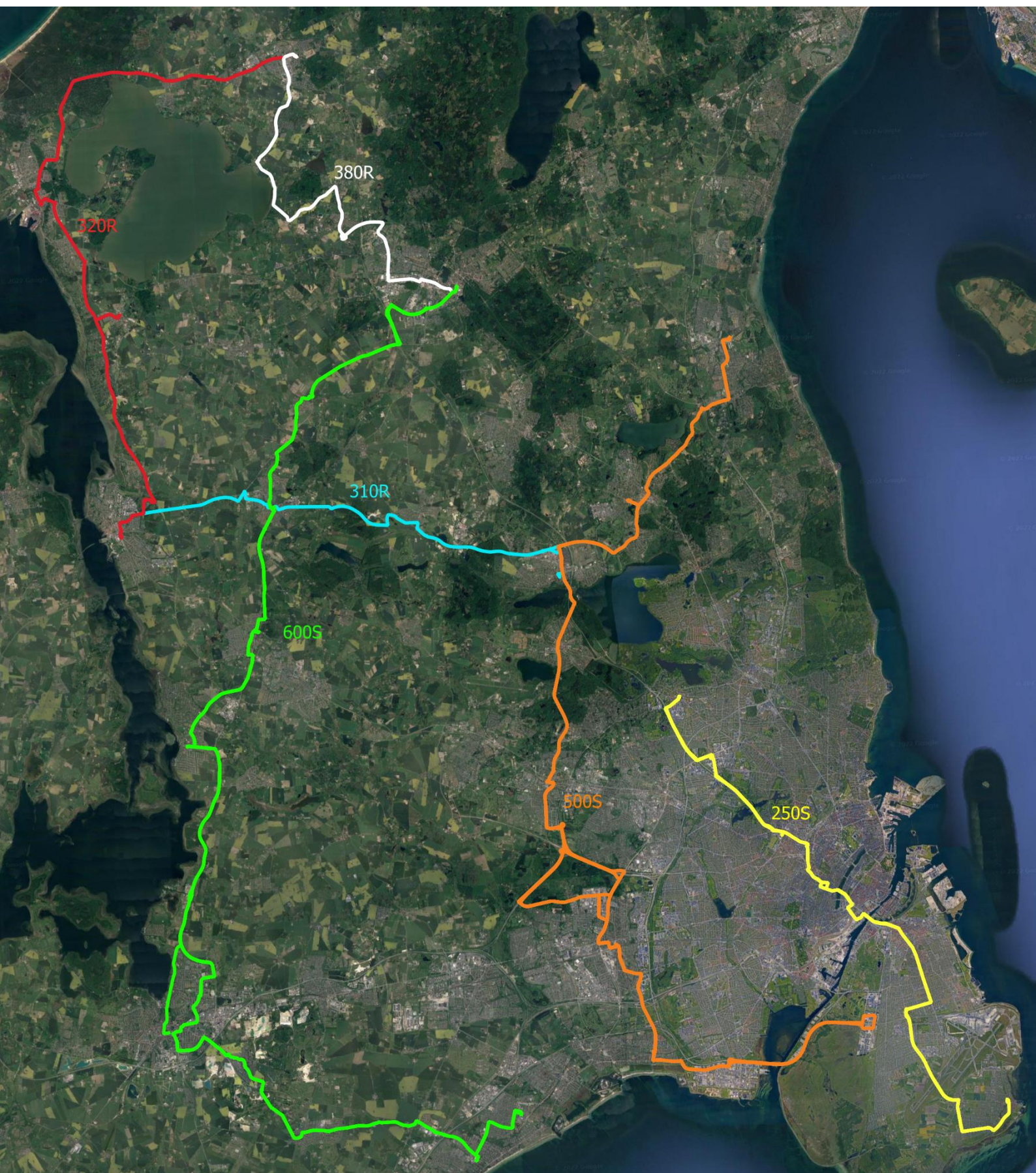




Indledning

Indhold

Dette notat beskriver et investeringskatalog for busfremkommelighed for Region Hovedstaden.

Kataloget beskriver en række løsningsforslag til de mest kritiske delstrækninger med størst forbedringspotentiale mht. busfremkommelighed og flest passagerer for seks regionale buslinjer, samtidig med at der er foreslået en række optimeringer ift. bl.a. opland eller stoppestedsmiljø af nogle af de større stoppesteder på disse seks linjer i Region Hovedstaden:

250S	Dragør Stationsplads – Bagsværd St.
500S	Kokkedal St. – Ørestad St.
600S	Hillerød St. – Hundige St.
310R	Frederikssund St. – Farum St.
320R	Helsinge St. – Frederikssund St.
380R	Helsinge St. – Hillerød St.

For hver af ovenstående buslinjer er givet en samlet oversigt over de foreslåede tiltag, hvorefter hvert delprojekt for linjerne er beskrevet mht.: Kommune; Udfordring; Løsningsforslag; Rejsetidsgevinst i spidstimer; Anlægsoverslag, Evt. øvrige buslinjer, som berøres; Samt afledte effekter ift. regularitet, kundetilfredshed, trafiksikkerhed, bilfremkommelighed, cykelforhold, fodgængerforhold, parkering, miljø, beplantning og byrum.

Sidst i notatet er vist en oversigt over projekter pr. kommune.

God læselyst!

Anvendt metode til udpegning af projekterne

Notatet bygger på analyser, der er beskrevet i to bilagsrapporter, hvor delstrækninger og stoppesteder på ni regionale buslinjer er blevet screenet og undersøgt detaljeret mhp. at udpege de buslinjer, som rummer størst potentiale for at optimere busfremkommelighed og stoppestedsforhold for flest muligt passagerer. Derudover er udpegning og projekter løbende blevet evalueret, diskuteret og justeret med en arbejdsgruppe med repræsentanter fra Movia og Region Hovedstaden.

I den første bilagsrapport blev antallet af buslinjer reduceret fra ni til seks. Dette skete på baggrund af en række nøgletal for buslinjerne, herunder tilskudsbehov, selvfinansierungsgrad, rejsetider, passagertal, buskudepotentiale, byudviklingsområder mv., samt Movias strategiske overvejelser og køreplansanalyser om linjerne. Efter denne proces blev antallet af buslinjer reduceret til ovenstående liste, der blev behandlet yderligere i næste fase.

I anden bilagsrapport blev de enkelte delstrækninger og stoppesteder udpeget på baggrund af yderligere analyser. Ift. fremkommelighedsudfordringerne var der et fokus på at synliggøre delstrækningerne med størst muligt rejsetidspotentiale sammenlignet med belægningsniveauet i busserne – altså de strækninger, hvor en forbedring vil komme flest passagerer til gavn. Ift. stoppestederne blev de største stoppesteder på buslinjerne mht. på- og afstignere screenet ift. et forbedringspotentiale indenfor kategorierne opland, skifteveje og stoppestedsmiljø.

Udpegningen af projekterne i investeringskataloget forstås altså bedst i sammenhæng med bilagsrapporterne, der giver indsigt i udvælgelsesprocessen. I alt er antallet af projekter gennem denne proces blevet indsnævret til 19 fremkommelighedsprojekter og 9 stoppestedsprojekter.

I denne proces har arbejdsgruppen besluttet at medtage projekter med størst potentiale for hhv. tre S-buslinjer og tre R-buslinjer for at sikre at kataloget tilgodeser geografien bredt i regionen. Således har nogle delprojekter på de fravalgte S-buslinjer større potentiale end de valgte projekter på R-buslinjerne, som generelt har noget mindre potentialer fordi de betjener områder i regionen med lavere befolkningstæthed og mindre trafikerede vejstrækninger end S-buslinjerne.

Efter udpegningen af projekterne er afholdt en workshop med deltagelse af interessenter fra diverse vejmyndigheder, Movia, Region Hovedstaden samt busoperatører på ruterne med det formål at afklare evt. bindinger og forhold, som måtte gøre projekterne vanskelige at realisere.

Fravalg

Gennem denne arbejdsproces er en række delstrækninger og stoppesteder blevet frasorteret. Det drejer sig bl.a. om strækninger hvor der allerede foreligger planer eller aktuelle forslag/tegninger for, hvordan fremkommeligheden kan forbedres eller hvor problemerne vurderes at være midlertidige som følge af f.eks. vejarbejde i registreringsperioden mv. Herudover er nogle projekter blevet frasorteret som følge af, at gevinsterne ikke vurderes at stå mål med anlægsomkostningerne.

I enkelte tilfælde er linjeomlægninger blevet drøftet som mulighed for at busserne i højere grad kan komme hurtigere frem ved at køre ad en anden rute. Linjeomlægninger skal dog altid overvejes ift. bl.a. ændret passageropland og væsentlige skiftesteder/lokaliteter, hvilket forudsætter større strategiske overvejelser ift. hvordan regionen ønsker at betjene de forskellige byområder.

Desuden indeholder kataloget ikke bud på mere generelle forbedringer, der f.eks. relaterer sig til bussernes indretning og inventar. F.eks. kan det være en fordel, at der tillades ind- og udstigning ved alle bussernes døre, i de mest benyttede buslinjer fremover.

Projekter på de enkelte buslinjer

I denne del af kataloget gives en samlet oversigt over de foreslåede tiltag pr. buslinjer, hvorefter hvert delprojekt for linjerne er beskrevet mht.:

- Vejmyndighed
- Udfordring
- Løsningsforslag
- Rejsetidsgevinst i spidstimer
- Anlægsoverslag
- Evt. øvrige buslinjer, som berøres

Samt afledte effekter ift.:

- Regularitet
- Kundetilfredshed
- Trafiksikkerhed
- Bilfremkommelighed
- Cykelforhold
- Fodgængerforhold
- Parkering
- Miljø
- Beplantning
- Byrum.

Effekterne for rejsetidsgevinster i spidstimer samt anlægsoverslagene bygger på konkrete beregninger ud fra de opgjorte potentialer samt de foreslåede projekter sammenholdt med erfaringspriser.

De øvrige effekter er vurderet og opgjort kvalitativt.





250S



Information om buslinjen

Linje 250S kører mellem Dragør Stationsplads og Bagsværd St., og har rute gennem Dragør, Tårnby, København, Frederiksberg og Gladsaxe Kommune.

