

Til: Region Hovedstaden

Kopi til: JF

Dokumentnummer
1540731

Dato
27 02 2023

Sagsbehandler
MKL

Direkte
+45 36 13 15 56

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

Nyt Ringnet - tilpasning af busnettet i Region Hovedstaden

I forbindelse med anlæg af letbanen er der behov for at se på tilpasning af busnettet. For at sikre at tilpasningerne understøtter et sammenhængende net på tværs af kommunegrænser er der indgået et samarbejde mellem Movia og de berørte kommuner, kaldet Nyt Ringet.

Dette notat indgår i den første politiske drøftelse af de foreslåede tilpasninger af busnettet for Region Hovedstaden.

Afsnit 1 beskriver den overordnede kontekst og mobilitet i Nyt Ringnet-korridoren.

Afsnit 2 beskriver rammer og metoder for projektet.

Afsnit 3 beskriver det konkrete løsningsforslag for Region Hovedstaden.

Indhold

Nyt Ringnet - tilpasning af busnettet i Region Hovedstaden	1
1. Baggrund	2
2. Rammer og metode	8
Planprincipper	8
Proces og dialog på tværs	8
Koordinering ift. udbud	10
3. Nyt Ringnet	11
Fokusområder for Region Hovedstaden	11
Forslag til tilpasninger	13
Økonomi og forbehold	21
Fysiske tiltag	23

1. Baggrund

I juni 2013 indgik Transportministeriet, Region Hovedstaden og 11 kommuner en principaftale om at løfte den kollektive transport i Ringbyen ved at anlægge en letbane. Letbanens primære formål er at yde et kvalitetsløft af den kollektive transport og styrke udviklingen i form af øget beskæftigelse, uddannelse og vækst i hovedstadsregionen.

Anlægsarbejdet er i fuld gang og i 2025 vil en lang ventetid være ovre, når letbanen åbner. Ringbyen vil stå som forandret og letbanen er, kort sagt, en god og nødvendig anledning til at tilpasse og gentænke mobiliteten og styrke sammenhængen i den kollektive transport i og rundt om Ringbyen.

Mobiliteten i Ringbyen har længe været udfordret på grund af stigende biltrafik og øget trængsel. I 2013 forventede Trængselskommissionen en stigning i biltrafikken på 10 pct. frem mod 2025 – i 2019 var den steget med 13,5 pct. I dag foretages 57 pct. af borgernes daglige ture med bil, mens kollektiv trafik kun udgør 8 pct. af de daglige ture. Den kommende letbane vil skabe en reduktion i trængslen med en grønne, mere miljøvenlig kollektiv transport til følge – og en tættere trafikmæssig relation blandt kommunerne i Ringbyen bliver også en realitet.

Det skaber samtidig et behov for en samlet koordinering såfremt en fælles gevinst i form af en styrket bæredygtig kollektiv transport samt øget beskæftigelse, uddannelsesmuligheder og vækst skal høstes.

Fire relevante anledninger til at tilpasse busnettet i de kommende år



Nye trafikknudepunkter

Letbanen skaber nye trafikknudepunkter

I Ring 3-korridoren vil nogle af de eksisterende stoppesteder blive nedlagt, mens mange af de nye letbanestationer vil blive større trafikknudepunkter. Her bliver det vigtigt at sikre gode sammenhænge med det lokale busnet.



Byudvikling

Byudvikling skaber behov for mobilitet

Der er planlagt byudvikling i mange af kommunerne i Ring 3-korridoren. Det betyder, at der vil være mere trafik. De nye byområder kan få brug for en øget busbetjening for skabe god forbindelse med den øvrige kollektive trafik.



Styrket busnet

Nemme rejseveje gør busnettet attraktivt

Det nuværende busnet i og omkring Ring 3 er løbene blevet justeret, særligt med fokus på de lokale behov. Flere steder er der potentiale for at få mere bus for pengene ved at gentænke det samlede busnet både internt i kommunerne, på tværs af kommunegrænser og i relation til letbanen.



Flere passagerer

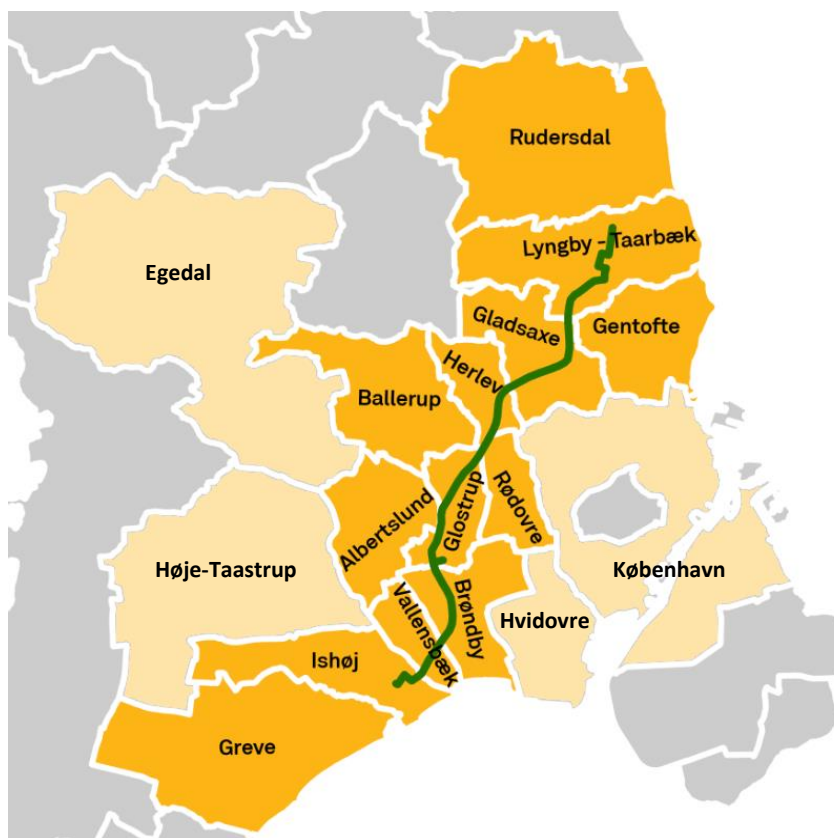
Flere skal vælge bæredygtig transport

De senere år har passagertallet været faldende. I forbindelse med den planlagte byudvikling og forventede vækst i Ring 3-korridoren er det vigtigt at styrke de bæredygtige transportformer, så flere vælger bus, tog og letbane frem for bil, både af hensyn til klima, trængsel og støj fra trafikken.

Et sammenhængende og attraktivt busnet vil understøtte letbanen

Nye trafikale knudepunkter åbner for omfattende byudvikling langs letbanen. Dette vil medføre en naturlig vækst i både indbyggertal og arbejdspladser, og dermed også potentiale for et større passagergrundlag for den kollektive transport. Det er vigtigt, at der er et attraktivt kollektivt tilbud i de nye byområder, så de nye borgere ikke medvirker til øget trængsel.

I denne udvikling er letbanen rygraden, men kan dog ikke stå alene. For at indfri letbanens potentiale kræver det, at borgerne oplever den samlede kollektive transport som sammenhængende og dermed attraktiv. Her er busnettets rolle at sikre både lokale busforbindelser og særligt dem, der går på tværs af kommunegrænser, vil være afgørende for, om borgerne oplever det kollektive trafiknet som sammenhængende og attraktivt. Derfor er Movia sammen med to regioner og 13 kommuner i gang med at undersøge, hvilke tilpasninger af busnettets, der vil være behov for i de kommende år. De 13 kommuner er vist på figur 1 og omtales i det følgende som Nyt Ringnet-korridoren.



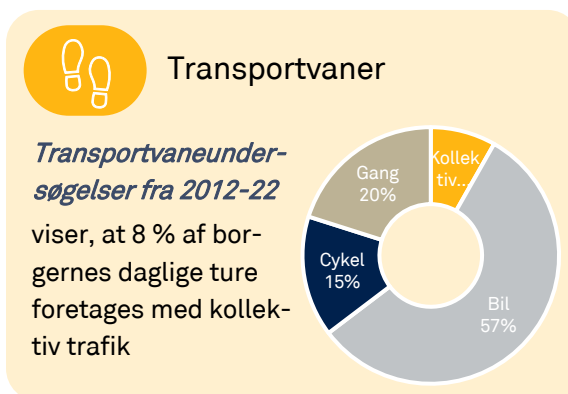
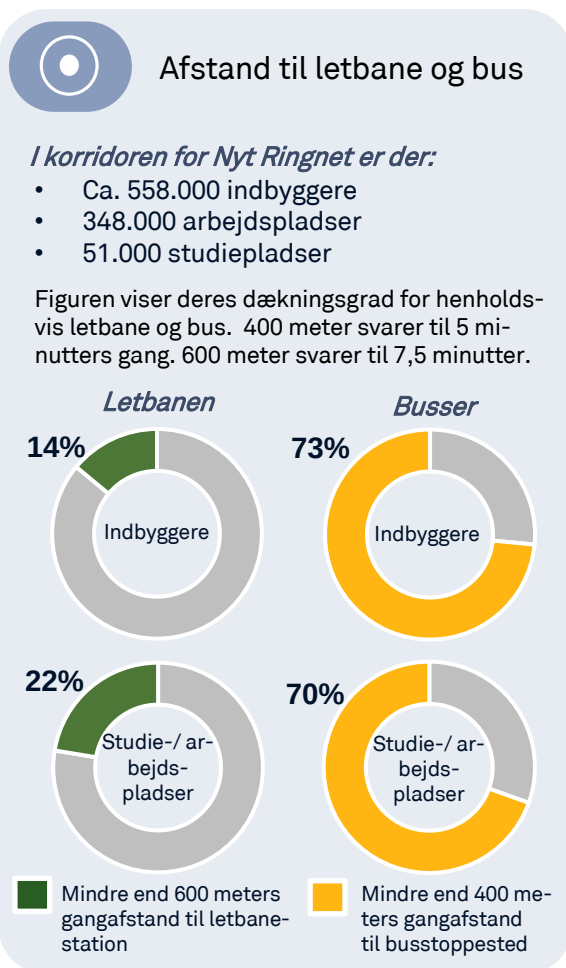
Figur 1: Kortet viser de 13 kommuner, som indgår i Nyt Ringnet-korridoren, og de fire nabokommuner, som følger projektet.

Samarbejde og koordinering blandt kommuner skal sikre letbanens målsætninger

Når letbanen åbner i 2025, er forventningen, at passagertallet i Ring 3 stiger markant, og der er tidligere sat en ambitiøs målsætning om 13-14 millioner årligt rejsende. En del af grundlaget for den forventede passagervækst skal findes i den omfattende byudvikling langs letbanen.

Den kollektive transport udgør i dag 8 pct. af alle ture i Nyt Ringnet-korridoren. Næsten hver tredje kollektive tur sker i kombination med S-tog, mens mindre end hver 10. kollektive tur sker i kombination med linje 300S, der erstattes af letbanen. En målsætning må derfor være, at andelen af kollektive ture i korridoren øges, ligesom andelen af ture, der sker i kombination med letbanen bør øges ift. den nuværende andel for linje 300S.

