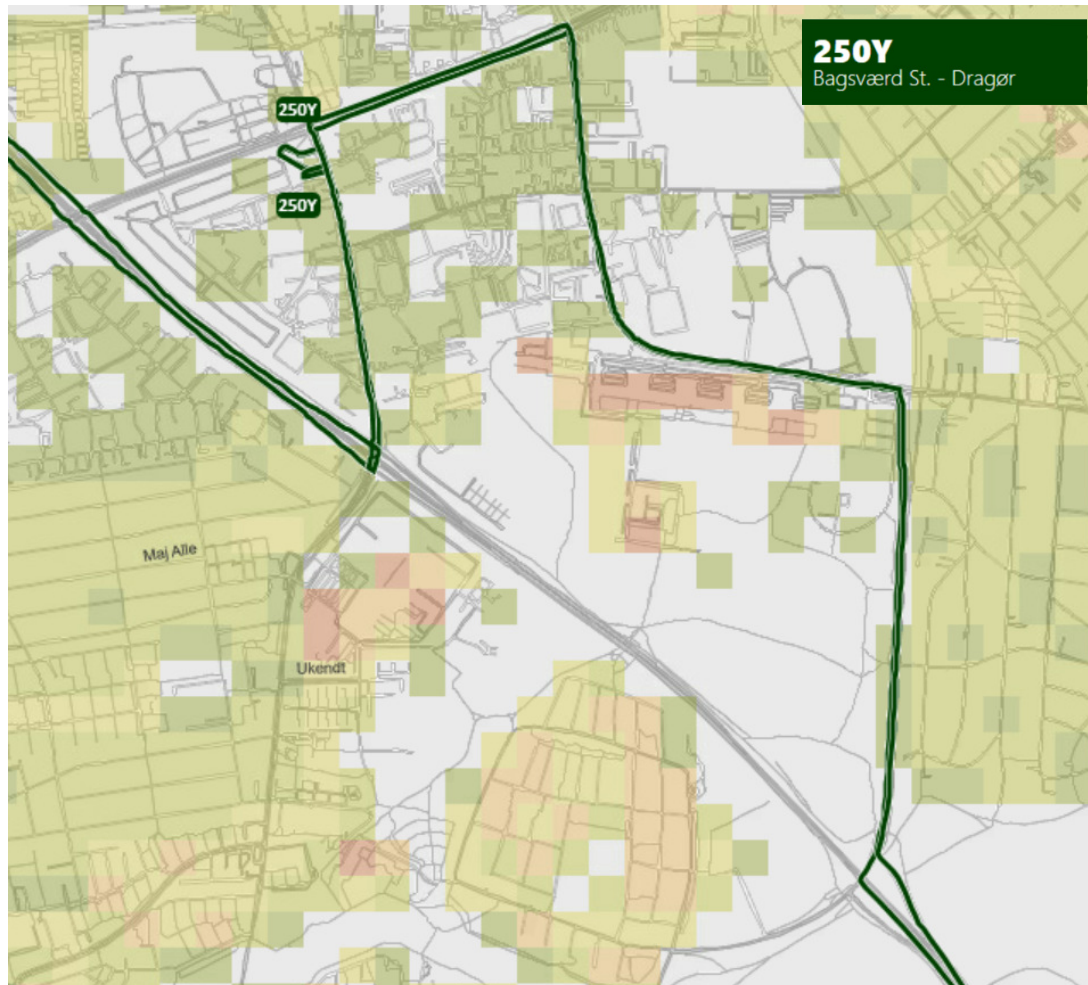
For Scenarie C - forslag 2 vil det samlede antal ture ved Høje Gladsaxe vil være (11,8,6,1) mod nuværende (10,9,5,1). Hertil kommer betjeningen af Hillerød Motorvejen med (6,4,3,1), forudsat, at stoppestederne reetableres.

Linje 4A vil have en ujævn frekvens da der på den centrale strækning er 8 afgang i timen. Linje 68 vil have 12 min. drift.

Scenarie D - 250S forlænget rute ad motorvej

I Scenarie D er linje 250S ført fra Bagsværd ad motorvejen til Gladsaxe Møllevej videre til Gladsaxe Trafikplads og over Gladsaxevej mod København. Se nedenstående optegning af den foreslåede rute.

Forslaget læner sig op ad den nuværende betjening, hvor der kun er drift mellem Gladsaxe trafikplads og Bagsværd St. i myldretiderne.