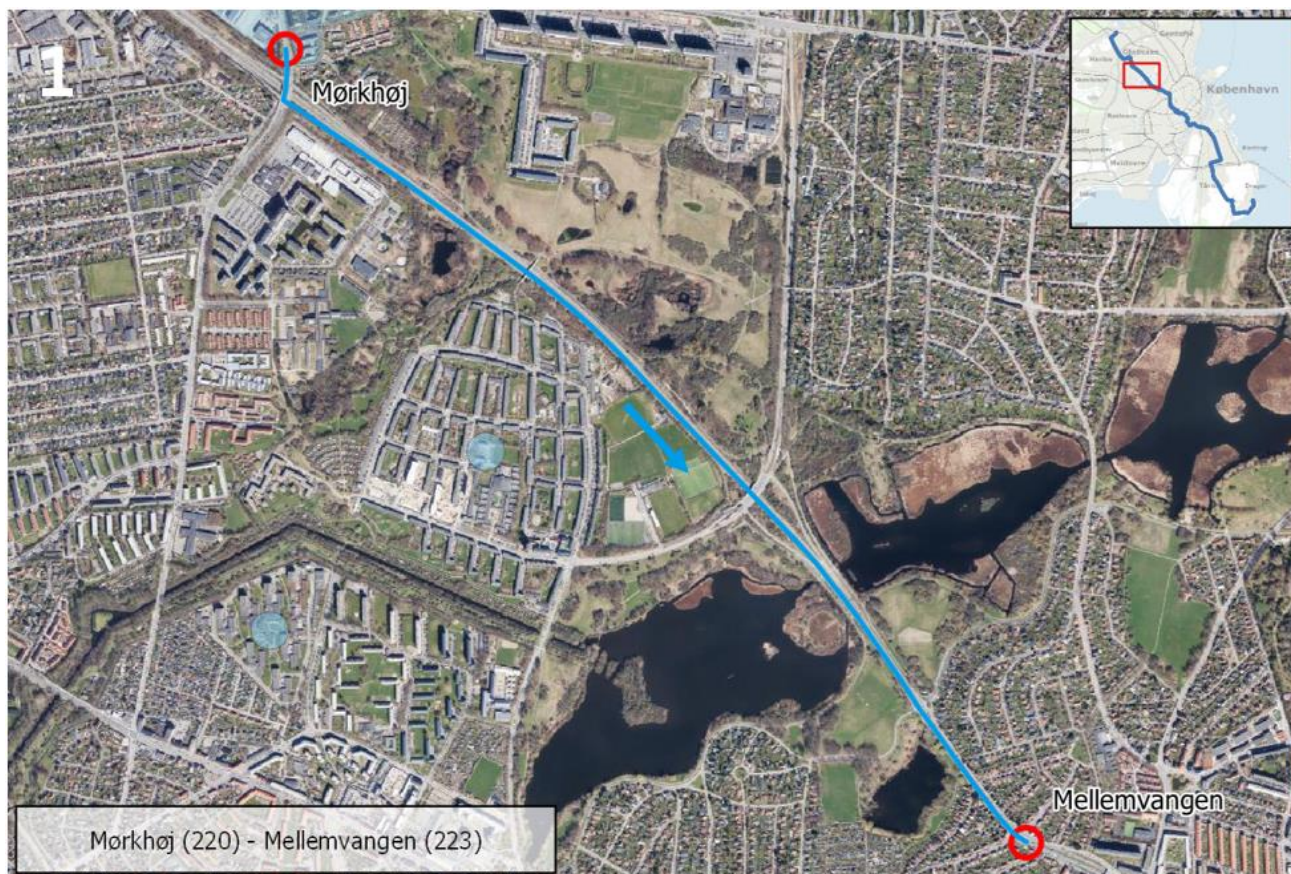
Linjen forbinder blandt andet Amagerbro St., Hovedbanegården, Nørrebro St. og Gladsaxe Trafikplads. Det er muligt at skifte til både Regionaltog, S-tog og Metro ved flere af linjens stoppesteder.

Linje 250S kører med ca. 10-15 minutters interval på hverdage mellem kl. 6:00-19:00, og med 15 minutters interval i alle øvrige tidsrum.



Projektoversigt

Projekt nr.	Kommune	Beskrivelse	Rejsetidseffekt i spidstimen	Anlægsoverslag [kr. ekskl. moms]
1	København (Vejdirektoratet)	Etablering af busbane	60 – 90 sek. mod Dragør Stationsplads	4.700.000 – 7.100.000
2	København (Vejdirektoratet)	Busprioritering i kryds og højresvingspil	15 – 25 sek. mod Bagsværd St.	400.000 – 650.000
3	København	Stoppested flyttes	25 – 35 sek. mod Bagsværd St.	350.000 – 600.000
4	København	Lukning af sideveje og busprioritering	20 – 30 sek. mod Dragør Stationsplads	500.000 – 900.000
5	København	Lukning af sideveje og busprioritering	20 – 30 sek. mod Bagsværd St.	500.000 – 900.000
6	Frederiksberg	Stoppested flyttes og højresvingbane nedlægges	5 – 15 sek. mod Bagsværd St.	350.000 – 500.000
7	København	Etablering af busbane	20 – 30 sek. mod Dragør Stationsplads	25.000 – 50.000
8	København	Etablering af busbane/flytning af stoppested og ændring af afvanding	30 – 40 sek. mod Bagsværd St.	400.000 – 500.000
9	Tårnby	Etablering af busbane	25 – 40 sek. mod Dragør Stationsplads	1.500.000 – 2.000.000
10	Tårnby	Etablering af busbane, samt kombineret højresving/busbane	35 – 50 sek. mod Bagsværd St.	3.500.000 – 5.500.000
S1	Tårnby	Etablering af stiforbindelse	-	600.000 – 1.000.000
S2	Gladsaxe	Opgradering af ventefaciliteter	-	200.000 – 350.000
I alt			125 – 190 sek. mod Dragør Stationsplads 130 – 195 sek. mod Bagsværd St.	12.025.000 - 20.050.000



Overordnet info

Projekt nr.	1
Kommune	København (Vejdirektoratet)
Udfordring	Kødannelse på Hillerødmotorvejen op mod krydset Mosesvinget/Hareskovvej.
Løsningsforslag	På Hillerødmotorvejen etableres ca. 400 m. busbane ved passagen under Ruten/Høje Gladsaxe Vej. Ved passagen forgrener supercykelstien sig væk fra motorvejen, hvilket muliggør etablering af busbanen. Dette forudsætter bl.a. inddragelse af areal i fredet område, dog med busbanen beliggende inden for et område, der allerede benyttes til infrastruktur. Desuden er brofaget over Hillerødmotorvejen allerede bredt nok til, at der kan føres en busbane under også. Ved tilkørselsrampen fra Ruten etableres et doseringsanlæg. Såfremt der sker en affredning, kan man overveje at forlænge projektet ca. 300 m længere mod syd til stitunnelen under Hareskovvej.
Rejsetidsgevinst i spidstime	60-90 sek. mod Dragør Stationsplads.
Anlægsoverslag	4.700.000 – 7.100.000 kr. ekskl. moms.
Andre buslinjer	-

Afledte effekter

Regularitet	- ○○○○● +	Busbanen sikrer at bussen kan komme hurtigere frem på en strækning, der er præget af fremkommelighedsudfordringer.
Kundetilfredshed	- ○○○●○ +	Forbedret rejsetid ved overhaling af øvrige bilister i kø vil skabe øget kundetilfredshed.
Trafiksikkerhed	- ○○○●○ +	Doseringsanlægget ved tilkørselsrampen vil forbedre trafiksikkerheden.
Bilfremkommelighed	- ○●○○○ +	Da busbanen anlægges ved siden af de eksisterende vejbaner, vil biltrafikken ikke mærke nogen forandring, dog vil doseringsanlægget reducere fremkommeligheden.
Cykelforhold	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Forgængerforhold	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Parkerings	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Miljø	- ○●○○○ +	Arealet før motorvejsbroen er fredet, dog benyttes det allerede til infrastruktur.
Beplantning	- ○●○○○ +	Kræver inddragelse af lidt eksisterende vild grøftebeplantning langs motorvejen.
Byrum	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.

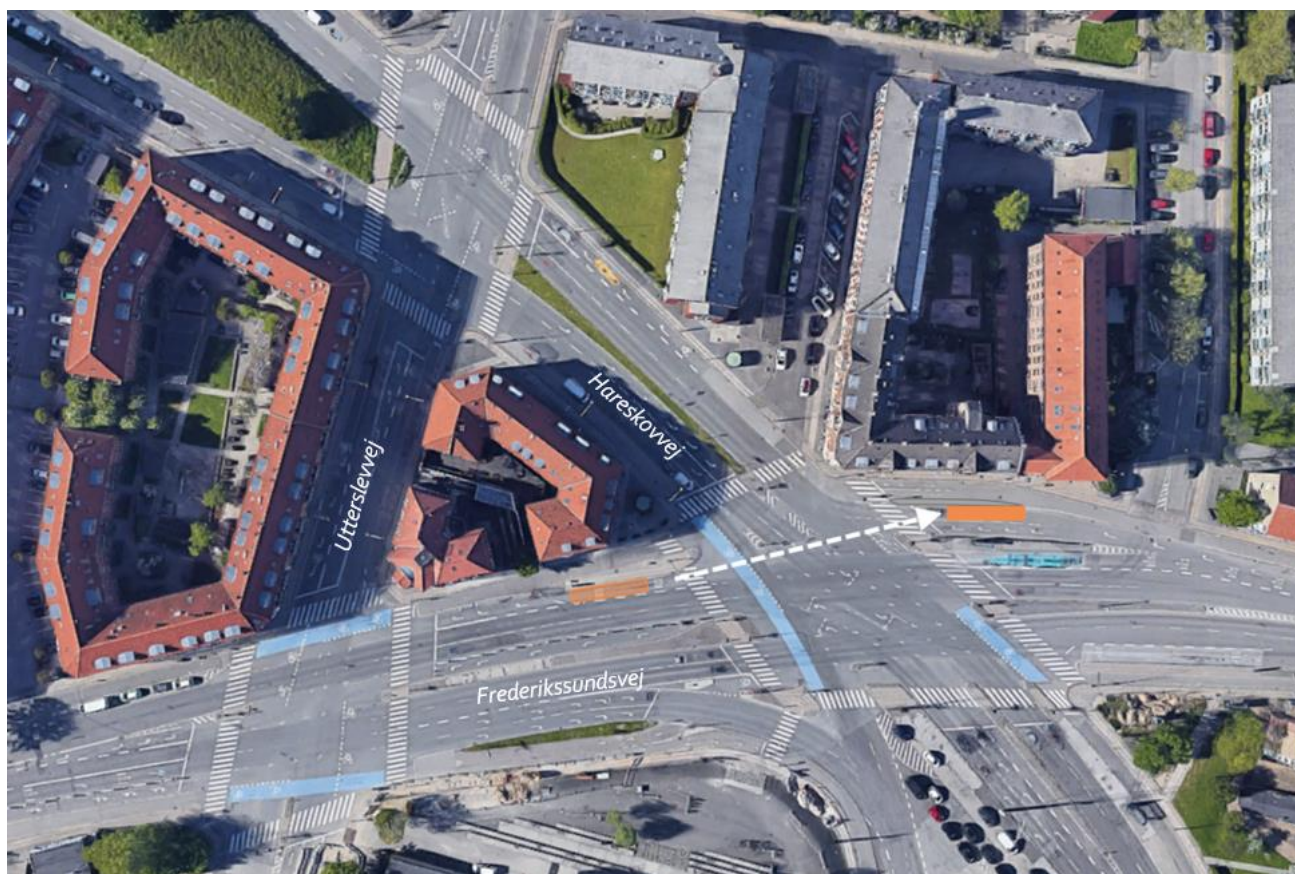


Overordnet info

Projekt nr.	2
Kommune	København (Vejdirektoratet)
Udfordring	Køddannelse ved krydset Hillerødmotorvejen/Mørkhøjvej og Mosesvinget/Hareskovvej.
Løsningsforslag	Etablering af busprioritering i det signalreguleret kryds Pilesvinget/Mosesvinget/Hareskovvej. Derudover etableres busprioritering og grøn højresvingsspil i rampekrydset fra frakørselsrampen (fra Hillerødmotorvejen til Gladsaxe Møllevej).
Rejsetidsgevinst i spidstime	15 – 25 sek. mod Bagsværd St.
Anlægsoverslag	400.000 – 650.000 kr. ekskl. moms.
Andre buslinjer	68

