

Til: Region Hovedstaden

Kopi til: Gladsaxe Kommune, Københavns Kommune, Tårnby Kommune og Dragør Kommune

Dokumentnummer

1007238

Dato

21 10 2020

Sagsbehandler:

PBM

Direkte: +45 36 13 17 28

CVR nr: 29 89 65 69

EAN nr: 5798000016798

Grendeling af linje 250S

Efter åbningen af Nyt Bynet i oktober 2019, modtog Movia og Gladsaxe Kommune en del henvendelser fra borgere vedrørende bortfaldet af linje 250S ved Høje Gladsaxe.

Sammen med kommunen har Movia hen over forår og sommer set på, hvordan betjeningen af området kan forbedres. Det har bl.a. medført, at Gladsaxe Kommune har bestilt øget drift på linje 68, der fra oktober 2020 hæves fra 2 til 3 afgang i timen i myldretid og aftentimer. Ud over ændringen på linje 68 ønsker Gladsaxe Kommune, at linje 250S grendeles.

Den nye linje 250S

Linje 250S kører i dag mellem Bagsværd St. og Dragør Stationsplads, via bl.a. Gladsaxe Trafikplads, Bellahøj, Nørrebro, Hovedbanegården og Sundbyvester Plads. Den ny linjeføring blev vedtaget som en del af Nyt Bynet i Trafikplan 2016 og er videreført i Mobilitetsplan 21 ses på nedenstående kort.

Det var planlagt, at linjen skulle betjene Høje Gladsaxe fra de midlertidigt nedlagte stoppesteder på Hillerødmotorvejen. Desværre er det for nuværende ikke lykkedes at få reetableret de to stoppesteder, da trafiksikkerheden omkring stoppestederne er vurderet til ikke længere at være tidssvarende af Vejdirektoratet. Der har været og er fortsat dialog med Vejdirektoratet ift. reetablering af de to stoppesteder.

Passagerdata fra Rejsekort og Movias passagertællesystem viser, at den nye ruteføring har medført betragtelige passagerstigninger ved stoppestederne på Gladsaxe Møllevej, hvor der er sket en samlet passagerfremsgang på omkring 600 passagerer pr. hverdag.

Dette kan i høj grad tilskrives den nye betjening med linje 250S, der giver en direkte forbindelse mellem det store erhvervsområde omkring Gladsaxe Møllevej, Metro Cityringen og Københavns Hovedbanegård.

I Bagsværd, har linje 250S ikke haft samme succes som ved Gladsaxe Møllevej, hvilket kan skyldes, at mange rejser til Bagsværd fra København fortsat, er hurtigere med S-toget, ligesom linjen ikke kommer ind i erhvervsområdet og dermed helt tæt på virksomhederne.



Figur 1 – Linjeføring for linje 250S.