Nøgletal for Nyt Ringnet-korridoren



Kun gennem et koordineret og sammenhængende mobilitetstilbud langs letbanen og på tværs af kommunegrænser i Ringbyen, bliver det muligt at understøtte letbanens målsætning og indfri dens potentiale. Letbanen giver i sig selv et markant kvalitetsløft af den kollektive transport. I dag ligger ca. 14 pct. af indbyggerne og ca. 22 pct. af studie- og arbejdspladser i Nyt Ringnet-korridoren indenfor 600 meters gangafstand af en af de kommende letbanestationer. 70 pct. af alle indbyggere, studie- og arbejdspladser i korridoren ligger mindre end 400 meters gang fra et busstoppested. En vigtig del af en tilpasning af busnettet handler om at øge letbanens opland ved at skabe gode forbindelser til de nye letbanestationer, således at den kommer flest muligt til gavn

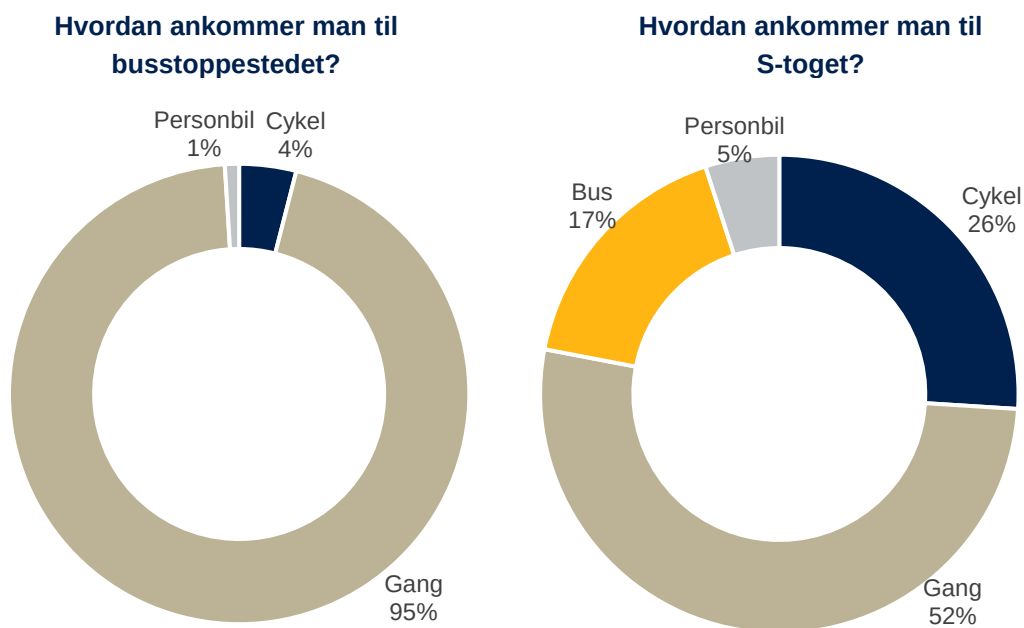
Fokus på at gøre den samlede rejse mere attraktiv

Borgerne transporterer sig på tværs af kommunegrænser. Derfor efterspørger de en kollektiv transport, der hænger sammen på tværs af transportmidler i en sammenhængende geografi. Fokusområderne i planlægningen af bustilpasningerne kredser primært om to områder. Sikring af god opkobling til letbanen og det øvrige banenet samt de elementer i den kollektive transport, som kunderne efterspørger - herunder forenkling, direkte forbindelser og sammenhæng på tværs. Derudover skal det sikres, at busnettet er forberedt til den byudvikling, der forventes i årene efter letbanens åbning. På den måde vil der også blive skabt grobund for, at ruterne (linjeføringerne) kan fastholdes, mens serviceniveauet (antal afgang) for betjeningen kan tilpasses i takt med den lokale udvikling.



Passagererne efterspørger en kollektiv transport, der hænger sammen på tværs af transportmidler

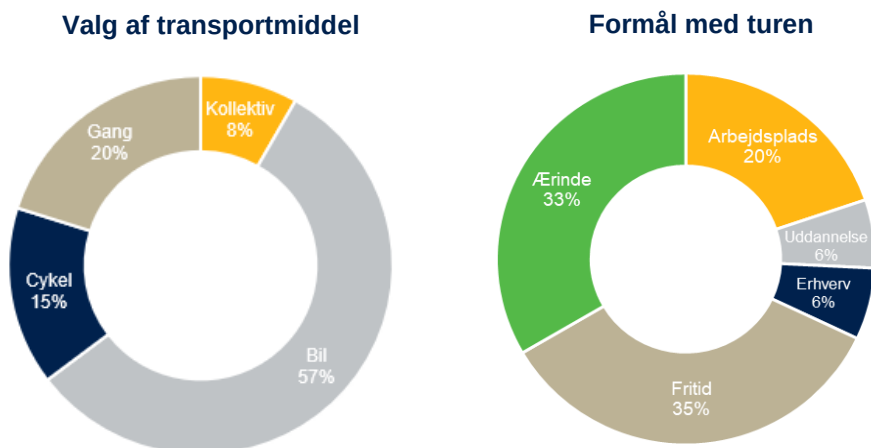
Kommunerne i Nyt Ringnet-korridoren består i høj grad af sammenhængende byområder med høj befolkningstæthed og flere større erhvervsområder. Det betyder, at der hver dag er mange mennesker, der transporterer sig til arbejde, studie mv. Busnettet skal både understøtte den lokale trafikbetjening og sikre god sammenhæng i hele korridoren. Et vigtigt aspekt i dette er at sikre gode skiftemuligheder på tværs af transportformer. I dag ankommer langt størstedelen af passagererne til busstoppestedet til fods. Det er derfor vigtigt at sikre gode sti- og gangforbindelser til stoppestedet. Til S-toget kommer omkring halvdelen af passagererne ved gang, mens cyklen og bussen er de næstmest anvendte transportmidler på turen til stationen. Man må forvente, at noget lignende vil være tilfældet ved letbanen, hvilket understreger vigtigheden af god sammenhæng mellem bus og letbane.



Figur 4 – Tilbringertrafikken i Nyt Ringnet-kommunerne, jf. Data fra Transportvaneundersøgelsen 2012-2022

Attraktiv kollektiv transport både for pendlere og fritidsrejsende

I planlægningen af busstrafikken er der ofte stort fokus på at sikre høj frekvens og stor kapacitet i spidstimerne. Det er med til at understøtte, at den kollektive trafik er et attraktivt valg i forbindelser med rejser til og fra arbejde og studie. I de 13 Nyt Ringnet kommuner udgør arbejds- eller studierelaterede ture ca. 1/3 af de rejser, som borgerne tager i løbet af en dag. Heraf udgør kollektiv trafik 17 pct. af rejserne.



Figur 2 - Transportmiddelvalg og turformål i Nyt Ringnet-kommunerne, jf. Data fra Transportvaneundersøgelsen 2012-2022

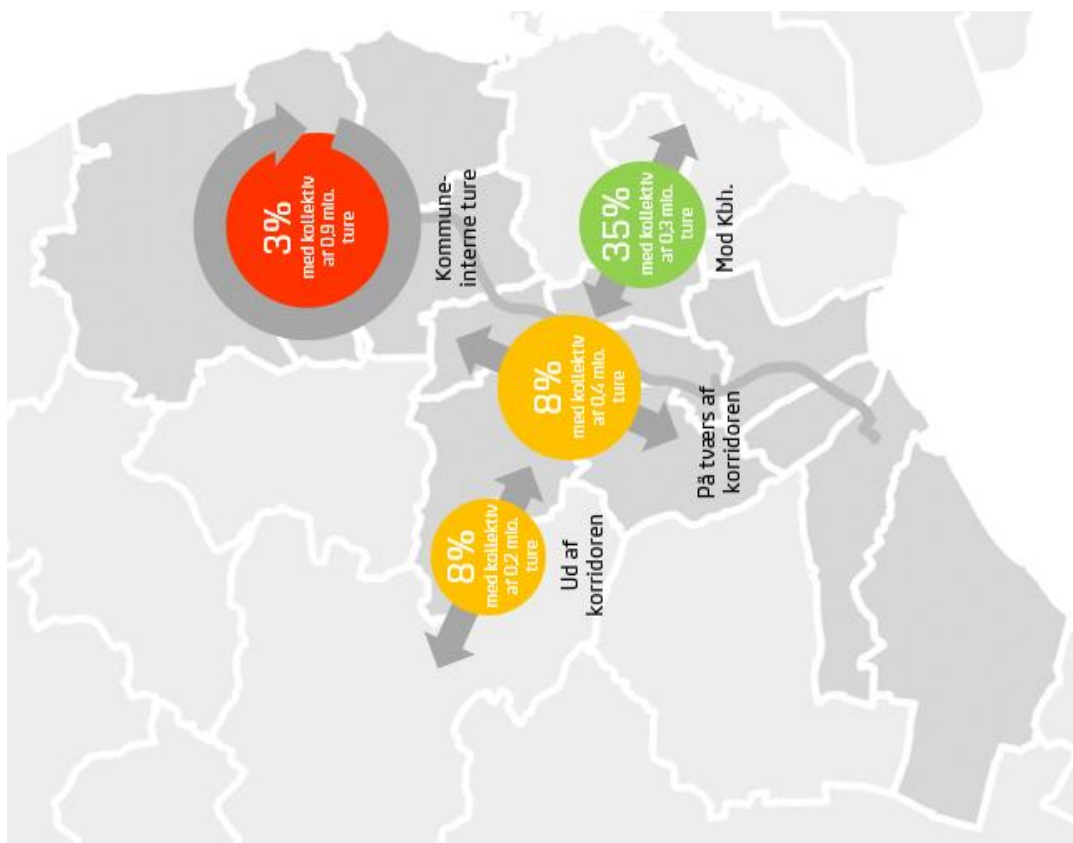
Samtidig udgør fritidsture også en ca. en tredjedel af borgernes daglige ture. Det er således også vigtigt, at busstrafikken bidrager til et attraktivt kollektiv trafiknet uden for myldretiden. I dag udgør kollektiv trafik kun 6 pct. af rejserne i forbindelse med fritid, og der er derfor et potentiale for at trække flere passagerer til den kollektive trafik, ved at styrke busdriften i eftermiddags- og aften timerne samt i weekenden.

Ses der på hvor godt den kollektive transport har fat i forskellige rejsestrømme, når der alene ses på bil og kollektive rejser, viser Connected Cars-data (gps-data fra biler) sammenholdt med Rejsekortdata, at den kollektive transport står stærkt i rejserelationen til/fra København, men svagere i de øvrige rejserelationer. Omkring 70 pct. af kollektive- og bilture med start i Ringby-kommunerne er interne eller på tværs af korridoren, hvor den kollektive andel er særligt lav for de kommuneinterne ture. Således viser Krydshenvisning til figur 3, at kun 3 pct. af de kommuneinterne rejser foretages med kollektiv transport, mens det på tværs af kommunerne i korridoren er 8 pct. af turene der foretages med kollektiv transport. Tilsvarende foretages 8 pct. af turene ud af korridoren (ud af byfingrene) med kollektiv transport.

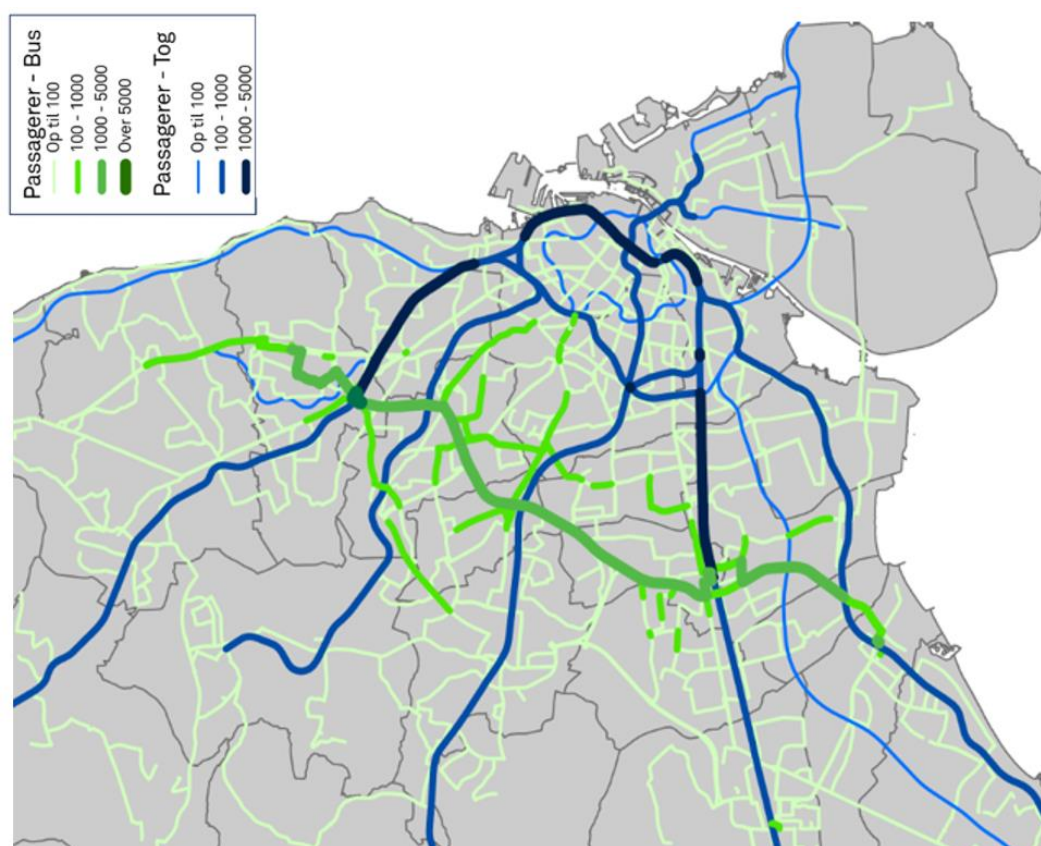
I rejserelationer ind mod København er der et godt udbud af kollektiv transport i form af S-tog og et busnet der i høj grad er tilrettelagt ud fra at bringe til og fra S-togsnettet, mens den kollektive transport på tværs af byfingrene har vanskeligere ved at konkurrere med bilen, da busserne kun få steder kan køre trængselsfrit. Der er dermed en sammenhæng mellem hvor godt det kollektive tilbud er og mange der anvender det

Der er med åbningen af letbanen i 2025, således et potentiale for at øge andelen af kollektive rejser i korridoren, hvis der samtidig sikres god sammenhæng og skiftemulighed ved de nye knudepunkter.