Afledte effekter

Regularitet	- ○○○●○ +	Busprioritering i signalerne sikrer at bussen er mindre forsinket.
Kundetilfredshed	- ○○●○○ +	Tiltaget vil ikke umiddelbart bemærkes af passagererne.
Trafiksikkerhed	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Bilfremkommelighed	- ○●○○○ +	Fremkommeligheden for bilerne i nordgående retning på Mørkhøjvej/Gladsaxe Møllevej reduceres ved tilføjelse af grøn-pil for højresvingende fra frakørselsrampen.
Cykelforhold	- ○●○○○ +	Ligesom bilerne i nordgående retning vil få mindre grøntid, vil også cyklisterne på Mørkhøjvej/Gladsaxe Møllevej opleve dette.
Forgængerforhold	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Parkering	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Miljø	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Beplantning	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Byrum	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.

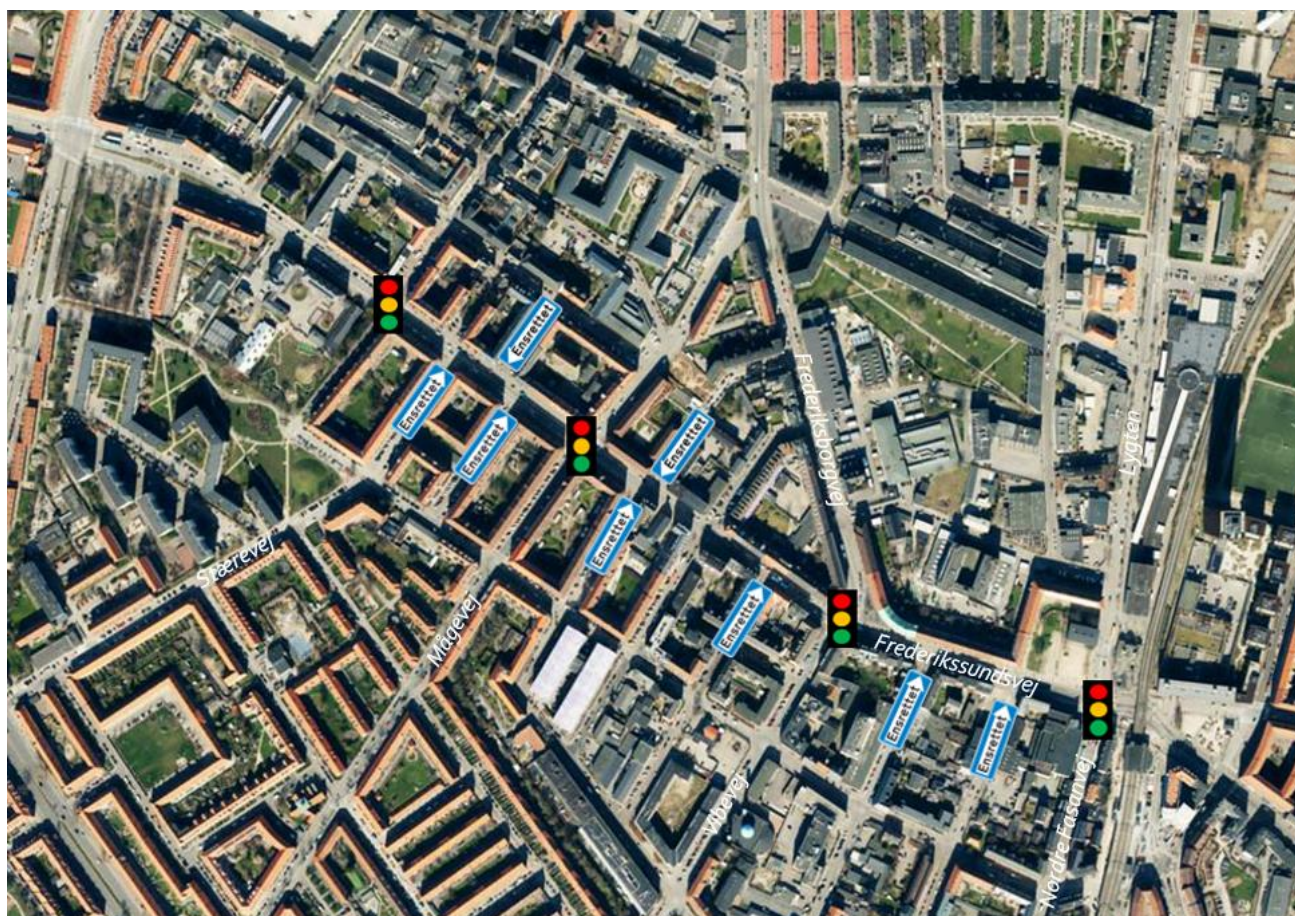


Overordnet info

Projekt nr.	3
Kommune	København
Udfordring	250S gennemkører i alt 4 signalkryds på strækningen, som ikke er samordnet. Dette giver en permanent forsinkelse i alle timer, samt forsinkelser i myldretiden, når der er trængsel i krydsene.
Løsningsforslag	Stoppestedet på Frederikssundsvej flyttes til den dobbelte højresvingsbane før krydset Frederikssundsvej/Hareskovvej/Borups Allé og der etableres en stoppestedsperron ml. højresvingsbanerne og cykelstien. Hermed undgås zigzag-kørslen ved Utterslevvej i retningen mod Bagsværd St, ruten ml. stoppestederne bliver reduceret og busserne undgår en signalregulering på strækningen samt at skulle foretage et venstresving.
Rejsetidsgevinst i spidstime	25-35 sek. mod Bagsværd St.
Anlægsoverslag	350.000 – 600.000 kr. ekskl. moms.
Andre buslinjer	-

Afledte effekter

Regularitet	- ○○○○● +	Flytningen af stoppestedet sikrer at bussens linjeføring og antallet af signalregulerede kryds på ruten reduceres. Dermed forbedres rejsetiden også.
Kundetilfredshed	- ○○○●○ +	Den nye placering af stoppestedet gør det mere overskueligt for passagerer, da det er nær stoppestedet for 5C og 350S. Desuden forbedret rejsetid med dertilhørende tilfredshed.
Trafiksikkerhed	- ○○●○○ +	Fodgængerfelt ved krydsning af cykelsti for buspassagererne.
Bilfremkommelighed	- ○○●○○ +	Da der er en del ledig kapacitet i de to højresvingsbaner i dag, vil tiltaget ikke påvirke bilfremkommeligheden væsentligt.
Cykelforhold	- ○○●○○ +	Projekteringen vil synliggøre hvorvidt bredden af den eksisterende ligeudbane for cyklister bliver nødt til at reduceres for at få plads til en stoppestedsperron.
Forgængerforhold	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Parkering	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Miljø	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Beplantning	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Byrum	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.