Fordele:

- Giver Høje Gladsaxe en højfrekvent og hurtig forbindelse til Nørrebro St.
- Sikrer fortsat betjening af stoppestederne Sydmarken og Mørkhøj på Gladsaxe Møllevej – dog kun i myldretiderne.
- Ved en eventuel afkortning af linje 250S ved Gladsaxe Trafikplads, kan det afdækkes om TV Byen ved Gyngemose Parkvej kan fungere som ny endestation.

Ulemper:

- Ingen rejsetidsgevinst mellem Høje Gladsaxe og Hovedbanegården.

- Markant længere rejsetid, på 7-8 minutter, for rejsende til og fra Gladsaxe Møllevej og nordpå mod Bagsværd St. Da ruten giver unødigt omvejskørsel for kunderne i Mørkhøj, vil de formentlig i betydeligt omfang fravælge linjen.
- Ruteføring via Gladsaxe Ringvej der står overfor omfattende vejarbejder ifb. Letbanen, kan ikke anbefales.
- S-busser er kendetegnet ved at tilbyde hurtige og direkte forbindelser, her gælder det modsatte.

Passagermæssigt forventes en samlet fremgang på 40.000 passagerer pr. år, hvoraf der på Gladsaxe-vej forventes 115.000 flere passagerer, mens der mellem Gladsaxe trafikplads og Bagsværd St. forventes et passagerfald på 75.000 passagerer pr. år.

Nøgletal for linje 250S - Scenarie D

Linje 250S

Busforbrug: 1 ekstra bus

Timeforbrug: 5.500

Passagereffekt: 40.000 passagerer pr. år

Økonomi:

Driftsomkostninger: 3,5 mio. kr. pr. år

Scenariet bør kombineres med tilpasninger af driften på de øvrige linjer, herunder en tilbagerulning af den øgede myldretids- og aftenbetjening på linje 68, kombineret med en reduktion på linje 4A. En udvidelse af linje 166 anbefales ikke, da øget frekvens på linjen vil være omkostningstung, ligesom linjen ikke vil kunne kompensere for den forringede rejseforbindelse til og fra det centrale København.

Scenarie D – samlet betjeningsforslag				
Linje	Kommune	Antal afgang (Myldretid, Dagtimer, Aften, Nat)	Passagetal Ændring pr. år	Økonomi Ændring pr. år
4A	Gladsaxe Kbh. og Frb.	(6,4,3,1) uændret	-45.000	-1.4 mio. 1,2 mio.
68	Gladsaxe København	(2,2,2,0) uændret	uændret	uændret
250S	Region H.	uændret	40.000	3,50 mio.
Samlet udgift for Gladsaxe				-1,4 mio. kr. pr. år
Samlet udgift for Region H.				3,5 mio. kr. pr. år
Samlet udgift for København og Frederiksberg				1,2 mio. kr. pr. år

For Scenarie D vil det samlede antal ture ved Høje Gladsaxe være (14,10,8,2) mod nuværende (10,9,5,1).

Anbefaling

Trafikfagligt kan de fire scenarier betragtes fra forskellige perspektiver, der kan vælge et lokalt perspektiv eller et mere regionalt perspektiv. Alt efter hvilket perspektiv der er udgangspunkt, vil de betjeningsmæssige effekter vurderes forskelligt. Nedenfor vurderes de fire scenarier.

Scenarie A - Grendeling af linje 250S

Lokalt perspektiv

En konvertering af linje 250S til to separate linjer, betyder at det er muligt lokalt at tilgodese både en betjening af Høje Gladsaxe/Gladsaxevej og Gladsaxe Møllevej/Mørkhøj.

Det giver borgerne ved Høje Gladsaxe en hurtigere forbindelse ind mod København, ligesom den store passagerfremgang på den sydlige del af Gladsaxe Møllevej ikke går helt tabt.

Regionalt Perspektiv

En konvertering af linje 250S til to separate linjer, i et regionalt perspektiv svække de to linjer. For selv om betjeningsomfanget ikke ændres andre steder end i Gladsaxe, er S-buskonceptet forbundet med en opfattelse af at der er tale om en særlig buslinje.

Overordnet set er scenarie A et kompromis og et forsøg på at tilgodese alle. Dog vil resultatet være, at alle får lidt mindre af det "gode" som betjeningen med linje 250S bidrager til i sin fulde form.