I dag er der en stor andel af sammenhængende kollektive rejser i Ring 3 og passagererne i den nuværende linje 300S, der kører på Ring 3 og erstattes af letbanen, kommer fra en stor geografi. Således foretages 29 pct. af turene i korridoren i kombination med S-tog og hver tredje tur med linje 300S starter eller slutter i andre kommuner end dem hvor linjen kører. Figur 4



Figur 3 - Andel af kollektive rejser, når der alene ses på rejser med bil og kollektiv transport i Ringby-kommunerne (ture pr. dag med start i Ringby-kommunerne i 2022)



Figur 4 - Kort over rejsestrømme for rejser hvor 300S/30E indgår på hele eller dele af rejsen (kilde: Rejsekortdata, 2020)

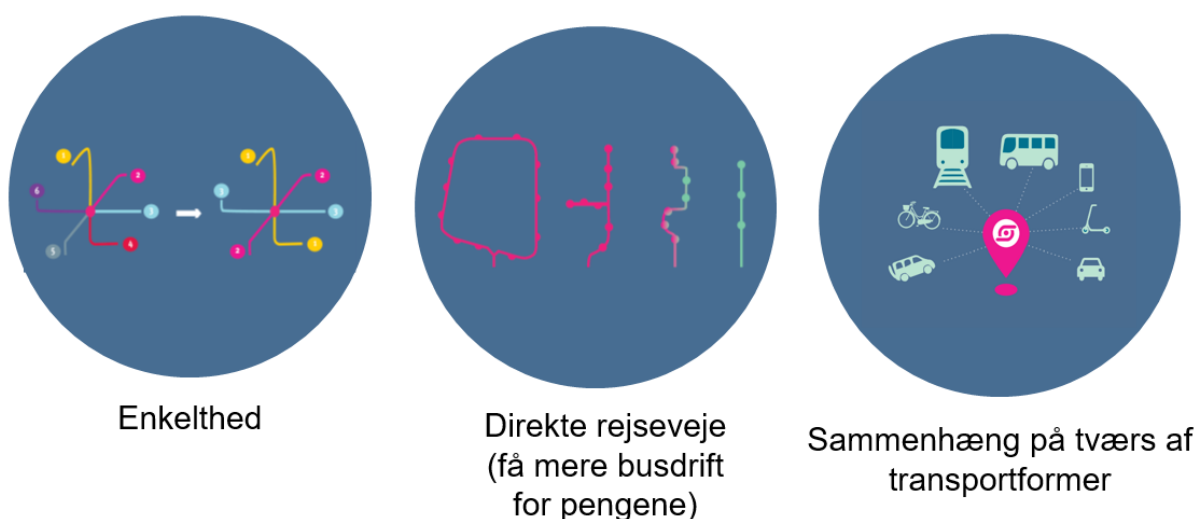
2. Rammer og metode

I arbejdet med at tilpasse busnettet har rammen for tilpasningen været en vigtig parameter i planlægningen. Movia har derfor i samarbejde med kommunens administration drøftet rammerne, herunder lokale fokusområder og den økonomisk ramme, for oplægget til et tilpasset busnet.

Planprincipper

Ud over rammerne for arbejdet med tilpasning busnettet til letbanen og den lokale byudvikling, er der også taget udgangspunkt i nogle af de planlægningsprincipper, der fungerer i den geografiske Nyt Ringnet dækker og som kundepræferenceundersøgelser viser at borgerne efterspørger.

De tre primære principper for planlægningen af Nyt Ringnet har været at skabe god sammenhæng i den kollektive transport gennem gode forbindelser til baner, herunder letbanen, og knudepunkter, at effektivisere driften gennem mere direkte ruter og at skabe enkelhed i nettet. Nedenstående figurer illustrerer principperne.



Figur 5 - Principper for planlægningen

Når busnettet tilpasses, er det samtidig fornuftigt at se på om driften kan effektiviseres. Det kan den fx ved at se på, hvor potentialet for flere passagerer i den kollektive transport er størst, men også ved at skabe et mere enkelt busnet, der tilbyder mere direkte forbindelser til baner og knudepunkter. Begge dele vil medvirke til at få mere busdrift for pengene.

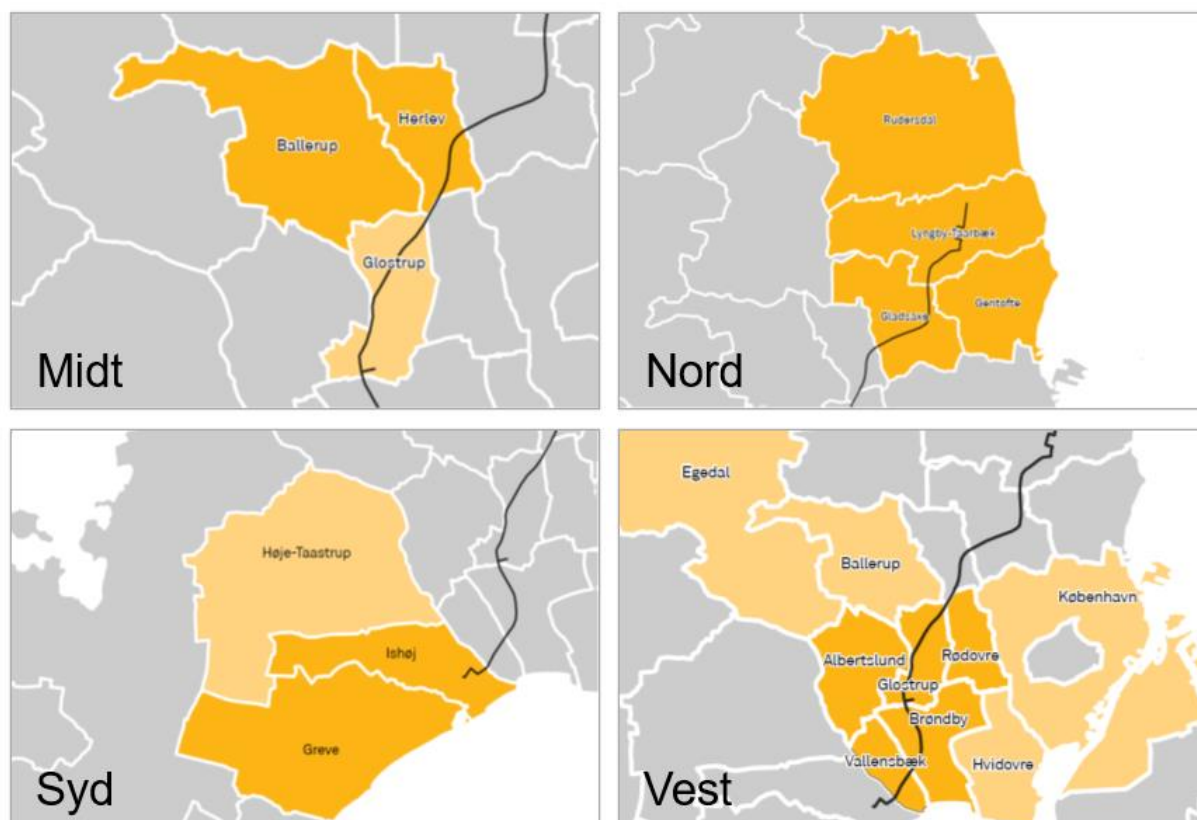
Proces og dialog på tværs

Ligesom borgerne rejser på tværs af kommunegrænser, er busnettet i Ringbyen også planlagt på tværs af kommunegrænser. Det betyder, at fremtidige tilpasninger skal ske i tæt samarbejde mellem kommunerne, så busnettet skaber sammenhæng på tværs af kommunegrænser. For at fokusere arbejdet med at koordinere på tværs af kommunegrænser foreslås, at kommunerne i planlægningsprocessen inddeles i fire kommunegrupper. Kommunegrupperne¹ er opdelt geografisk efter hvilke buslinjer, de har tilfælles. Der er kommuner, som ikke har en direkte kobling til den kommende letbane, men som stadig er en del af

¹ Kommunegruppernes inddeling:

- Nord: Rudersdal, Lyngby-Taarbæk, Gladsaxe og Gentofte, samt Region Hovedstaden.
- Midt: Primært Ballerup og Herlev samt Region Hovedstaden. Sekundært Glostrup og Gladsaxe.
- Vest: Primært Albertslund, Glostrup, Rødovre, Vallensbæk og Brøndby, samt Region Hovedstaden. Sekundært Egedal, Ballerup, Hvidovre og København.
- Syd: Primært Ishøj og Greve, samt Region Hovedstaden og Region Sjælland. Sekundært Høje-Taastrup.

Nyt Ringnet. Det skyldes, at der er et stort potentiale for at skabe sammenhæng mellem disse kommuner og letbanen og på den måde styrke de tværgående forbindelser i korridoren.

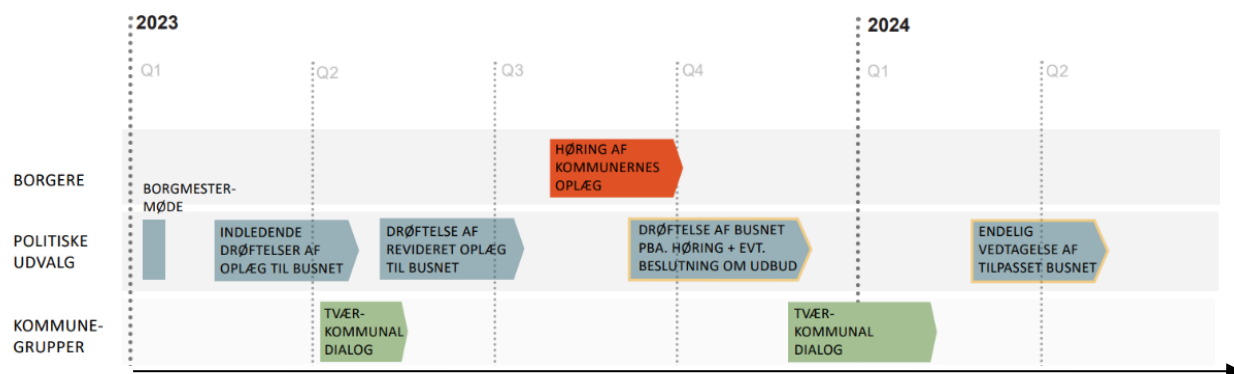


Figur 6 - De fire kommunegrupper i Nyt Ringnet samarbejdet

Movias administration har i samarbejde med en teknisk direktør-gruppe udarbejdet et forslag til en fælles planlægningsproces kan forløbe, jf. figur 5. I processen frem mod beslutningen om tilpasninger af busnettet er der indlagt mulighed for op til to politiske behandlinger forud for en eventuel borgerinddragelse i efteråret 2023. Samt to efterfølgende behandlinger. Movia anbefaler, at der i 2023 fokuseres på at beslutte selve busnettet både lokalt og i den samlede geografi. Senere i foråret 2024 lægges op til, at den endelige beslutning får fokus på at fastlægge serviceniveauet for de enkelte buslinjer, herunder hvilke frekvenser, der skal være i betjeningen.

Det er forventningen, at behovet for møder stiger, jo tættere man kommer på selve beslutningen om Nyt Ringnet. Movia foreslår, at de fire kommunegrupper indgår som hjælp til afgrænsning af den tværgående politiske dialog. Processen kan understøtte, at kommuner og regioner kan koordinere deres trafikbestilling af bustilpasninger i april 2024, hvorefter Movia kan nå at få gjort dem klar til drift i forbindelse med åbning af letbanen i 2025.