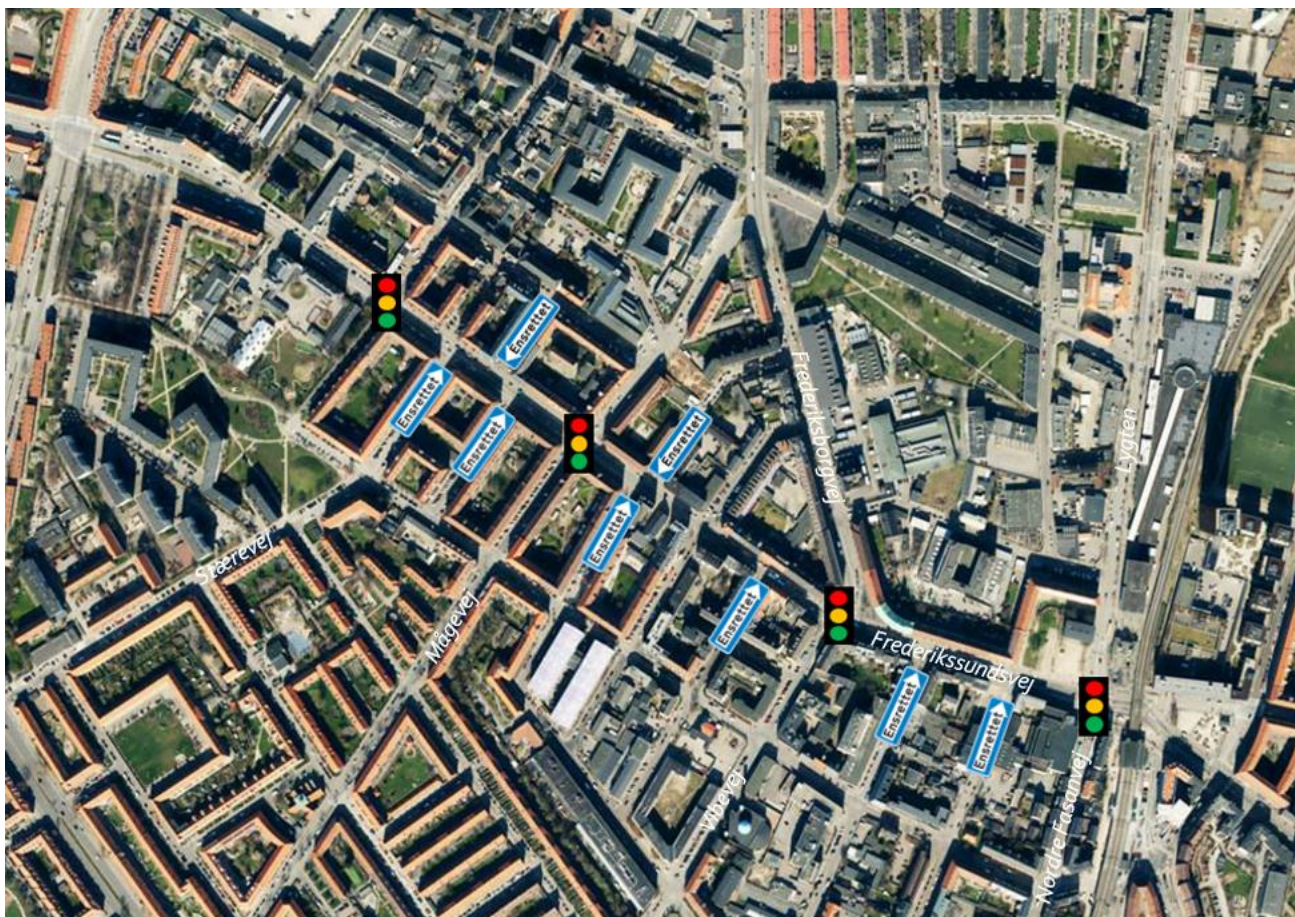
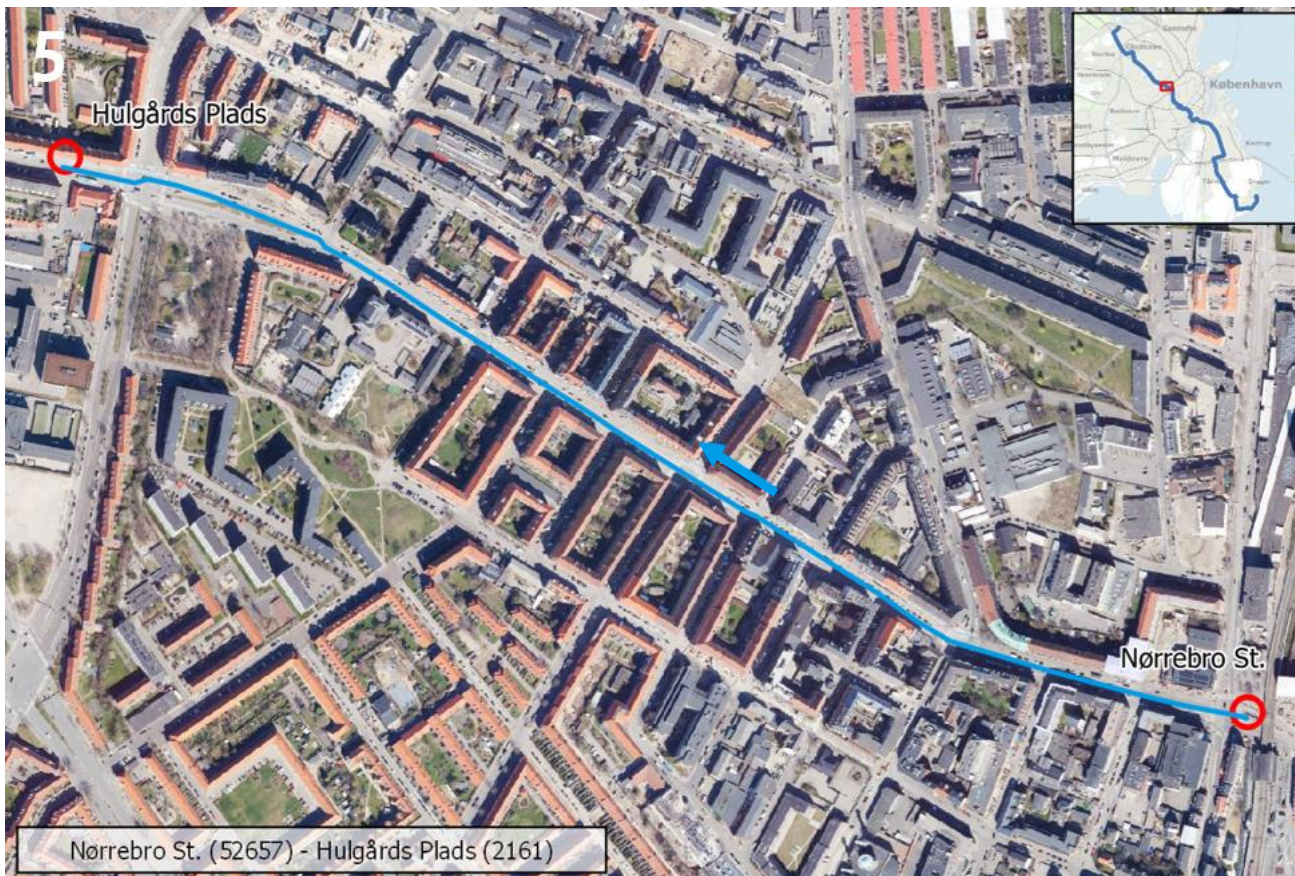


Overordnet info

Projekt nr.	4
Kommune	København
Udfordring	250S må stoppe mange gange på strækningen. Dette skyldes blandt andet Frederikssundsvejs tilslutninger til sideveje, kantstensparkering og generel trængsel.
Løsningsforslag	Sidevejene Stærevej, Sneppevej, Musvågevej, Tranevej, Hejrevej og Svanevej på den sydlige side af frederikssundsvej pålægges indkørselsforbud og ensrettes mod nord. Ligeså pålægges sidevejene Houmanns Allé og Brofogedvej på den nordlige side af Frederikssundvej indkørselsforbud fra Frederikssundsvej og ensrettes mod syd. Desuden etableres busprioritering i de fire signalregulerede kryds på strækningen.
Rejsetidsgevinst i spidstimer	20 – 30 sek. mod Dragør Stationsplads.
Anlægsoverslag	500.000 – 900.000 kr. ekskl. moms.
Andre buslinjer	350S, 5C og 4A

Afledte effekter

Regularitet	- ○○○●○ +	Med busprioritering og færre ophold bag svingende trafikanter forbedres bussernes regularitet.
Kundetilfredshed	- ○○●○○ +	Tiltaget vil ikke umiddelbart bemærkes af passagererne.
Trafiksikkerhed	- ○○○●○ +	Med de mange indkørselsforbud reduceres konfliktpunkterne betragteligt på strækningen.
Bilfremkommelighed	- ○●○○○ +	Bilfremkommeligheden mindskes ved de ensrettede sideveje.
Cykelforhold	- ○○○●○ +	Cykelforholdene på strækningen forbedres når færre bilister krydser cykelstien.
Forgængerforhold	- ○○○●○ +	Forgængerforholdene forbedres lidt når færre bilister krydser fortovet.
Parkering	- ○○○●○ +	Langs de ensrettede gader vil det typisk være muligt at tilføje flere p-pladser end i dag.
Miljø	- ○●○○○ +	Flere bilister vil få lidt omvejskørsel pga. de ensrettede veje.
Beplantning	- ○○○●○ +	Den ekstra plads som ensretningerne skaber kan også udfyldes med mere beplantning.
Byrum	- ○○○●○ +	Ensrettede veje vil ofte give et mere roligt byrum med lavere hastigheder til følge.



Overordnet info

Projekt nr.	5
Kommune	København
Udfordring	250S må stoppe mange gange på strækningen. Dette skyldes blandt andet Frederikssundsvejs tilslutninger til sideveje, kantstensparkering og generel trængsel.
Løsningsforslag	Sidevejene Stærevej, Sneppevej, Musvågevej, Tranevej, Hejrevej og Svanevej på den sydlige side af Frederikssundsvej pålægges indkørselsforbud og ensrettes mod nord. Ligeså pålægges sidevejene Houmanns Allé og Brofogedvej på den nordlige side af Frederikssundsvej indkørselsforbud fra Frederikssundsvej og ensrettes mod syd. Desuden etableres busprioritering i de fire signalregulerede kryds på strækningen.
Rejsetidsgevinst i spidstimer	20 – 30 sek. mod Bagsværd St.
Anlægsoverslag	500.000 – 900.000 kr. ekskl. moms.
Andre buslinjer	350S, 5C og 4A

Afledte effekter

Regularitet	- ○○○●○ +	Med busprioritering og færre ophold bag svingende trafikanter forbedres bussernes regularitet.
Kundetilfredshed	- ○○●○○ +	Tiltaget vil ikke umiddelbart bemærkes af passagererne
Trafiksikkerhed	- ○○○●○ +	Med de mange indkørselsforbud reduceres konfliktpunkterne betragteligt på strækningen
Bilfremkommelighed	- ○●○○○ +	Bilfremkommeligheden mindskes ved de ensrettede sideveje
Cykelforhold	- ○○○●○ +	Cykelforholdene på strækningen forbedres når færre bilister krydser cykelstien
Forgængerforhold	- ○○●○○ +	Forgængerforholdene forbedres lidt når færre bilister krydser fortovet.
Parkering	- ○○○●○ +	Langs de ensrettede gader vil det typisk være muligt at tilføje flere p-pladser end i dag.
Miljø	- ○●○○○ +	Flere bilister vil få lidt omvejskørsel pga. de ensrettede veje.
Beplantning	- ○○○●○ +	Den ekstra plads som ensretningerne skaber kan også udfyldes med mere beplantning
Byrum	- ○○○●○ +	Ensrettede veje vil ofte give et mere roligt byrum med lavere hastigheder til følge.