Scenarie B – Linje 250S føres ad Gladsaxevej og Vandtårnsvej

Lokalt perspektiv

En omlægning af linje 250S til Gladsaxevej vil være et markant løft af betjeningen ved Høje Gladsaxe set i forhold til rejsetid. Set i forhold til de rejsemål der kan nås er det mere begrænset, da rejsemål ind mod København allerede er dækket af linje 4A og 68. Kun rejser nord for Gladsaxe Trafikplads vil forbedres, da et skift undgås.

For Gladsaxe Møllevej der har oplevet et markant løft med linje 250S, vil en fjernelse af linjen medføre en betydelig forringelse af betjeningen, der vil medføre færre passagerer.

Regionalt Perspektiv

En omlægning af linje 250S til Gladsaxevej vil svække erhvervsområderne ved Gladsaxe Møllevej Syd og i Bagsværd ift. deres opkobling ind til København. Dels vil rejsetidsforøgelsen til Gladsaxe trafikplads og nordpå gøre linjen mindre attraktiv.

Perspektiverne i at kunne koble to store boligområder op på stoppesteder ved Hillerød motorvejen mistes. Man bør her tænke, at en S-bus har samme frekvens som S-toget og en mere direkte rute, hvor med disse linjer er mere attraktive end lokallinjer.

Overordnet skal der træffes et valg ift. om man ønsker at tilgodese Gladsaxevej eller Gladsaxe Møllevej. Her vurderes muligheden for stoppesteder på Hillerød motorvejen og den store passagerfremgang ved Gladsaxe Møllevej Syd, at være argumenter for fastholdelse af den nuværende rute og at der i stedet ses på styrkelse af de lokale linjer ved Høje Gladsaxe.

Scenarie C – Linje 250S rute bevares uændret

Lokalt perspektiv

En bevarelse af linje 250S rute betyder, at Høje Gladsaxe ikke opnår helt den løsning, der har været ønsket selv om de øvrige linjer styrkes. Dog vil stoppesteder ved Hillerød motorvejen kunne kompensere for noget, hvis der etableres gode cykelforhold ved de nye stoppesteder. Mange cykler i dag til S-toget, hvilket også ses for S-busser andre steder fx ved Gl. Holte og Nærum.

På Gladsaxe Møllevej kan passagerfremgangen fastholdes og måske tilmed øges, da indsvingningstiden for Nyt Bynet må forventes at være omkring 2 år.

Regionalt Perspektiv

Fastholder en positiv udvikling på linjen. Potentialet i at kunne koble to store boligområder som Høje Gladsaxe og Tingbjerg (og til dels også Gyngemose Parkvej) op på linjens og give disse en hurtig forbindelse ind til København og Bagsværd, har desuden en regional værdi.

Overordnet skal der træffes et valg ift. om man ønsker at tilgodese Gladsaxevej eller Gladsaxe Møllevej. Her vurderes muligheden for stoppesteder på Hillerødmotorvejen at være et argument for fastholdelse af den nuværende rute, og at der i stedet ses på styrkelse af de lokale linjer ved Høje Gladsaxe.

Scenarie D - 250S forlænget rute ad motorvejen

Lokalt perspektiv

En omlægning af linjen som foreslået i scenarie D, vil være et markant løft af betjeningen ved Høje Gladsaxe set i forhold til rejsetid. Set i forhold til rejsemål der kan nås, er det mere begrænset, da rejsemål ind mod København allerede er dækket af linje 4A og 68. Kun rejser nord for Gladsaxe Trafikplads vil forbedres, da et skift undgås.

For betjeningen af Gladsaxe Møllevej Syd og Bagsværd er rute ikke attraktiv da den medføre en væsentligt forøget rejsetid og omvejskørsel.

Regionalt Perspektiv

Den ændrede rute vil svække betjeningen af erhvervsområderne ved Gladsaxe Møllevej og i Bagsværd ift. deres opkobling ind til København. Den markante rejsetidsforøgelse mellem Gladsaxe trafikplads og Bagsværd vil gøre linjen mindre attraktiv her.

Overordnet set kan dette scenarie ikke anbefales, da ulemperne er for store ift. erhvervsområderne.

Trafik- og Teknikudvalget i Gladsaxe bør på næste udvalgsmøde træffe beslutning om hvilket scenarie Gladsaxe Kommune ønsker, at Region Hovedstaden skal forholde sig til ift. trafikbestilling 2021. Hertil kommer, at de øvrige berørte kommuner nu skal inddrages i processen, med henblik på lokale behandlinger af betjeningsforslaget. Nærværende notat er derfor fremsendt de berørte kommuner og Region, således at de kender indholdet af de fire betjeningsscenarier.