Som udgangspunkt lægger Movia op til en fælles borgerdialog. En borgerdialog på tværs af de involverede kommuner og regioner kan vise sig at være af høj værdi. Det er gennem en fælles borgerdialog, at borgere (og virksomheder) kan opnå en dybere indsigt i planlagte ændringer i busnettet i forhold til alle led af deres rejsebehov, hvilket åbner for en stærkere imødekommenhed for fremtidige beslutninger.



Figur 7 - Proces frem mod bestilling af Nyt Ringnet

Koordinering ift. udbud

I Movias område genudbydes busdriften løbende i en proces, der følger den ordinære trafikbestillingsproces. I Ringbyen står flere buslinjer over for at skulle genudbydes og indgår i udbuddene A22 og A23. Da beslutningstidspunktet for Nyt Ringnet afviger fra den ordinære trafikbestillingsproces, betyder det, at der for de omfattede buslinjer skal tages stilling, hvilken drift der skal genudbydes og/eller idriftsættes allerede i oktober 2023. På baggrund af administrativ dialog med de berørte kommuner og regioner vil Movia udarbejde et udbudsgrundlag, der peger ind i den forventede betjening, men også rummer den fornødne fleksibilitet.

Følgende regionale linjer der kører i Ring 3-korridoren, indgår i de to udbud.

A22: 91N, 94N, 123, 250S og 600S

A23: 200S og 350S

A22 - For linje 123 er kontraktens rammer tilpasset, så der er indlagt ekstra fleksibilitet i kontraktperioden til en større udvidelse. En eventuel udvidelse af driften kan med fordel besluttes i oktober 2023 (dette af hensyn til operatørens bestilling af busmateriel), men kan også besluttes på et senere tidspunkt fx i forbindelse med bestilling af Nyt Ringnet i foråret 2024.

For linje 600S skal der træffes beslutning senest i oktober 2023 ift. fastlæggelse af den fremtidige endestation i linjens sydlige ende. Dette af hensyn til etablering af ladeinfrastruktur.

For linje 200S og 350S gælder, at der skal træffes beslutning om udbudsgrundlaget senest i oktober 2023. Der er for begge linjer forslag om tilpasninger i forbindelse med Nyt Ringnet.

Tilpasningsforslagene er beskrevet i det følgende.

3. Nyt Ringnet

Fokusområder for Region Hovedstaden

Hovedformålet med Nyt Ringnet er at sikre, at busnettet bidrager til et sammenhængende og attraktivt udbud af kollektiv transport.

Region Hovedstaden har ansvaret for en række af de strategiske linjer i Nyt Ringnet-korridoren, mens letbanekommunerne og flere nabokommuner har ansvaret for de lokale buslinjer. For at skabe synergi mellem letbanen, dens nye knudepunkter og byudviklingen, der pågår i korridoren, er der behov for at se på om busnettet og sammenhængen i det kollektive net kan styrkes. Dette med henblik på, at så mange borgere og virksomheder som muligt kan få gavn af letbanen, når den åbner.

Region Hovedstaden har med sin trafik- og mobilitetsplan fra 2019 sat mål om:

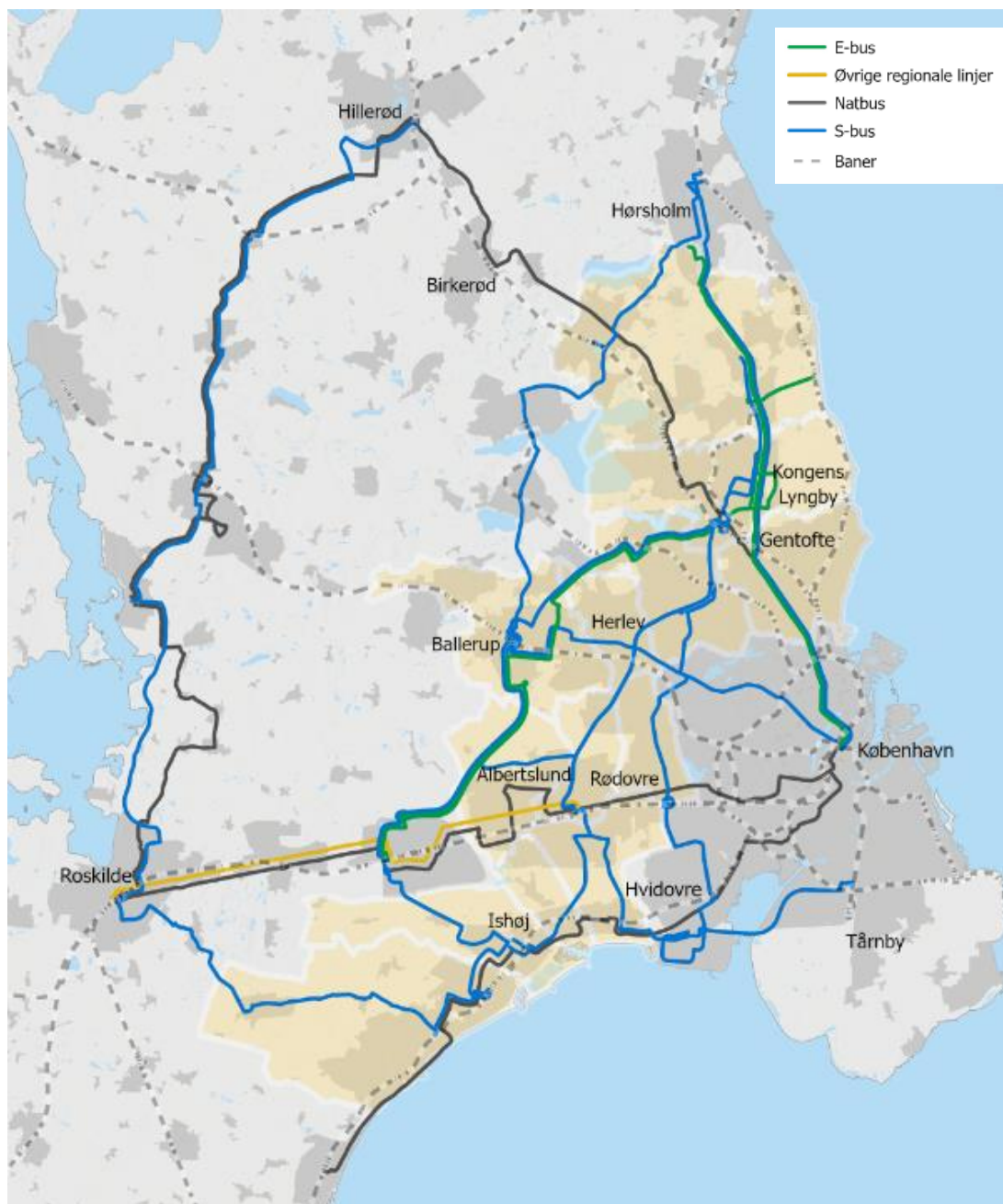
- at imødegå den stigende trængsel og understøtte god mobilitet for borgere, arbejdstagere og besøgende i regionen.
- at borgere skal kunne pendle mellem bolig og arbejde/uddannelse på tværs af regionen uden unødigt spildtid på en måde, der bidrager til en sund, attraktiv og klimavenlig hovedstadsregion.
- at andelen af pendlere, som transporterer sig alene i bil, skal bringes ned, og den kollektive transport skal optage en del af væksten i transportbehovet i regionen.

For at nå disse mål har regionen peget på fem udviklingsområder og tilhørende indsatser, hvor Indsats 1 har til formål at styrke det kollektive hovednet, mens Indsats 9 har til formål at sikre effektive skift i knudepunkter. Begge indsatser er relevante ift. at tilpasse busnettet til den kommende letbane i Ring 3-korridoren.

Nuværende busnet

Nyt Ringnet-korridoren betjenes i dag af 17 regionale og 67 kommunale buslinjer. De regionale buslinjer består af otte S-busser, tre E-busser, to øvrige mellembyer linjer og fire natbusser.

I 2023 forventes flere end 20 mio. passagerer at benytte buslinjerne i korridoren, der har godt 550.000 indbyggere og 400.000 studie- og arbejdspladser. Godt 70 pct. af alle indbyggere og arbejds- og studiepladser har i dag mindre end 400 meter til nærmeste busstoppested. Når letbanen åbner, vil cirka 14 pct. af indbyggerne og 22 pct. af stude- og arbejdspladserne i korridoren have mindre end 600 meters gangafstand til en letbanestation.



Figur 8 - Nuværende regionalt busnet i Nyt Ringnet-korridoren
(kommuner vist med lysegul markering)

Forslag til tilpasninger

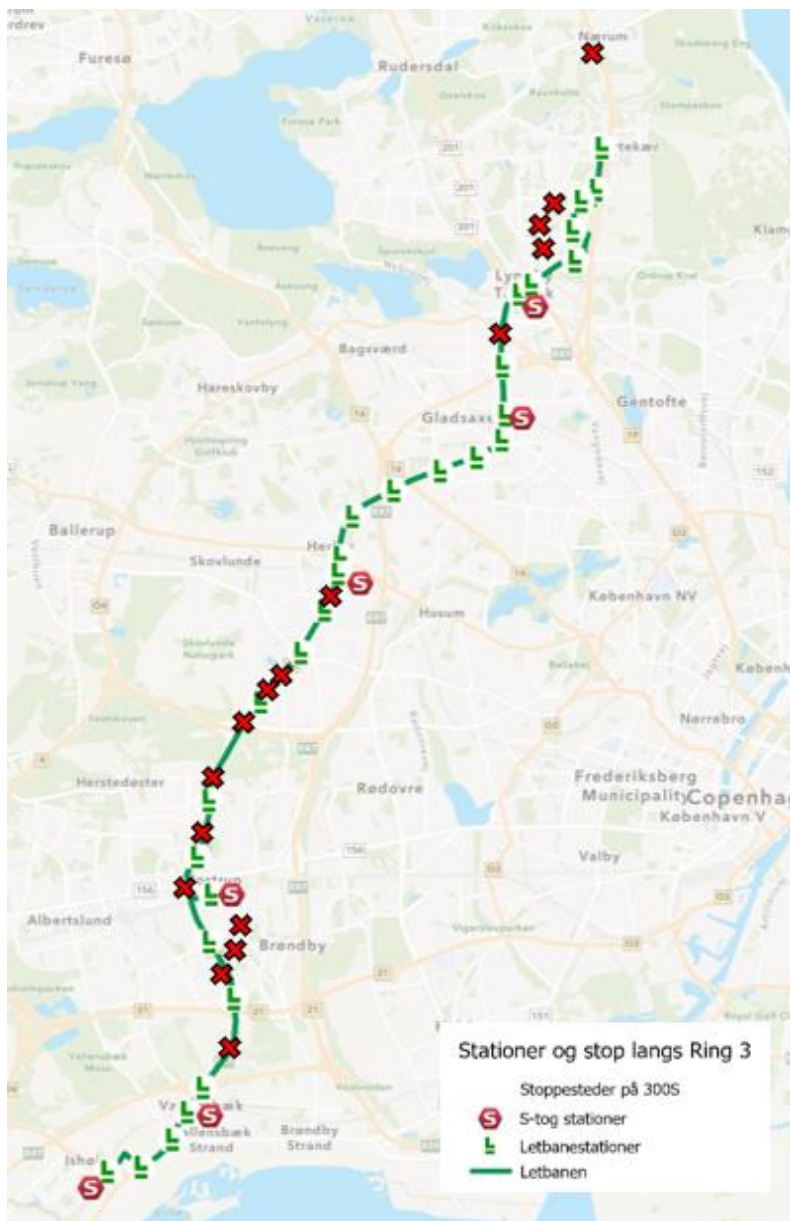
De regionale buslinjer i korridoren indgår i det kollektive hovednet og er kendetegnet ved at binde bane-net og byområder sammen på tværs af kommuner og byfingre. Åbningen af letbanen i 2025, planerne om BRT på flere linjer i fremtiden og byudvikling, både den der er sket, og den der forventes de kommende år, er en god anledning til at se på hvor tilpasningen af betjeningen med fordel kan implementeres. I udarbejdelsen af tilpasningsforslagene har der været fokus på opkobling til de nye knudepunkter, understøttelse af byudvikling og fremtidssikring af busnettet.