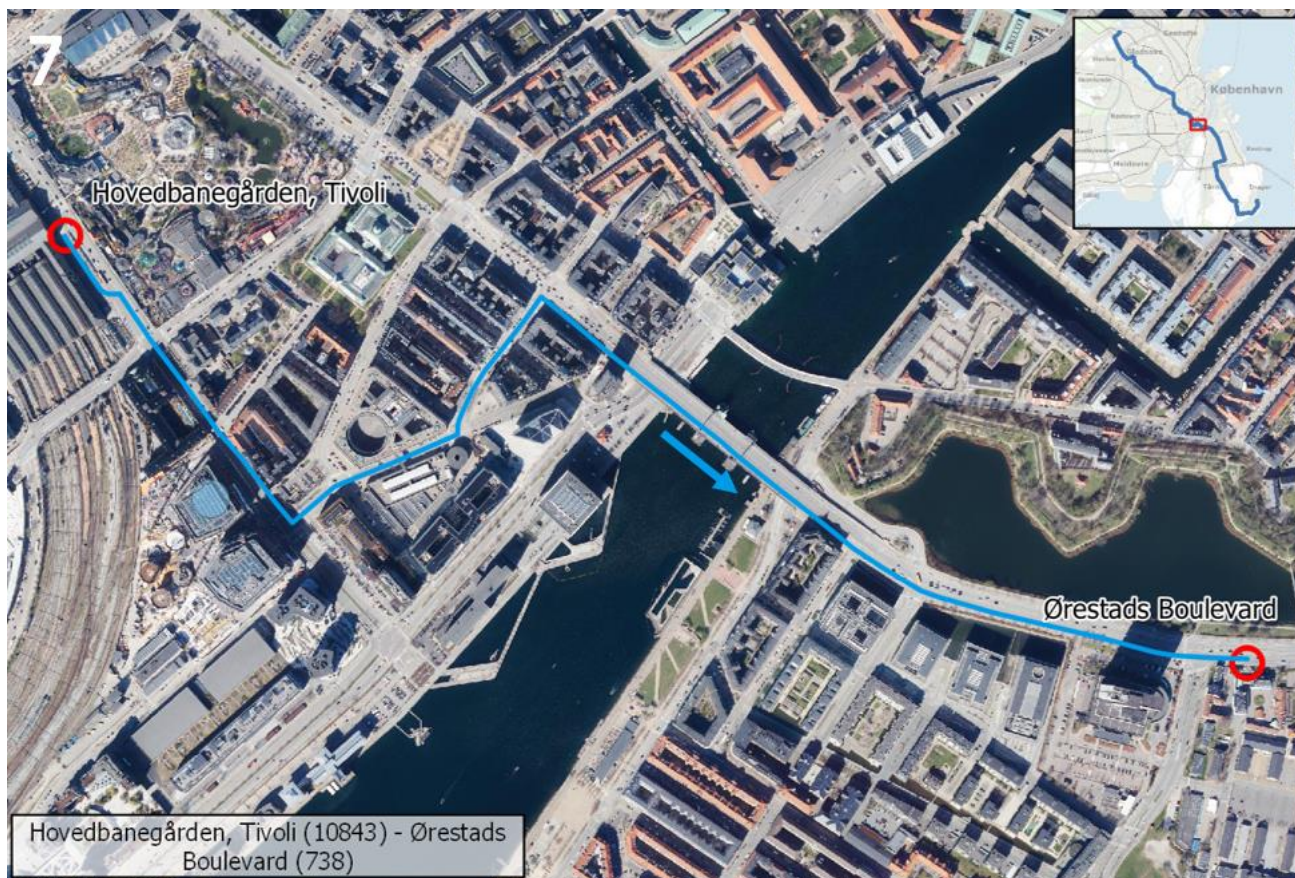


Overordnet info

Projekt nr.	6
Kommune	Frederiksberg
Udfordring	Fremkommelighedsproblemer for venstresvingende fra H.C. Ørstedvej mod Åboulevard, forårsaget bl.a. af en kort og smal venstresvingsbane.
Løsningsforslag	Højresvingsbane på H. C. Ørstedvej nedlægges og der indføres svingforbud til fordel for en bredere og længere venstresvingsbane, som giver bedre plads til både venstresvingende busser fra H. C. Ørstedvej mod Ågade og højresvingende busser fra Ågade. Desuden nedlægges stoppestedet for buslinje 1A, så der bliver bedre plads til afvikling af trafikken og de svingende busser i krydset.
Rejsetidsgevinst i spidstime	5 – 15 sek. mod Bagsværd St.
Anlægsoverslag	350.000 – 500.000 kr. ekskl. moms.
Andre buslinjer	1A

Afledte effekter

Regularitet	- ○○○●○ +	En bredere og længere venstresvingsbane sikrer at flere venstresvingende trafikanter fra H.C. Ørstedvej til Ågade bliver afviklet per signalomløb, hvormed fremkommeligheden for bussen forbedres.
Kundetilfredshed	- ○○●○○ +	Enkelte passagerer på linje 1A vil opleve at deres stoppested i den nordlige ende af H.C. Ørstedvej bliver flyttet eller nedlagt. Til gengæld vil buslinje 250S komme hurtigere frem.
Trafiksikkerhed	- ○○○●○ +	Trafiksikkerheden i krydset forbedres en smule, når højresving fra H.C. Ørstedvej ikke er tilladt.
Bilfremkommelighed	- ○●○○○ +	Højresvingende bilister fra H.C. Ørstedvej vil skulle benytte alternative ruter.
Cykelforhold	- ○○○●○ +	Cykelstien på H.C. Ørstedvej kan føres helt frem til krydset, når højresvingsbanen nedlægges.
Forgængerforhold	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Parkering	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Miljø	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Beplantning	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Byrum	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.

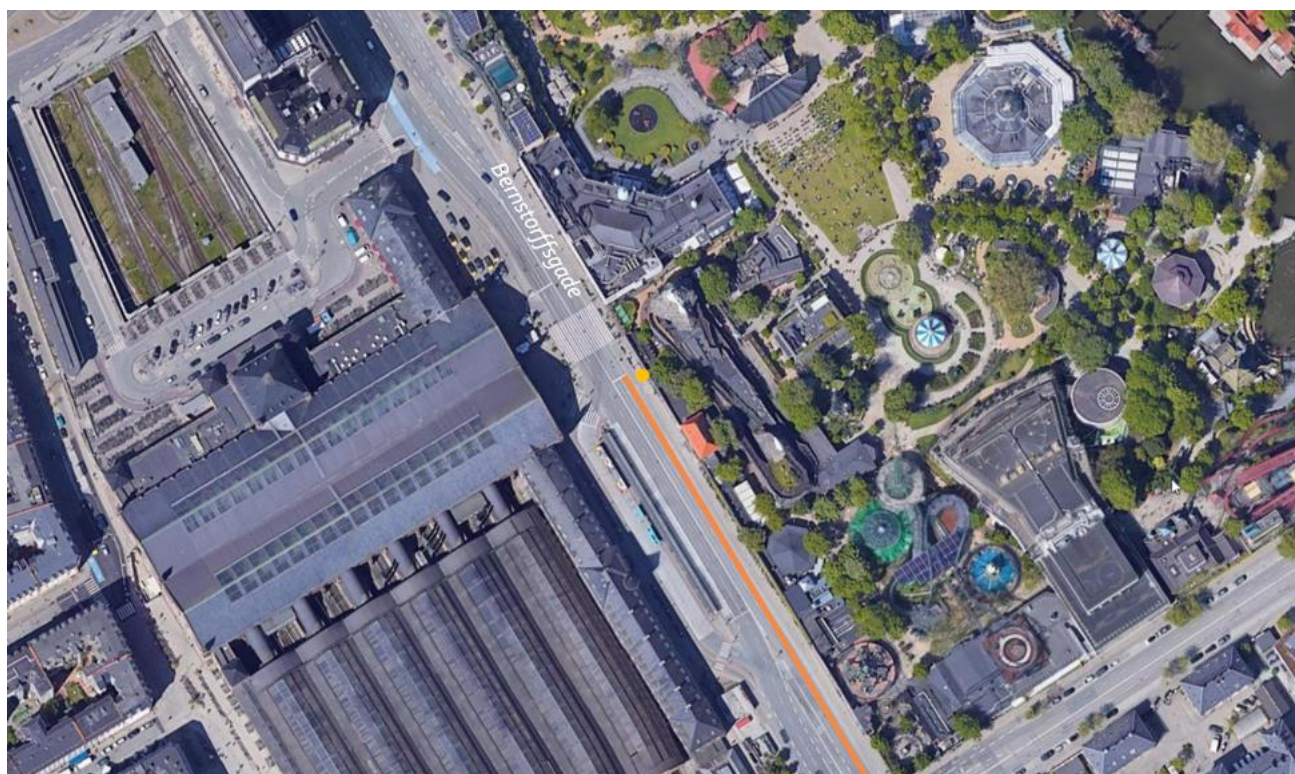
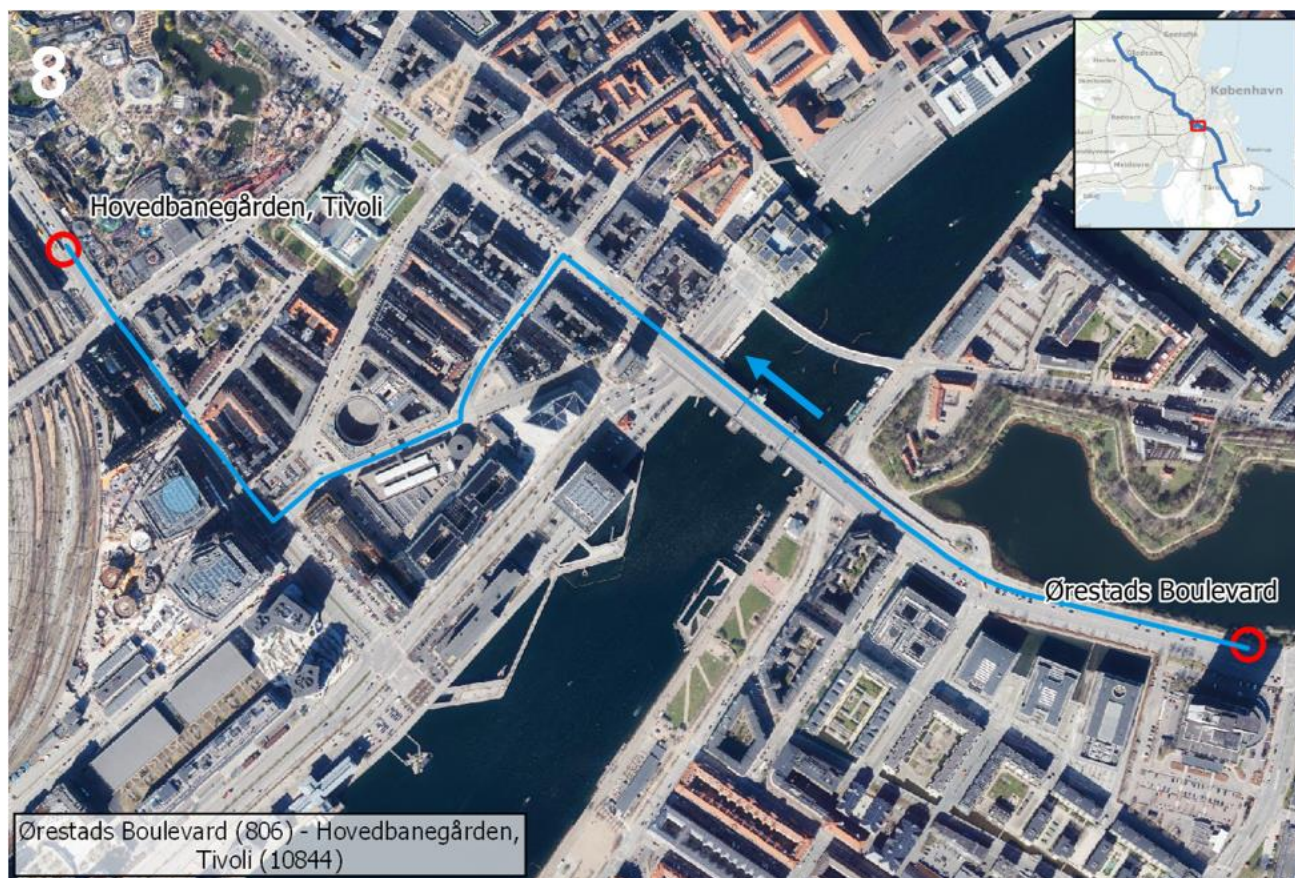