Forslag om grendeling af 250S

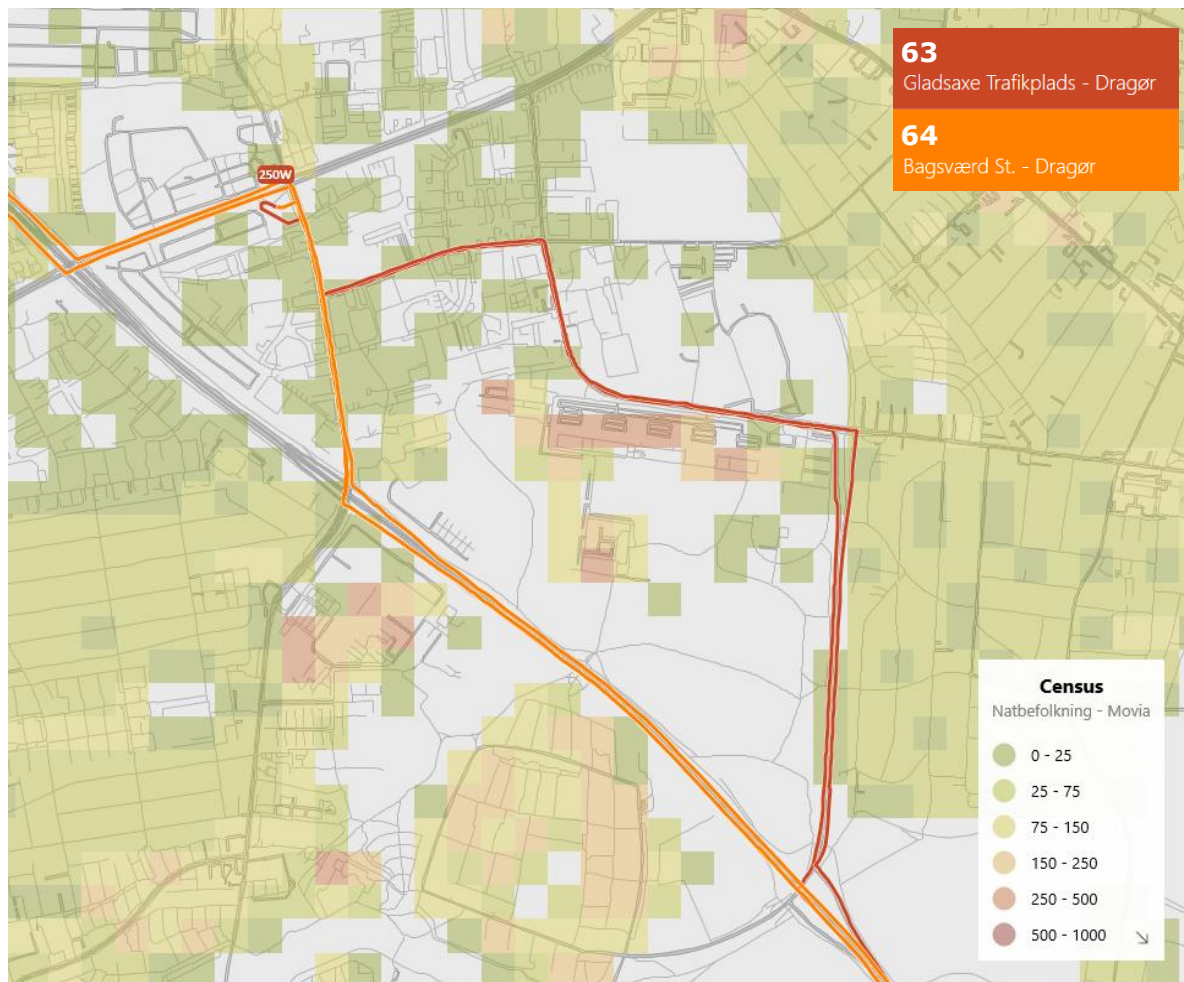
Gladsaxe Kommune ønsker linje 250S grendelt, så både Høje Gladsaxe og den sydlige del af Gladsaxe Møllevej betjenes. Da løsningen konflikter med S-bus konceptet, vil en konsekvens af en grendeling vil være, at linje 250S konverteres til to selvstændige buslinjer, her kaldet 63 og 64, hvor:

- **Linje 63** - betjener Vandtårnsvej og Høje Gladsaxe og har rute mellem Gladsaxe Trafikplads og Dragør Stationsplads.
Frekvens - 3/2/2/1
- **Linje 64** – betjener Hillerød motorvejen og Gladsaxe Møllevej og har rute mellem Bagsværd St. og Dragør Stationsplads.
Frekvens - 3/2/1/0

Linjeopdelingen fremgår af nedenstående kort.

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

Det skal bemærkes, at den samlede betjening af København, Tårnby og Dragør kommuner ikke ændres ved en grendeling. S-bus konceptet vil forsvinde og dermed også produktets stærke signalværdi, hvilket alt andet lige vil få en negativ effekt på passagerens opfattelse af servicen mv.



Figur 2 - Grendeling af linje 250S til to lokallinjer. Incl. befolkningstæthed.

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. Afhælpes af omnummerering.
- Passagerfremgangen på omkring 600 passagerer 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. Afhælpes af omnummerering.
- Konvertering af den højfrekvente linje 250S til to separate linjer med lokalbusfrekvens. Vil være til gene for brugere i Dragør, Tårnby og København.

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

Det er vanskeligt at vurdere passagereffekten ved en grendeling i Dragør, Tårnby og København. Det bliver imidlertid vanskelige at navigere i for passagererne og som tidligere nævnt vil signalværdien af S-bus konceptet forsvinde, hvorfor Movia vurderer, at grendelingen samlet set kan medføre lavere passagertilslutning og dermed en forringet driftsøkonomi for Region Hovedstaden.