Der er opstillet et basisforslag, der tager udgangspunkt i et uændret tilskudsbehov ift. det nuværende². Desuden er der opstillet en række tilkøbsmuligheder.

Linje 300S

Linjen kører i dag på Ring 3 og nedlægges når letbanen åbner. Letbanens linjeføring og stationer afviger flere steder fra linje 300S. Således har letbanen 29 stationer mod 44 stoppesteder på linje 300S, ligesom ruten for letbanen afviger to steder ift. ruten for linje 300S. Det giver anledning til at se på, hvordan de nye knudepunkter understøttes bl.a. ved at sikre god sammenhænge med det lokale og regionale busnet.

Nedlæggelsen vil medføre, at Region Hovedstadens tilskud på til linje 300S (og 30E³) på 46,5 mio. kr. pr. år bortfalder.



Figur 9 - De kommende stationer på letbanen samt de nuværende stoppesteder på 300S der ikke betjenes af letbanen

² Budget 2023 2. Behandling.

³ Linje 30E blev nedlagt i august 2022, hvor driften blev indlemmet i linje 300S.

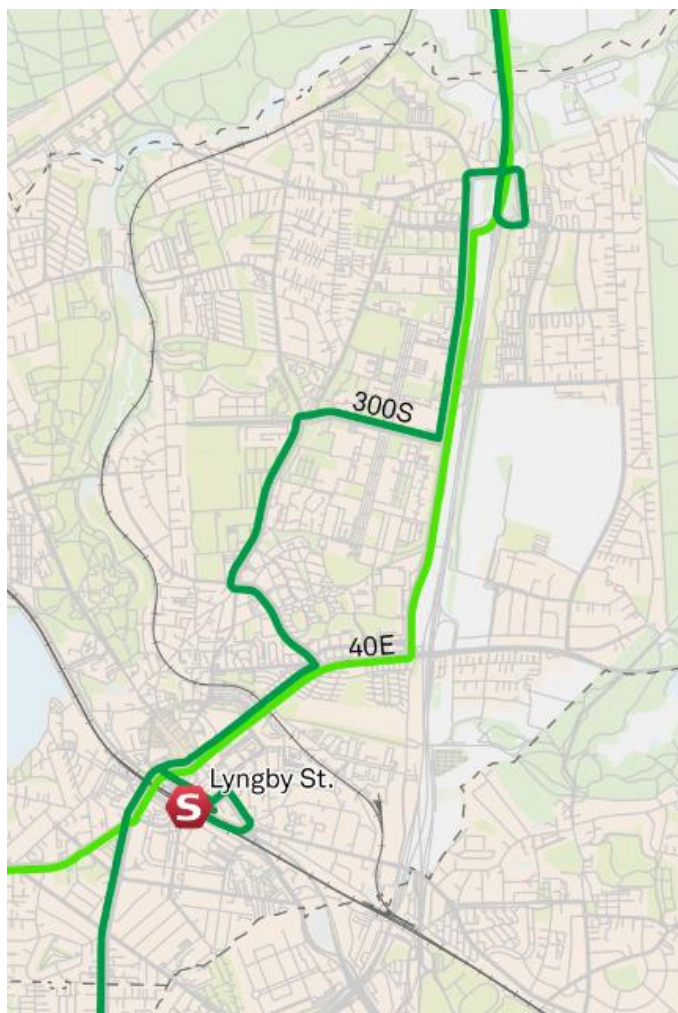
Linje 40E - basis

Linje 40E kører mellem Høje Taastrup St. og Skodsborg St. Ud over at supplere linje 400S på Ring 4, giver linje også direkte forbindelse mellem DTU Lyngby og DTU Ballerup, ligesom linjen giver direkte forbindelse fra regionaltoget og S-tog fra fire baner. til erhvervsområder.

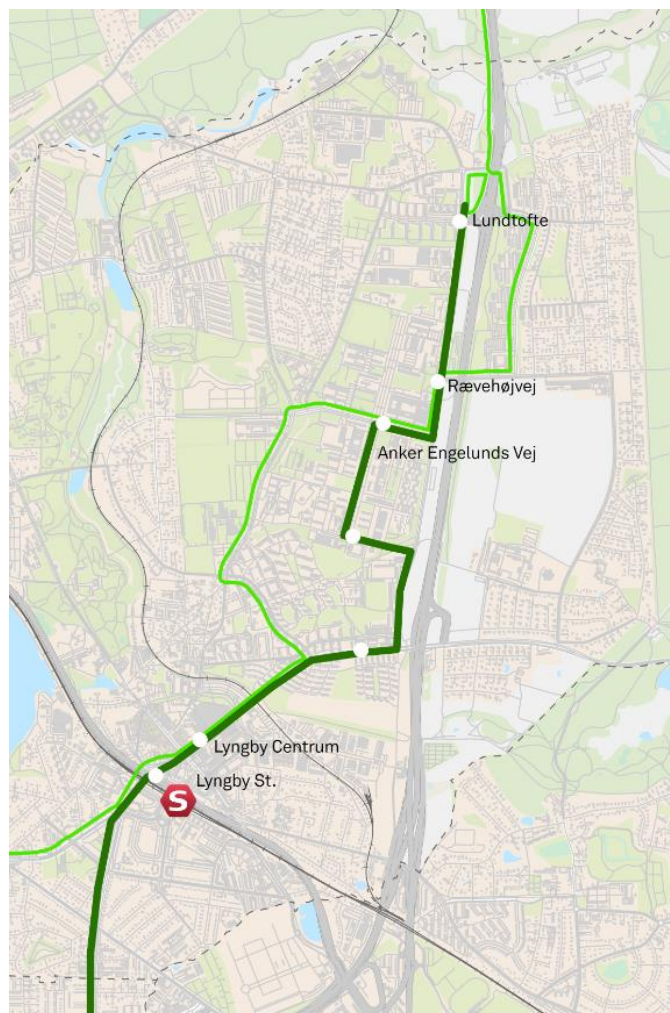
Linjen betjener bl.a. Lundtofte og DTU og vil, hvis ruten ikke ændres, kører parallelt med letbanen på store dele af Lundtoftegårdsvej.

I basisforslaget foreslås linjens rute derfor ændret, således at paralleldrift undgås samtidigt med, at en af de strækninger linje 300S betjener i dag, men letbane ikke dækker, fortsat vil have højfrekvent betjening. Ruteændringen betyder, at linje 40E mellem Lyngby Centrum og Lundtofte i stedet for at kører ad Klampenborgvej og Lundtoftegårdsvej, vil kører ad Sorgenfrigårdsvej, Lundtoftevej, Anker Engelundsvej, Lundtoftegårdsvej, Rævehøjvej, Eremitageparken og Vejporten.

De to kort nedenfor viser hhv. den nuværende betjening med linje 300S og 40E og den fremtidige betjening med letbanen og den foreslåede rute på linje 40E.



Figur 11 - Nuværende betjening af DTU med 300S og 40E



Figur 11 - Foreslået betjening af DTU med 40E og letbanen

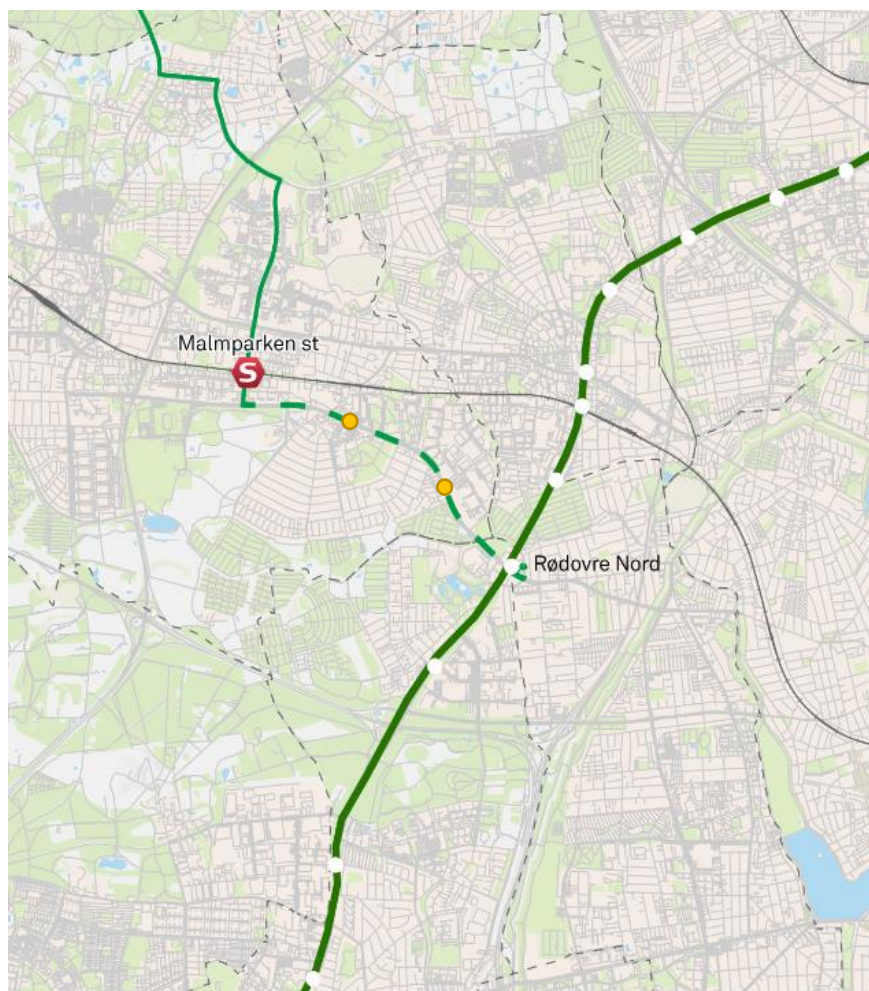
I basisforslaget vil betjeningsomfanget på linje 40E være uændret ift. i dag, hvor linjen har drift i dagtimerne på hverdage. Ruteændringen forventes at medføre 380.000 flere påstigere pr. år, hvilket betyder, at ændringen samlet set vil reducere tilskudsbehovet med mellem -1,2 til -1,5 mio. kr.

Linje 55E - basis

Linje 55E kører i dag mellem Allerød St. og Malmparken St., hvor linjen forbinder større by- og erhvervsområder på tværs af tre S-fingre.

I basisforslaget forlænges linje 55E til Rødovre Nord St. og vil medvirke til at styrke forbindelse fra letbanen ud mod de erhvervs- og boligområder, som linjen i dag betjener. Bl.a. vil hele Lautrup få en direkte forbindelse til letbanen, ligesom forlængelsen vil give kortere rejsetid for dem der rejser ml. fx Værløse og Ejby Industrikanter og Rødovre.

Mellem Malmparken St. og Rødovre Nord St. foreslås det, at linje 55E får stop på Ballerup Boulevard ved de eksisterende stop ved Center Syd og der genetableres stoppesteder ved Mileparken for også at give forbindelse til letbanen herfra.



Figur 12 - Foreslået forlængelsen af ruteføring for linje 55E og stop ml. Malmparken og Rødovre Nord

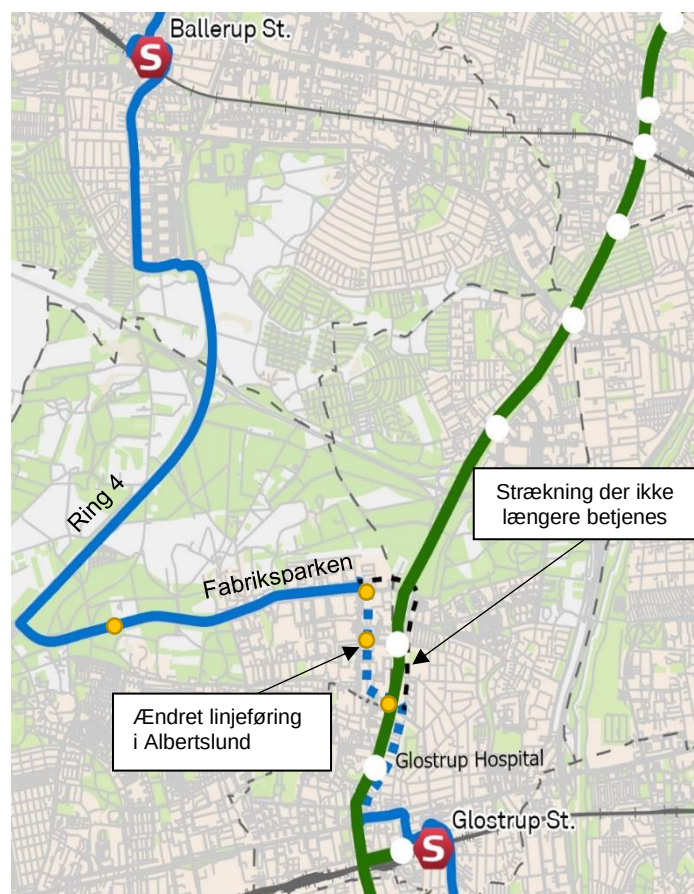
Rødovre Nord St. forventes at blive et nyt stort knudepunkt med egen busterminal. Rødovre Kommune vil i deres behandling af Nyt Ringnet tage stilling til, om linjerne 7A, 12 og 13 skal have endestation på Rødovre Nord St.