Overordnet info

Projekt nr.	7
Kommune	København
Udfordring	Biltrafik fra Puggaardsgade og Rysensteensgade skaber kø frem mod krydset på H. C. Andersens Boulevard. Desuden kan vigepligten ved Hambros Plads potentielt give forsinkelser.
Løsningsforslag	Etablering af ca. 100 m busbane på Rysensteensgade i inderste højresvingsbane fra Otto Mønstedts Plads. Dette kræver parkeringsforbud langs strækningen, hvor der lige nu er tidsbegrænset parkeringsforbud. Ændret vigepligt ved Otto Mønstedts Plads, så den primære færdselsretning bliver ml. Hambrosgade og Rysensteensgade og bussernes rute dermed får prioritet.
Rejsetidsgevinst i spidstime	20 – 30 sek. mod Dragør Stationsplads.
Anlægsoverslag	25.000 – 50.000 kr. ekskl. moms.
Andre buslinjer	5C og 68

Afledte effekter

Regularitet	- ○○○○● +	Især busbanen frem mod H. C. Andersens Blvd. sikrer, at bussen kommer hurtigere frem.
Kundetilfredshed	- ○○●○○ +	Tiltaget vil ikke umiddelbart bemærkes af passagererne.
Trafiksikkerhed	- ○●○○○ +	Der er risiko for, at der kan opstå uheldige trafiksikkerhedsmæssige situationer, når de højresvingende bilister fra Puggaardsgade skal krydse busbanen.
Bilfremkommelighed	- ○●○○○ +	Bilfremkommeligheden forværrer betydeligt ved etablering af busbane i en af de nuværende to højresvingsbaner.
Cykelforhold	- ○○●○○ +	I praksis vil mange cyklister vælge at cykle i busbanen, hvilket vil give mere plads og afstand til den øvrige trafik.
Forgængerforhold	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Parkering	- ○●○○○ +	Den nuværende tidsbegrænset parkeringsforbud i den østlige side af Rysensteensgade vil blive gjort permanent.
Miljø	- ○●○○○ +	Risiko for at flere biler, der foretager loop-kørslen fra Ring 2, Puggaardsgade, Rysensteensgade og over Langebro vil forlænge loopet til Otto Mønstedts Plads, for lettere at komme ind i bilkøen.
Beplantning	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Byrum	- ○○●○○ +	Påvirkes umiddelbart ikke. Måske vil trafikintensiteten på Puggaardsgade reduceres en smule.

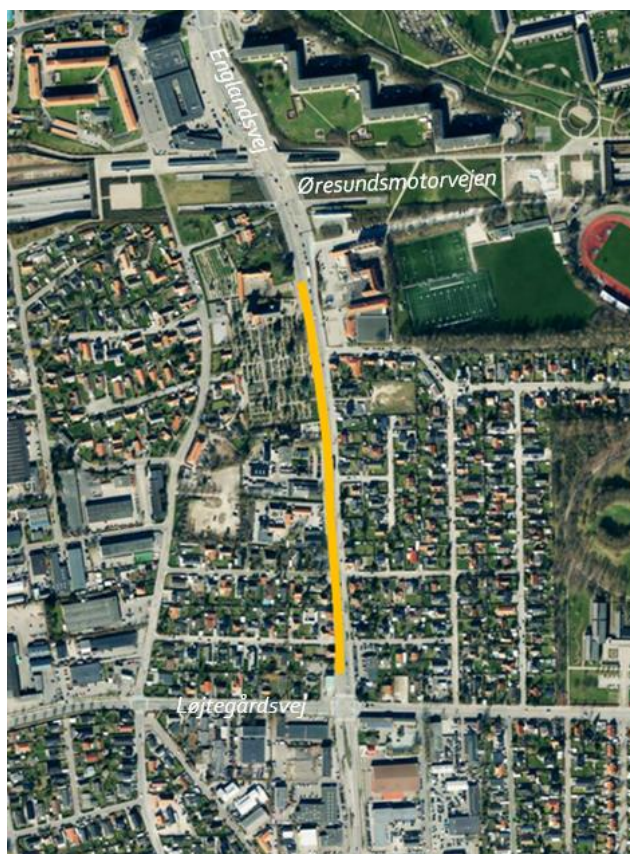
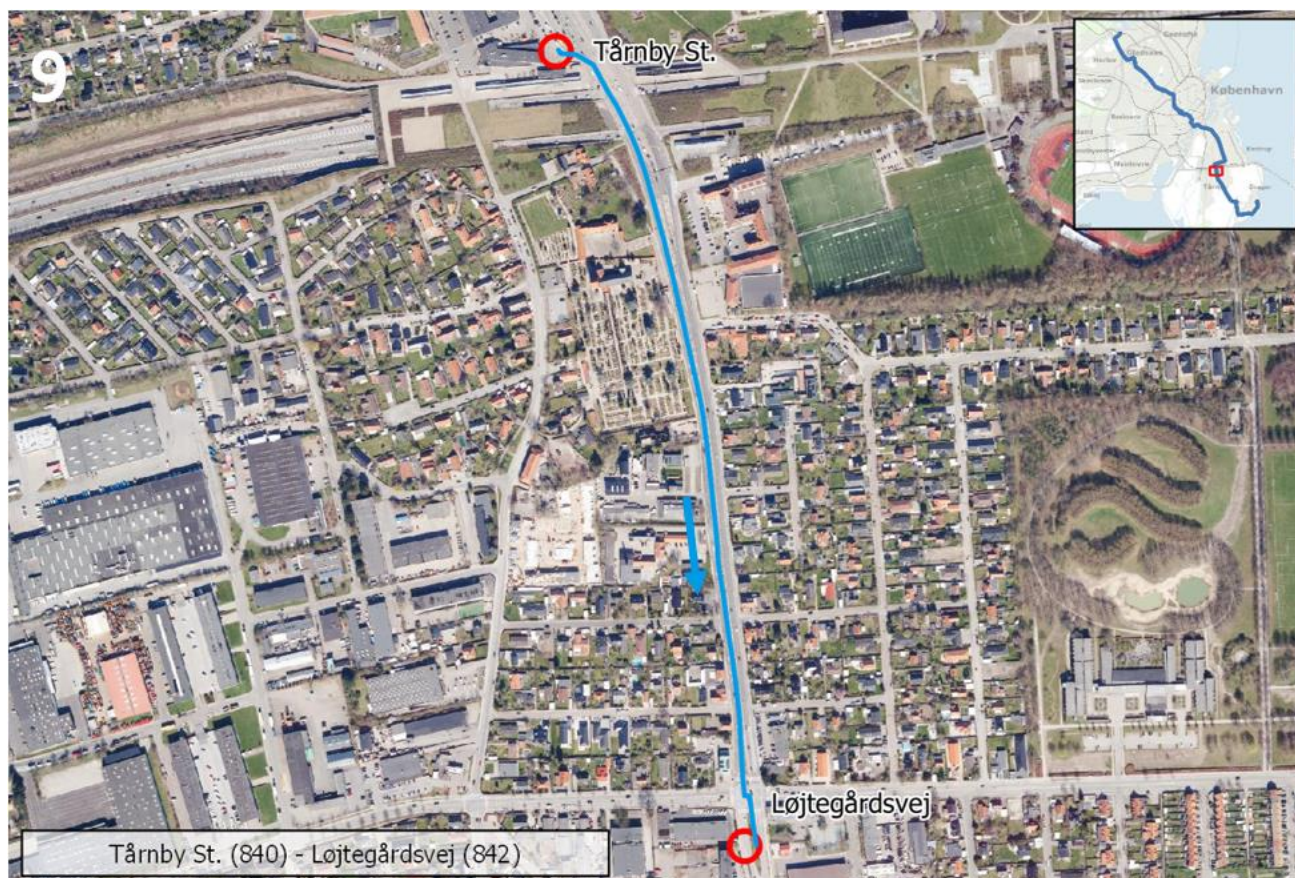


Overordnet info

Projekt nr.	8
Kommune	København
Udfordring	Køddannelse ved indkørslen til busterminal på Bernstorffsgade pga. for kort venstresvingsbane. Derudover giver vejbrønde og kunstigt rendestensfald nedsat komfort i retning ind mod byen på strækningen ml. Ørestads Blvd. og Langebro, hvilket medfører at busserne ofte fravælger busbanen og i stedet kører i den blandede trafik.
Løsningsforslag	Etablering af stoppested for buslinje 250S langs Tivoli på Bernstorffsgade, samt reducere af kørebanen fra to til én bane for biltrafik til fordel for etablering en busbane. Hermed undgås loop-kørslen omkring busterminalen. Løsningen kan evt. udvides til at omfatte alle de nordgående buslinjer på terminalen (26, 31, 37, 68, 2A, 7A, 5C og 97N). Ændret afvanding og placering af nedløbsriste i busbanen på Amager Boulevard.
Rejsetidsgevinst i spidstimer	30 – 40 sek. mod Bagsværd St.
Anlægsoverslag	400.000 – 500.000 kr. ekskl. moms.
Andre buslinjer	5C

Afledte effekter

Regularitet	- ○○○○● +	Busbanen og flytningen af stoppestedet væk fra busterminalen reducerer rejsetiden for buslinje 250S markant på strækningen.
Kundetilfredshed	- ○○○●○ +	Flytning af stoppestedet væk fra terminalen kan skabe forvirring for passagererne, dog vil komforten i busserne stige langs Amager Boulevard, når den ujævne kørsel elimineres.
Trafiksikkerhed	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Bilfremkommelighed	- ●○○○○ +	Reducering af antallet af kørespor på Bernstorffsgade påvirker bilfremkommeligheden mærkbart på strækningen.
Cykelforhold	- ○●○○○ +	Buspassagerer skal krydse cykelstien på Bernstorffsgade.
Forgængerforhold	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Parkerings	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Miljø	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Beplantning	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Byrum	- ○○○●○ +	Trafikintensiteten på Bernstorffsgade vil blive reduceret, når antallet af kørebaner reduceres.