I basisforslaget vil betjeningsomfanget på linje 55E være uændret ift. i dag hvor linjen alene har drift i myldretiderne på hverdage. Forslaget vil medføre et øget tilskudsbehov på 1,0-1,2 mio.kr. Samtidig forventes antallet af påstignere på linje 55E at stige med 110.000 om året som følge af forlængelsen til Rødovre Nord St.

Linje 500S - basis

Linje 500S kører mellem Kokkedal St. og Ørestad St. og betjener to regionaltogetsstationer og syv S-togsstationer. I dag har linjen forskellig ruteføring mellem Glostrup St. og Ballerup St. i dagtimerne på hverdage ift. aften og weekend, da passagerpotentialet aften og weekend i dag ikke er stort på denne strækning. Dog planlægges der en betydelig byudvikling af Hersted Industripark i Albertslund Kommune, hvor erhvervsområdet over en årrække planlægges omdannet til i alt 12.000 boliger og flere tusinde arbejdspladser. Omdannelsen vil i første fase ske nærmest letbanestationen Glostrup Nord og vil medføre et ændret mobilitetsbehov i området.

Derfor foreslås det i basisforslaget, at alle ture i fremtiden føres gennem Hersted, så der også her vil være aften og weekendbetjening. Samtidig foreslås det, at linjen i stedet for at kører parallelt med letbanen på Ring 3 mellem Fabriksparken og Gl. Landevej, føres ad Smedeland for dermed at dække en større del af det nye byudviklingsområde i Hersted. I den forbindelse bør der etableres stoppesteder for linje 500S på Smedeland umiddelbart vest for den kommende letbanestation, Glostrup Nord, ligesom der vil være et behov for etablering af nyt stoppested på Smedeland ved Fabriksparken. Dertil kommer at stoppesteder på Gl. Landevej bør opgraderes til S-busstandard.



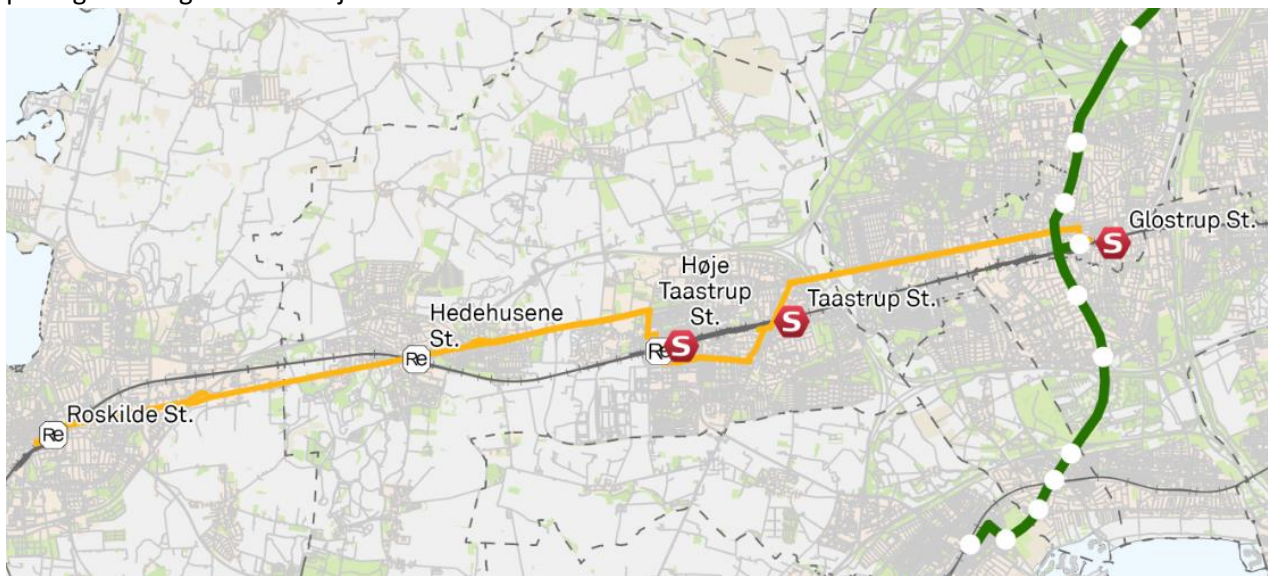
Figur 13 Foreslået linjeføring for 500S, samt nye / opgraderede stoppesteder

Desuden foreslås det, at genetablerer de to stoppesteder på Vestskovvej øst for Herstedvestervej, så 500S kan betjene disse. De to nedlagte stoppesteder er placeret med tilslutning til stinet der giver forbindelse til den nordlige del af boligområdet Herstedvester. Opsættes der cykelparkering ved stoppestederne, vil oplandet til stoppestedet øges og det bliver nemt at kombinere bus og cykel. Stoppestedet vil især være relevant for rejsende mod Ballerup, men vil også med fordel kunne benyttes hvis man rejser mod Brøndby Strand, Avedøre Holme og Ørestad.

I basisforslaget vil betjeningsomfanget på linje 500S overordnet set være uændret, dog vil Hersted Industri kvarter få betjening aften og weekend, hvor der i dag ikke er betjening med 500S. Forslaget vil medføre et øget tilskudsbehov på 0,2-0,4 mio. kr. Samtidig forventes antallet af påstigere på linje 500S at stige med 40.000 om året, som følge af den øgede betjening af Hersted Industripark og Herstedøster.

Linje 123 – tilkøb

Linje 123 kører i dag mellem Roskilde St. og Glostrup St., hvor linjen fungerer som tilbringer til banenettet ved fem stationer. Der er gennem de senere år blevet investeret i bedre fremkommelighed på 123, og den er en attraktiv linje med et stort passagergrundlag. Flere steder langs linjens rute er der sket og planlægges byudvikling i form af boliger, herunder i Nærheden ved Hedehusene, Fængselsområdet og Coop-byen i Albertslund. Dermed er der et potentiale for passagervækst på linjen, og 123 vil blive en vigtig linje i forhold til at styrke forbindelsen til letbanen, fordi den vil være en direkte buslinje til letbanen for de mange passagerer langs Roskildevej.



Figur 14 - Ruteføring for linje 123 og letbanen

Linje 123 har i dag 4 afgang i timen i dagtimerne hverdage, mens der er 3 afgang i timen i weekenden og 2 afgang i timen om aftenen alle ugens dage.

Som tilkøb på linjen foreslås antallet af afgang øget fra 4 til 6 afgang i timen i myldretiderne og fra 2 til 3 afgang i timen om aftenen. Forslaget vil medføre et øget tilskudsbehov på 3,5-3,7 mio.kr. Samtidig forventes antallet af påstigere på linje 123 at stige med 550.000 om året, som følge af det øgede betjeningsomfang.

Linje 400S og 400 – basis

I dag kører linje 400S og 400 ad samme rute på det meste af strækningen mellem Hundige St. og Lyngby St. 400S kører i dagtimerne, mens linje 400 kører om aftenen. Der er en kort strækning i Ballerup, hvor de to buslinjer ikke følger samme rute: 400S kører ad Sydbuen og Hold-An Vej, hvor 400 kører ad Magleparken. Desuden standser linje 400 ved flere stoppesteder, end 400S gør. Der er dog relativt få passagerer, der benytter disse stoppesteder.

Linjen indgår i BRT-programmet, hvor der i marts 2022 blev offentliggjort en forberedende analyse af BRT i Ring 4-korridoren, mens den næste fase som er en miljøkonsekvensundersøgelse netop er igangsat og forventes offentliggjort i foråret 2024.

I basisforslaget for Nyt Ringnet foreslås det at lægge de to buslinjer sammen til én linje, så 400 fremover kører ad samme rute og betjener de samme stoppesteder som linje 400S. Det vil forenkle busnettet, og gøre det lettere for passagererne at overskue deres rejse.

Hvis der anlægges BRT i Ring 4, vil de to buslinjer under alle omstændigheder blive lagt sammen, og det kan være en fordel at implementere sammenlægningen sammen med de øvrige Nyt Ringnet-tiltag, så det overordnede busnet ikke ændres ad flere omgange.

Der er set på de stoppesteder der alene betjenes af linje 400 og det vurderes at de fleste er så lidt benyttede eller ligger så relativt tæt på stoppesteder der i dag betjenes af linje 400S, at det vil have lille effekt ikke at betjene disse i fremtiden. Dog foreslås det, at stoppestedet Helgeshøj Allé i Høje-Taastrup på linje 400 fremover betjenes af linje 400S, ligesom der bør se på om genopretning af stoppesteder ved Hedeparken i Ballerup er mulig og harmonerer med en fremtidig BRT, så 400S kan betjene disse.

De stoppesteder der i dag alene betjenes af linje 400, benyttes i dag af knap 30 passagerer, hvoraf 15-17 passagerer benytter de stop der foreslås overtaget af 400S. De øvrige passager henvises til eksisterende stoppesteder på linje 400S.

Figuren viser liste over stoppesteder på linje 400 og 400S, hvor stoppestederne i bokse alene betjenes af linje 400 om aftenen i dag. Stoppesteder med blå markering er dem der foreslås indlagt på linje 400S.

I basisforslaget vil 400S have samme driftsomfang, som 400 og 400S til sammen har i dag, ligesom passagertallet samlet forventes at være uændret ved en sammenlægning. Sammenlægningen vil derfor neutral ift. det nuværende tilskudsbehov på de to linjer.

Stoppested	Hverdage	Lørdag	Søndag	
Samlet passagertal linje 400 →	24	30	20	
Lyngby St.				
Engelsborgskolen	0	0	0	
Nybrovej				
Amundsensvej	1	4	1	
Aldershvilevej				
Bagsværd St., Bindeledet				
Bagsværd Torv	0	0	0	
Granvej				
Værebroparken,				
Hillerød motorvejen				
Haremosen	1	0	1	
Langemosevej	0	1	0	
Åvej, Ring 4				
Sortemosevej				
Nordbuen				
Digterparken				
Ring 4				
Ballerup Byvej				
Ballerup Rådhus				
Ballerup St.				
Psykisk Center Ballerup				
Hedegårdsskolen				
Hedegårdsskolen	2	4	2	} Genopretning af stop ved Hedeparken undersøges.
Tapeten	4	4	2	
Magleparken, Midt	4	4	1	
Magleparken, Syd	3	1	3	
Sydbuen				
Helgeshøj Allé	4	2	4	
Hveen Boulevard				
Teknologisk Institut, Øst	1	2	0	
Teknologisk Institut				
Høje Taastrup Rådhus	1	3	2	
Gadehaveskolen	1	0	0	
Høje Taastrup St.				
City 2				
Køgevej				
Tåstrup Valbyvej				
Ishøj Bygade				
Vejleåvej				
Broenge				
Industrigrenen	3	3	3	
Industridalen				
Industribuen				
Mosegårdsstien				
Ishøj St.				
Fyrrelunden				
Lundestien	0	2	1	
Baldersbækstien				
Engrøjel				
Waves, Hundige				
Hundige St.				

Figur 15 - Liste over stop på linje 400 og 400S, hvor stop i bokse alene betjenes af linje 400.