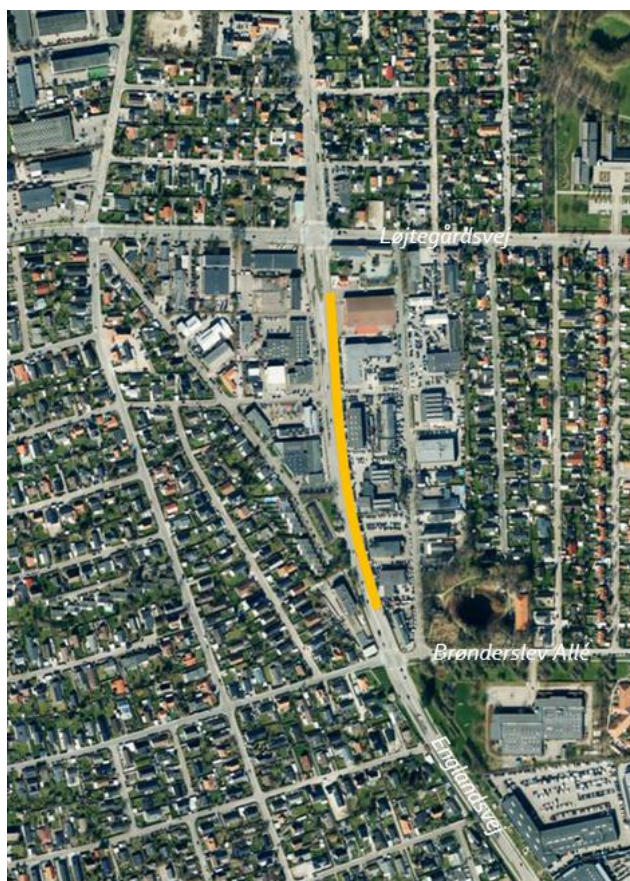
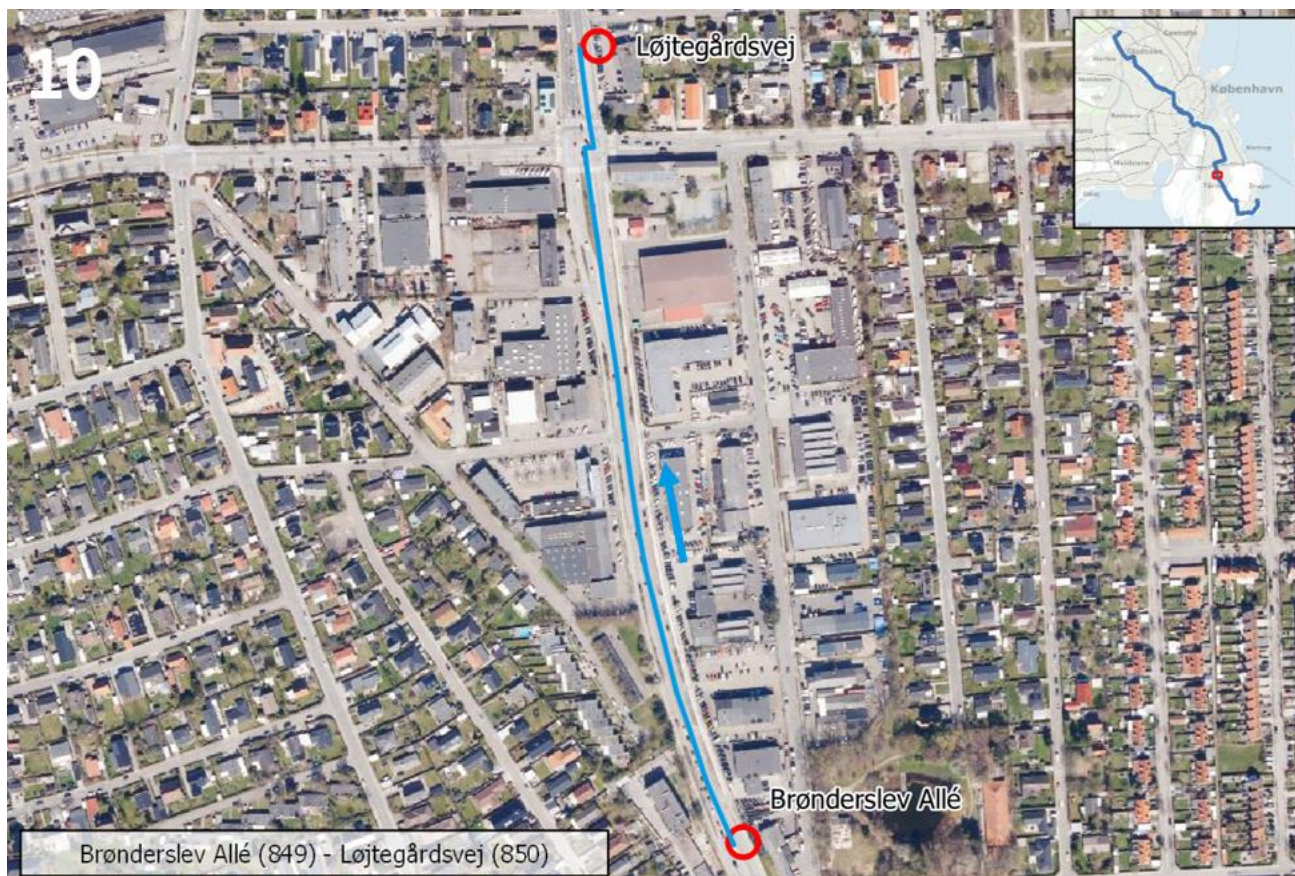


Overordnet info

Projekt nr.	9
Kommune	Tårnby
Udfordring	Trængsel langs strækningen pga. biltrafik – særligt ifm. motorvejens af- og tilkørselsanlæg.
Løsningsforslag	Etablering af ca. 500 m. busbane på Englandsvej, syd for Øresundsmotorvejen, og frem til Løjtegårdsvej. Dette forudsætter at eksisterende P-lommer og helleanlæg nedlægges, samt at træer genplantes. Enkelte steder vil der være tale om en kombineret bus- og svingbane.
Rejsetidsgevinst i spidstime	25 – 40 sek. mod Dragør Stationsplads.
Anlægsoverslag	1.500.000 – 2.000.000 kr. ekskl. moms.
Andre buslinjer	34 og 36

Afledte effekter

Regularitet	- ○○○●○ +	Busbanen forbedrer både bussernes regularitet og fremkommelighed i spidstimen.
Kundetilfredshed	- ○○●○○ +	Tiltaget vil ikke umiddelbart bemærkes af passagererne.
Trafiksikkerhed	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Bilfremkommelighed	- ○○●○○ +	Fremkommeligheden for biler vil næsten ikke ændres af tiltaget, dog vil disse ikke længere skulle deles om kørebanen med busserne.
Cykelforhold	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Forgængerforhold	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Parkering	- ●○○○○ +	P-lommer nedlægges. I alt ca. 35 p-pladser på Englandsvej.
Miljø	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Beplantning	- ○●○○○ +	Træer langs strækningen skal genplantes. I alt 3 træer på den vestlige side af Englandsvej.
Byrum	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.

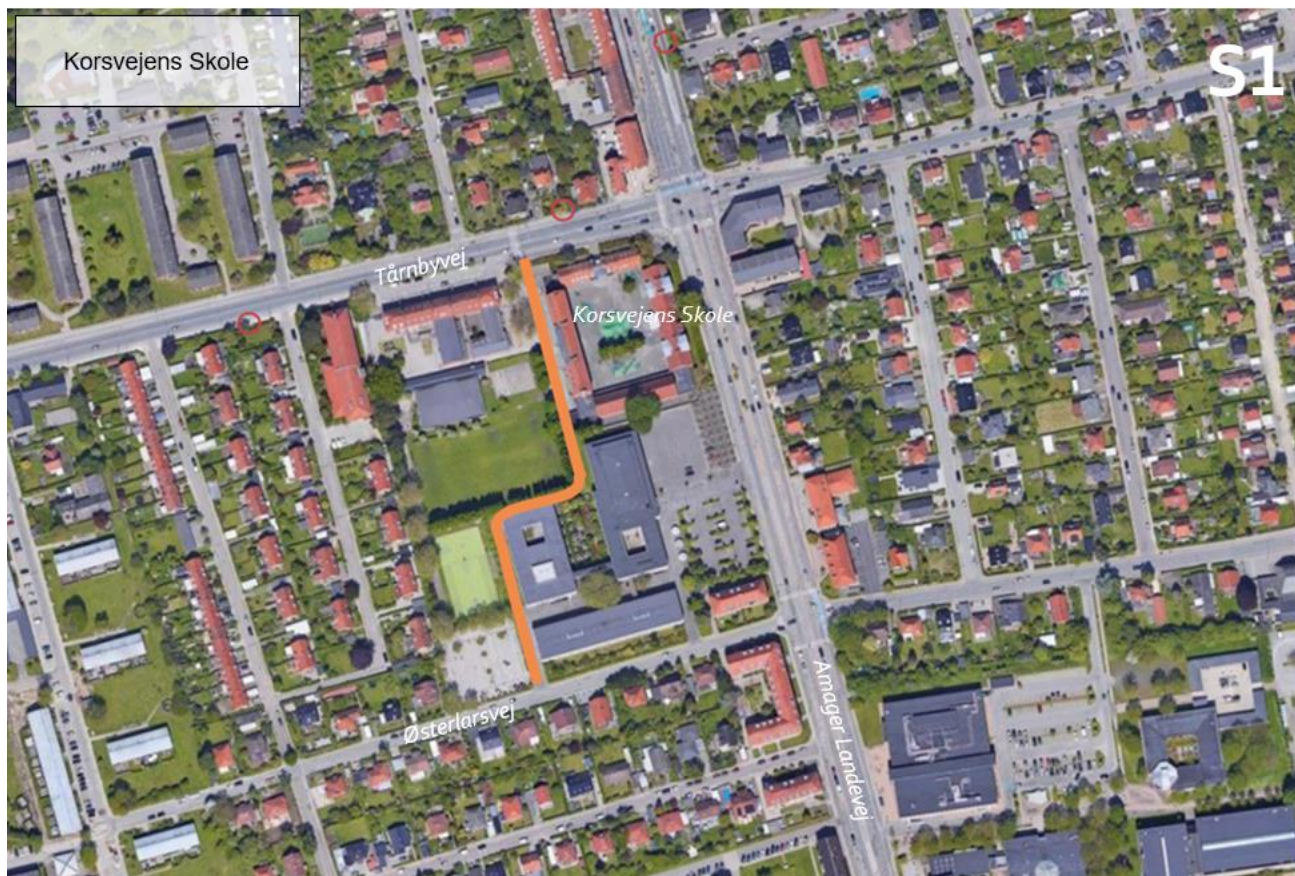


Overordnet info

Projekt nr.	10
Kommune	Tårnby
Udfordring	Fremkommelighedsproblemer langs strækningen pga. biltrafik.
Løsningsforslag	Etablering af ca. 400 m. busbane på Englandsvej langs strækningen mellem Brønderslev Alle og Løjtegårdsvej. Ved krydset Løjtegårdsvej/Englandsvej udmunder busbanen i den eksisterende kombineret højresvings- og busbane. Dette forudsætter at P-lommer nedlægges og træer genplantes.
Rejsetidsgevinst i spidstime	35 – 50 sek. mod Bagsværd St.
Anlægsoverslag	3.500.000 – 5.500.000 kr. ekskl. moms.
Andre buslinjer	34 og 36

Afledte effekter

Regularitet	- ○○○●○ +	Busbanen forbedrer både bussernes regularitet og fremkommelighed i spidstimen.
Kundetilfredshed	- ○○●○○ +	Tiltaget vil ikke umiddelbart bemærkes af passagererne.
Trafiksikkerhed	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Bilfremkommelighed	- ○○●○○ +	Fremkommeligheden for biler vil næsten ikke ændres af tiltaget, dog vil disse ikke længere skulle deles om kørebanen med busserne.
Cykelforhold	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Forgængerforhold	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Parkering	- ●○○○○ +	Der forekommer i dag meget parkering på grusarealet ml. kørebanen og cykelstien nær bilforhandlerne på Englandsvej. Tiltaget inddrager dette areal svarende til ca. 37 p-pladser.
Miljø	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Beplantning	- ○●○○○ +	Træer langs strækningen skal genplantes. I alt 10 træer på den østlige side af Englandsvej.
Byrum	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.