Linje 400S og 600S – tilkøb

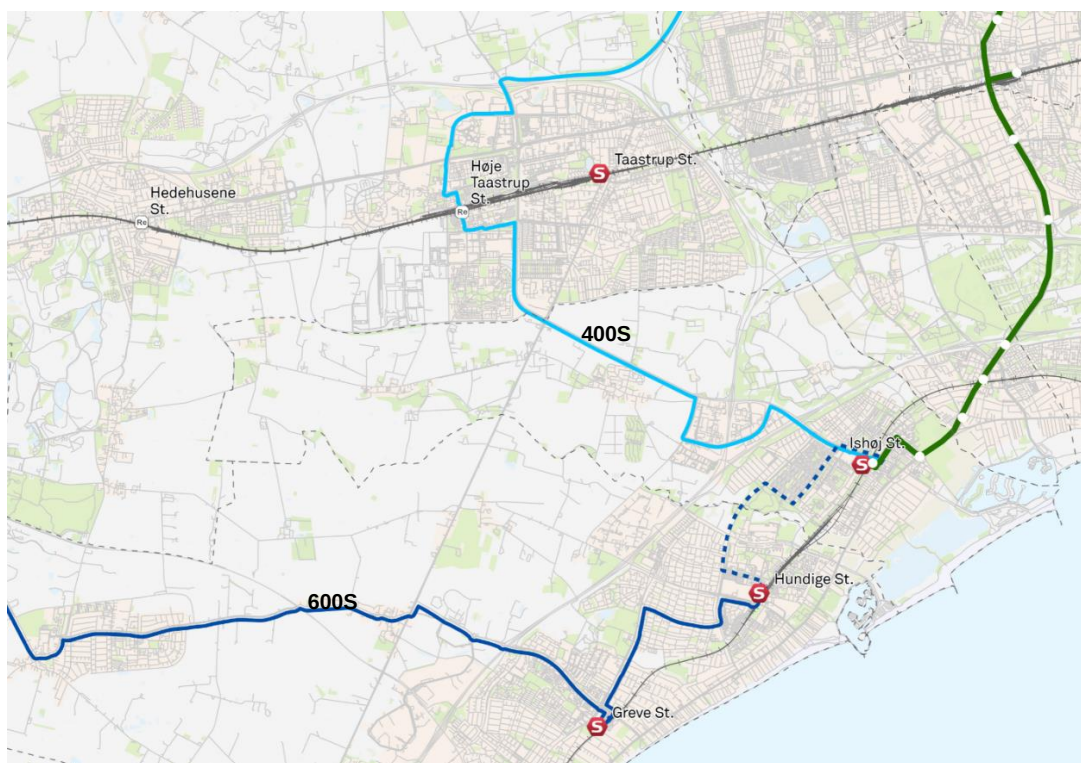
I dag har både 400S og 600S endestation på Hundige St. Linje 400S kører på Ring 4 mellem Lyngby St. og Hundige St., og 600S kører fra Hillerød St. via Roskilde St. til Hundige St. 600S betjener oplandet vest for Greve og Hundige, og standser blandt andet i Tune og Greve Landsby.

Letbanen vil have endestation på Ishøj St. og det foreslås derfor, at der byttes om på linje 400S og 600S syd for Ishøj St. således, at 600S erstatter 400S på strækningen mellem Hundige St. og Ishøj St., hvormed begge S-busser fremover har endestation ved Ishøj St. Det vil styrke forbindelse til letbanen da passagererne på 600S vest for Hundige St. vil få en direkte bus til letbanen og dermed undgå et ekstra skift. Samtidig vil det styrke forbindelsen mellem Hundige St. og Ishøj St. da 600S har fire afgang i timen, mens 400S har tre afgang pr. time på denne strækning.

Rejsekortdata viser, at der dagligt er ca. 30 passagerer, som på deres rejse både bruger linje 600S og linje 300S. Disse passagerer har i dag et ekstra skifte i deres samlede rejse til en destination på Ring 3. Derudover er der ca. 150 daglige påstigninger på strækningen mellem Hundige St. og Ishøj St. Disse rejsende vil få lidt flere afgang på den nye linje 600S, og sammenhængen til letbanen i Ring 3 forbedres derfor.

På den nuværende linje 400S vil ca. 110 daglige rejsende blive påvirket af ændringen, da de fremover vil have et skift ved Ishøj St. for at komme videre til stoppestederne mellem Ishøj og Hundige St. Der er i dag omkring 20 passagerer som skifter mellem 400S og 600S på Hundige St.

En ombytning af 400S og 600S mellem Hundige St. og Ishøj St. vil samtidig fungere som et forberedende tiltag, forud for en mulig BRT på 400S. Forslaget forventes samlet set af tiltrække 210.000 passagerer.



Figur 16 - Linje 400S og 600S i den sydlige del.

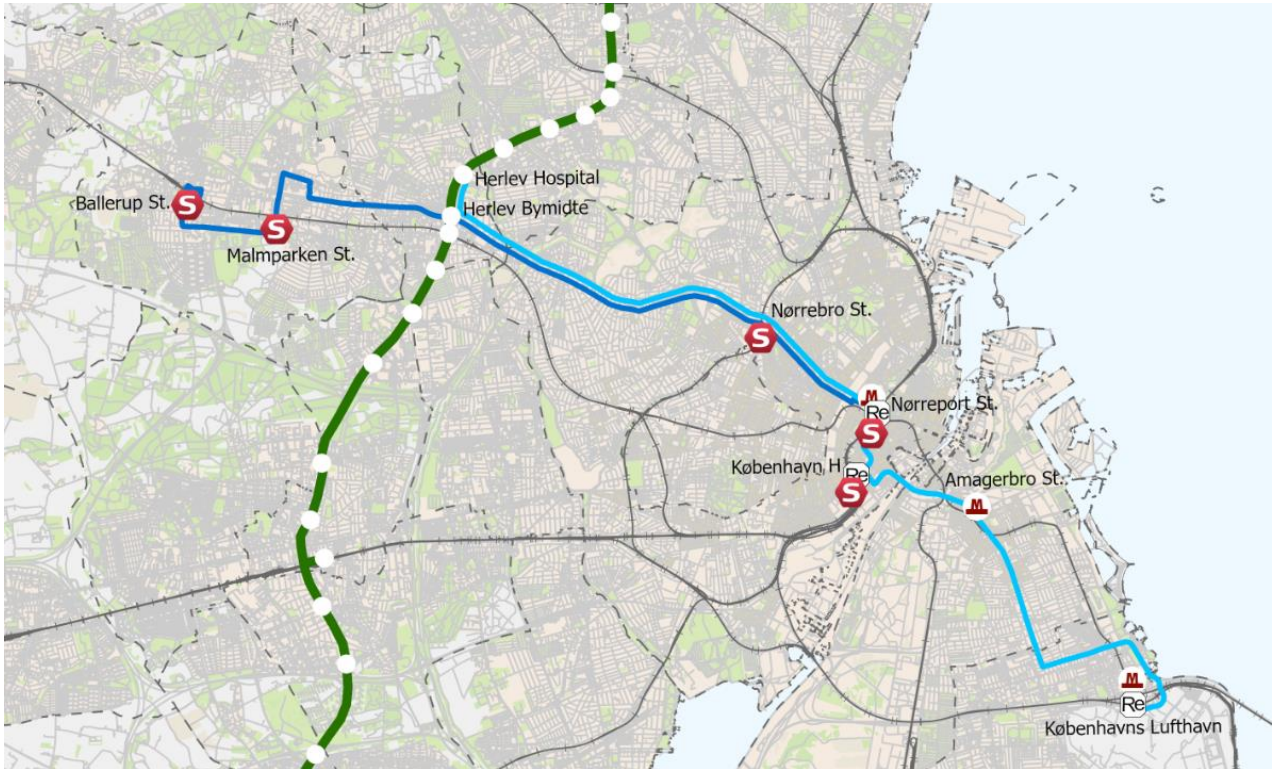
Da linje 400S går fra at være fler-regional til at være en-regional, vil forslaget medføre et øget tilskudsbehov for Region Hovedstaden. Tilskudsbehovet øges således med 0,8-1,0 mio. kr. på linje 400S. Forlængelsen af linje 600S forventes at medføre et øget tilskudsbehov på 1,1-1,3 mio. kr. Ombytningen vil dermed samlet set medføre et øget tilskudsbehov på omkring 1,9-2,3 mio. kr.

Der skal ses på indretningen af busterminalen ved Ishøj St. ved dette tilkøb, så der sikres optimale

pladsforhold i busterminalen.

Linje 350S

Ud over de tidligere beskrevne forslag, arbejdes der sideløbende med at se på betjeningen på linje 350S og linje 5C, for hvilke det tidligere har været overvejet om de kunne slås sammen. De to linjer kører parallel mellem Nørreport St. og Herlev Bymidte, men har i dag forskelligt standsningsmønster.



Figur 17 - Ruteføring for linje 350S (blå) og 5C (turkis)

Der pågår et arbejde administrationerne imellem ift. at vurdere fordele og ulemper ved en eventuel fremtidig sammenlægning af de to linjer. Da linjerne indgår i udbud A23, skal der senest i oktober 2023 træffes beslutning om hvilket fremtidig drift og materiel der skal udbydes.

Samlet forslag

Fordele

Basisnet

- Sammenlægning af 400 og 400S medvirker til en forenkling af busnettet. Det gør det lettere for passagererne at planlægge og overskue deres rejse.
- Forbindelsen til letbanen styrkes fra Lautrup ved en forlængelse af 55E til Rødovre Nord
- Forlængelsen af linje 55E vil øge letbanens opland
- Unødigt paralleldrift med letbanen undgås flere steder ved omlægning af 40E og 500S

Tilkøb

- Forbereder busnettet og passagererne på et fremtidigt busnet med BRT på 400S og 200S
- Forlængelsen af linje 600S vil øge letbanens opland mod syd og den direkte forbindelse til letbanen forventes at øge benyttelsen syd for Hundige St.
- Det øgede betjeningsomfang ml. Hundige og Ishøj på hverdage i dagtimerne vil tiltrække flere passagerer til de regionale busser i området.
- Understøtter byudviklingen i regionen på linjer der har forbindelse til letbanen

Ulemper

Basisnet

- Sammenlægning af 400 og 400S vil betyde at nogle om aftenen får længere til bussen

Tilkøb

- En ombytning af linje 400S og 600S mellem Hundige og Ishøj vil påføre ca. 100 daglige passagerer et ekstra skift på Ishøj St.

Fysiske tiltag

Basisnet

- Genetableres stoppesteder ved Mileparken for linje 55E
- Etablering af fire stoppesteder på Smedeland for linje 500S
- Opgradering af stoppesteder på Gl. Landevej til S-busstandard for linje 500S
- Reetablering af stoppesteder på Vestskovvej for linje 500S

Tilkøb

- Der skal ses på indretningen af busterminalen ved Ishøj St., så der kan sikres optimale pladsforhold

Økonomi og forbehold

De beregnede tilskudsbehov tager udgangspunkt i forskellen mellem det nuværende tilskudsbehov og tilskudsbehovet ved implementering af de foreslåede tilpasninger af busnettet. Den pris- og lønudvikling der har kunne ses i 2022 og forventes i 2023, har derfor kun en lille påvirkning ift. tilskudsbehovet. Som det fremgår af Movias Budgetforslag 2023 2. behandling, forventes Region Hovedstadens tilskud til busdriften fra 2024 og frem at være på niveau med det realiserede tilskud i 2021.

Desuden tages der forbehold for eventuelle kontraktuelle forhold, der kan påvirke effekten af tilpasningsforslaget.

Tabellen på næste side viser pris og passagereffekt for basisforslaget samt for eventuelle tilkøb. Prisen for tilkøb skal lægges til prisen på grundforslaget.

Linje	Basis/ Tilkøb	Beskrivelse	Frekvens Antal ture pr. time (myldretid,dag,aften,nat)	Passagerer	Ændret tilskudsbehov	
					Basis (mio.kr. pr. år)	Tilkøb (mio.kr. pr. år)
40E	Basis	Ruteføringen omkring DTU tilpasses, dels for at undgå paralleldrift med letbanen og dels for at dække en del af linje 300S som letbanen ikke betjener.	Høje Taastrup – DTU Hverdag (5,0,0,0) DTU – Skodsborg Hverdag (3,0,0,0)	+210.000	-1,2 til -1,5 mio.kr.	-
55E	Basis	Forlænges ad Ballerup Boulevard til letbanestationen Rødovre Nord.	Hverdag (3,0,0,0)	+110.000	+1,0 til +1,2 mio.kr.	-
500S	Basis	Ruten på linjen justeres i Hersted, så linje undgår unødigt paralleldrift med letbanen og samtidig styrker betjeningen af Hersted Industripark.	Ballerup - Glostrup Hverdag (6,3,2,0) Weekend (-,3,2,0)	+40.000	+0,2 til +0,4 mio.kr.	-
123	Basis	Uændret betjeningsomfang	Hverdag (4,4,3,0) Weekend (-,3,2,0)	Uændret	-Uændret	-
	Tilkøb	Driftsomfanget øges.	Hverdag (6,4,3,0) Weekend (-,3,3,0)	+550.000	-	+3,6 til +3,8
400	Basis	Linjen nedlægges og driften indlemmes i linje 400S for at forenkle betjeningen og den kunderettede information.	-	-200.000	-3,0 mio.kr.	-
400S	Basis	Aftendriften fra linje 400 indlemmes i driften på linje 400S og stopmønstret på 400S tipasses.	Hundige – Ishøj Hverdag (3,3,2,0) Weekend (-,3,2,0) Ishøj – Lyngby Hverdag (6,3,2,0) Weekend (-,3,2,0)	+220.000	+3,0 mio.kr.	-
	Tilkøb	Linjen afkortes ved Ishøj St., så linjen har drift mellem Lyngby og Ishøj.	Ishøj – Lyngby Hverdag (6,3,2,0) Weekend (-,3,2,0)	-340.000	-	+0,9 til +1,1 mio.kr.
600S	Basis	Uændret betjeningsomfang	Hverdag (4,4,2,0) Weekend (-,2,2,0)	Uændret	Uændret	-
	Tilkøb	Linjen forlænges fra Hundige St. til Ishøj St.	Hverdag (4,4,2,0) Weekend (-,2,2,0)	+460.000	-	+2,2 til +2,4 mio.kr.
350S	-	Afventer igangværende proces	-	-	-	-
I alt	Basis	• Forenklet busnet • Bedre sammenhæng i nettet • Paralleldrift undgås		+380.000	+0,0 til +0,1 mio. kr.	
	Tilkøb	• Øget frekvens på linje 123 • Ombytning af 400S og 600S		+670.000		+6,7 til +7,3 mio. kr.
Samlet effekt af Basis og Tilkøb					+6,7 til +7,4 mio. kr.	

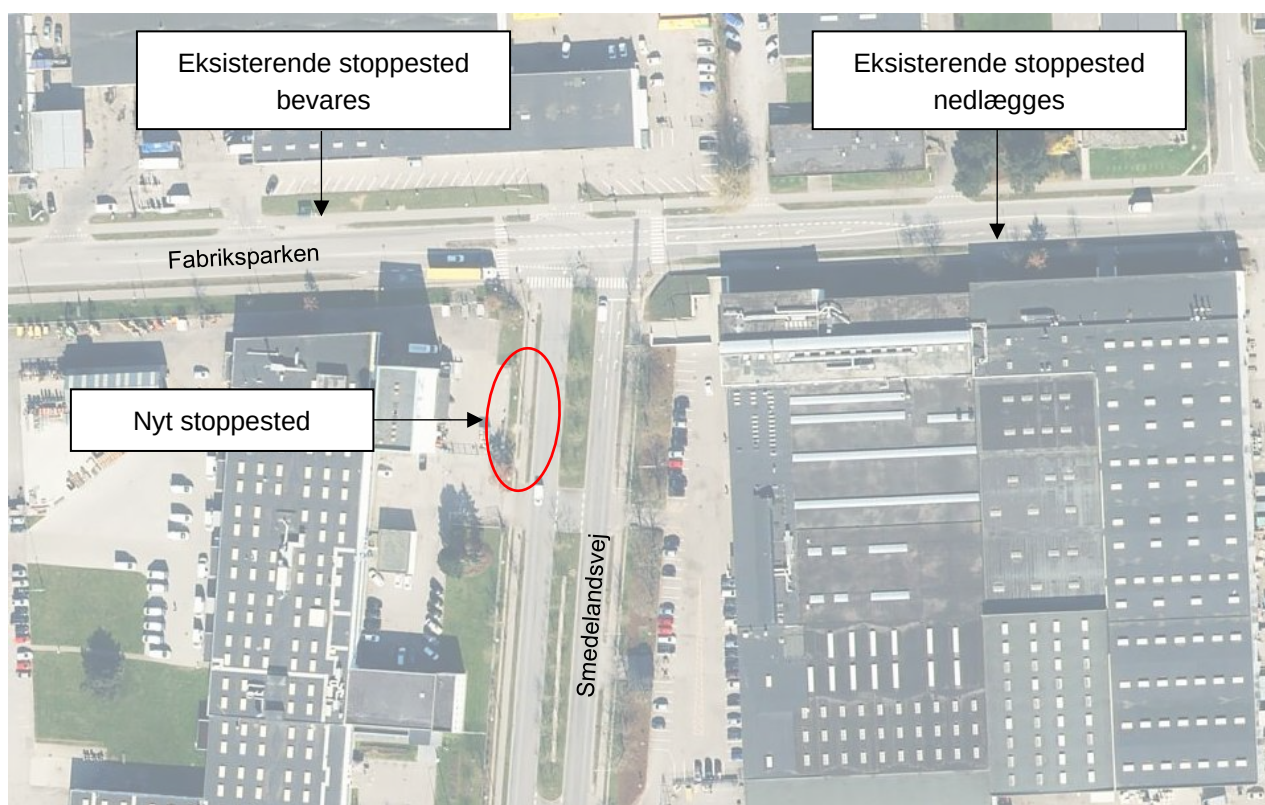
Fysiske tiltag

I forbindelse med tilpasning af busnettet vil der være behov for enkelte fysiske tiltag, såsom udvidelse af vejarealer eller etablering af nye stoppesteder. Det er som udgangspunkt den aktuelle kommune, der afholder udgifter til anlæg af disse tiltag. I det omfang det er muligt, er der udarbejdet anlægsoverslag for hvert tiltag. Anlægsoverslagene er baseret på erfaringspriser. Det skal dog bemærkes, at overslagene er forbundet med en vis usikkerhed, da prisudviklingen pt. er vanskelig at forudsige.

Det foreslås, at der etableres nye stoppesteder for 500S i Hersted på Smedelandsvej nær den kommende letbanestation, Glostrup Nord, samt et nyt stoppested på Smedelandsvej ved Fabriksparken. Endvidere foreslås det, at genetablere de to stoppesteder på Vestskovvej øst for Herstedvestervej.

Nyt stoppested på Smedelandsvej ved Fabriksparken

I dag standser 500S på Fabriksparken ved Smedelandsvej. For busserne i retning mod Kokkedal er stoppestedet placeret vest for Smedelandsvej. For busser i retning mod Ørestad er stoppestedet placeret øst for Smedelandsvej. Hvis 500S omlægges, så den frem over kører ad Smedelandsvej, vil busserne ikke længere kunne betjene det østlige stoppested. Det vil derfor være nødvendigt at etablere et nyt stoppested på i den vestlige side af Smedelandsvej, som kan betjenes af busserne i retning mod Ørestad.



Figur 18 Nyt Stoppested på Smedelandsvej ved Fabriksparken

Idet der er planer om omfattende byudvikling i Hersted Industripark, og i den forbindelse ombygning af vejnettet, har det ikke været muligt for Movia at udarbejde konkrete løsningsforslag og anlægsoverslag for det nye stoppesteder på Smedelandsvej ved Fabrikvej.

Nye stoppesteder på Smedelandsvej ved Glostrup Nord

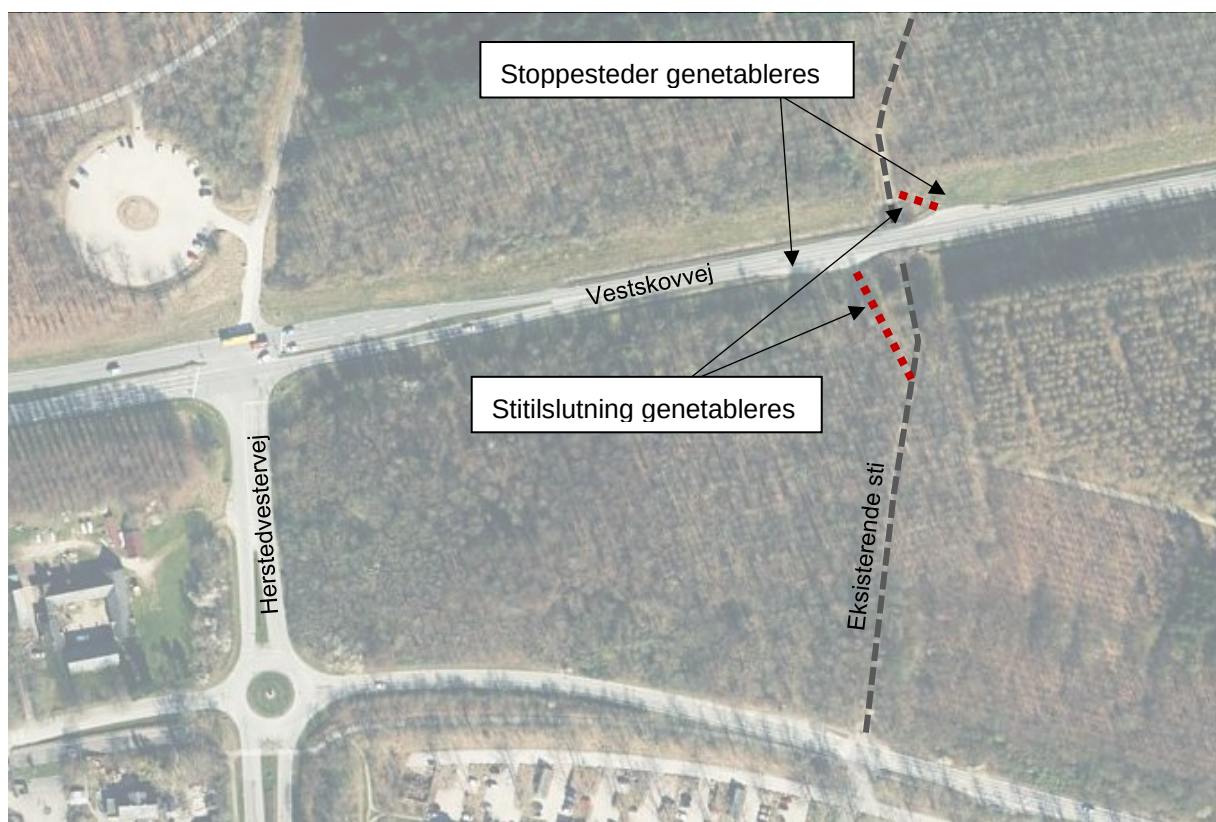
Linje 500S er en gennemkørende linje, og det foreslås derfor, at der placeres to stoppesteder på Smedeland, så bussernes køretid ikke forlænges ved at skulle køre ind til letbanestationen. Det anbefales, at stoppestederne placeres så tæt på stationsforpladsen som muligt, og at der sikres gode og attraktive

gangforbindelser mellem stoppestederne og letbanestationen.

Idet der er planer om omfattende byudvikling i Hersted Industripark, og i den forbindelse ombygning af vejnettet, har det ikke været muligt for Movia at udarbejde konkrete løsningsforslag og anlægsoverslag for de nye stoppesteder i Hersted Industripark. For at sikre optimale forhold for en kommende busbetjening af Smedeland og den ny letbanestation, anbefaler Movia at der sker en løbende inddragelse i takt med at udviklingsplanerne konkretiseres.

Genetablere stoppesteder på Vestskovvej øst for Herstedvestervej

Det foreslås, at de to nedlagte stoppesteder på Vestskovvej øst for Herstedvestervej genetableres, så de kan betjenes af 500S. Der er anlagt buslommer ved de to stoppesteder. For at genetablere stoppestederne skal der opsættes stoppestedssandere med count down-modul og anlægges fortov langs buslommerne. Det anbefales desuden, at der opsættes læskure, skraldespande og cykelparkering, samt at tilslutningen til den underførte sti genetableres. Tiltaget forventes at koste i størrelsesordenen 0,6-1,0 kr. ekskl. moms, afhængig af hvilken aftale kommunen har med ekstern leverandør af reklamefinansierede læskærme.



Figur 19 Stoppesteder på Vestskovvej genetableres

Genetablere stoppesteder på Ballerup Boulevard

Det foreslås, at de to nedlagte stoppesteder på Ballerup Boulevard ved Mileparken genetableres, så de kan betjenes af 55E. Der er anlagt buslommer ved de to stoppesteder, så der skal alene opsættes stoppestedssandere. Ved opsætning af stoppestedssandere med Count Down modul, vil tiltaget koste i størrelsesordenen ca. 0,1 mio. kr. ekskl. moms.