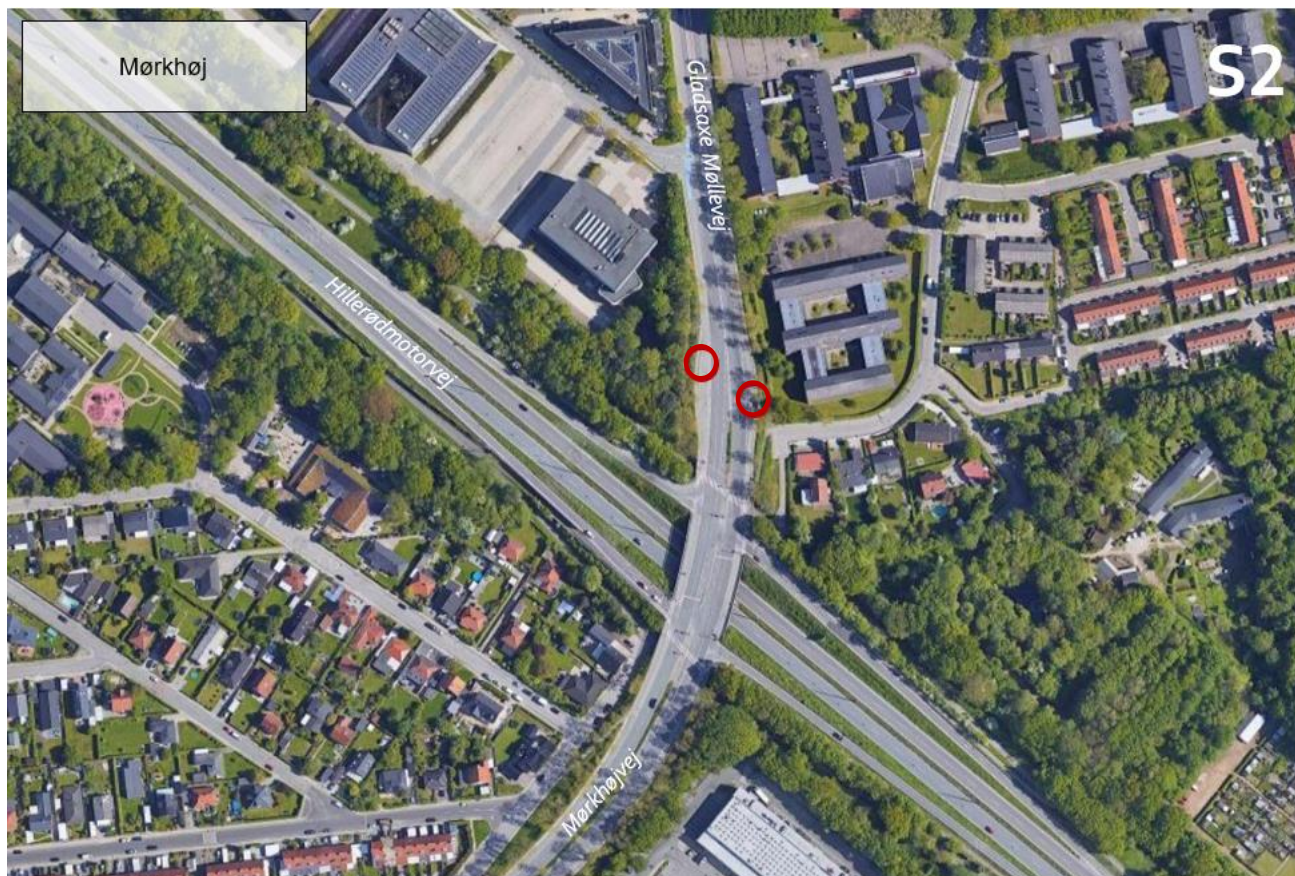


Overordnet info

Projekt nr.	S1 – Korsvejens Skole
Kommune	Tårnby
Udfordring	Lang gangafstand til beboelser syd for Korsvejens Skole.
Løsningsforslag	Etablering af offentlig sti gennem skoleområdet langs boldbanen og videre til Østerlarsvej, hvilket kan reducere afstanden til beboelserne centralt placeret på Østerlarsvej med ca. 100 m.
Forbedringspotentiale	Opland.
Anlægsoverslag	600.000 – 1.000.000 kr. ekskl. moms.
Andre buslinjer	5C, 35 og 36

Afledte effekter

Regularitet	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Kundetilfredshed	- ○○○●○ +	Kortere gangafstand til beboelser syd for Korsvejens Skole.
Trafiksikkerhed	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Bilfremkommelighed	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Cykelforhold	- ○○○●○ +	Cyklister vil med stien få bedre fremkommelighed i området.
Forgængerforhold	- ○○○●○ +	Fodgængere vil få bedre fremkommelighed i området.
Parkering	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Miljø	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Beplantning	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Byrum	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.



Overordnet info

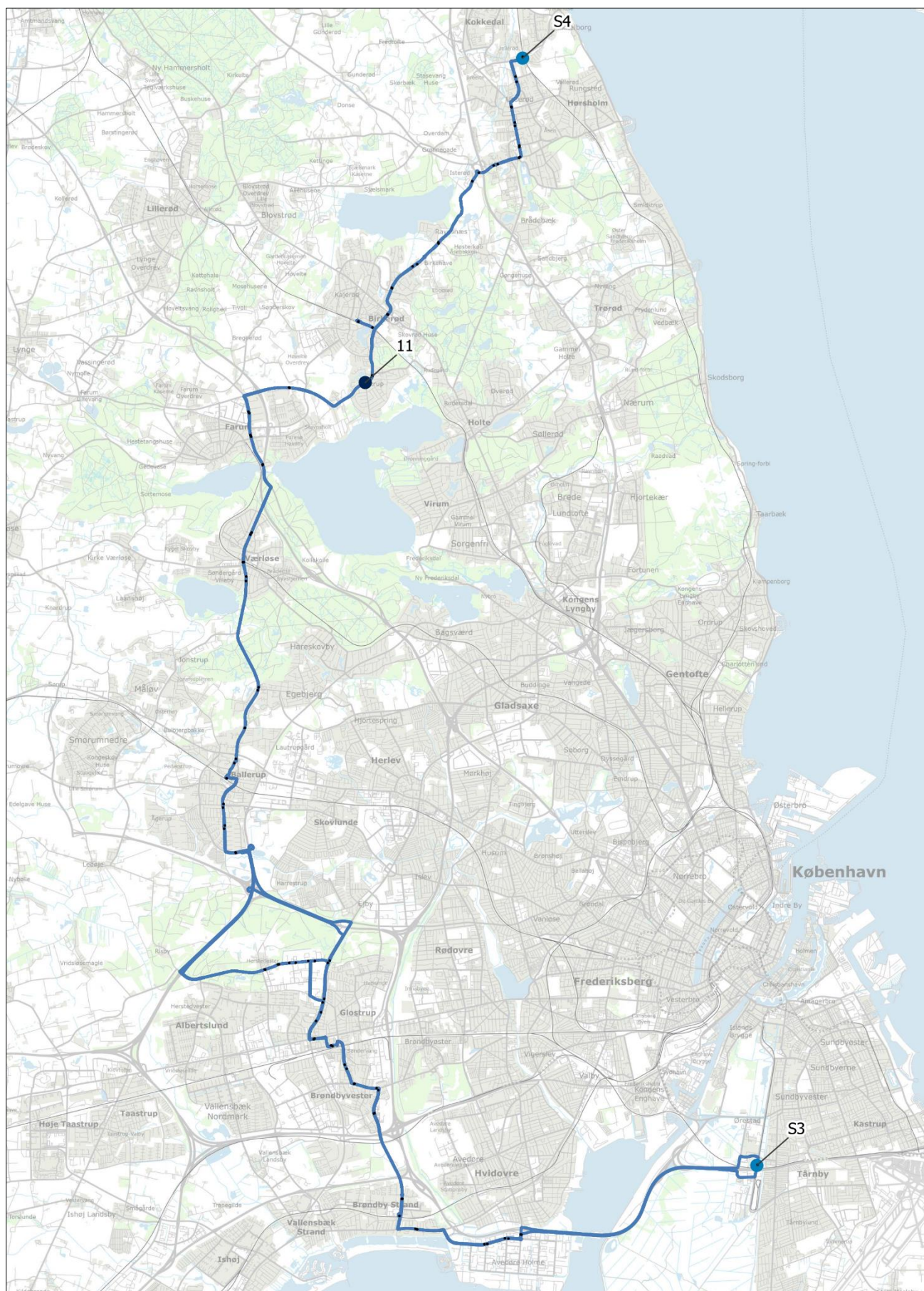
Projekt nr.	S2 – Mørkhøj
Kommune	Gladsaxe
Udfordring	Utidssvarende ventefaciliteter i nordgående retning.
Løsningsforslag	Opgradering af ventefaciliteterne.
Forbedringspotentiale	Gladsaxe Kommune har allerede afsat ca. 100.000 kr. til forbedring af cykelparkering ved stoppestedet.
Anlægsoverslag	200.000 – 350.000 kr. ekskl. moms.
Andre buslinjer	166

Afledte effekter

Regularitet	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Kundetilfredshed	- ○○○●○ +	Bedre rejseinformation og ventefaciliteter til passagererne vil øge deres tilfredshed med stoppestedet.
Trafiksikkerhed	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Bilfremkommelighed	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Cykelforhold	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Forgængerforhold	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Parkering	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Miljø	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Beplantning	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Byrum	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.



500S



Information om buslinjen

Linje 500S kører mellem Kokkedal St. og Ørestad St., og har rute gennem 9 kommuner på tværs af Fingerplanen.

Linjen forbinder blandt andet Hørsholm, Birkerød, Ballerup, Glostrup og Brøndby Strand. Det er muligt at skifte til Regionaltog og Metro på Ørestad St., samt S-tog på flere af stationerne langs strækningen.

Linje 500S kører på hverdage mellem kl. 9:00-12:00 med 20 minutters interval og i myldretiden med 10 minutters drift, samt 20 minutters interval i alle øvrige tidsrum.



Projektoversigt

Projekt nr.	Kommune	Beskrivelse	Rejsetidseffekt i spidstimen	Anlægsoverslag [kr. ekskl. moms]
11	Rudersdal	Signaloptimering og busbane	30 – 55 sek. mod Kokkedal St.	1.000.000 – 1.500.000
S3	København	Stiforbindelse	-	350.000 – 550.000
S4	Hørsholm	Stiforbindelse og stoppestedsfaciliteter	-	1.500.000 – 2.500.000
<i>I alt</i>			<i>30 – 55 sek. mod Kokkedal St.</i>	<i>2.850.000 – 4.550.000</i>

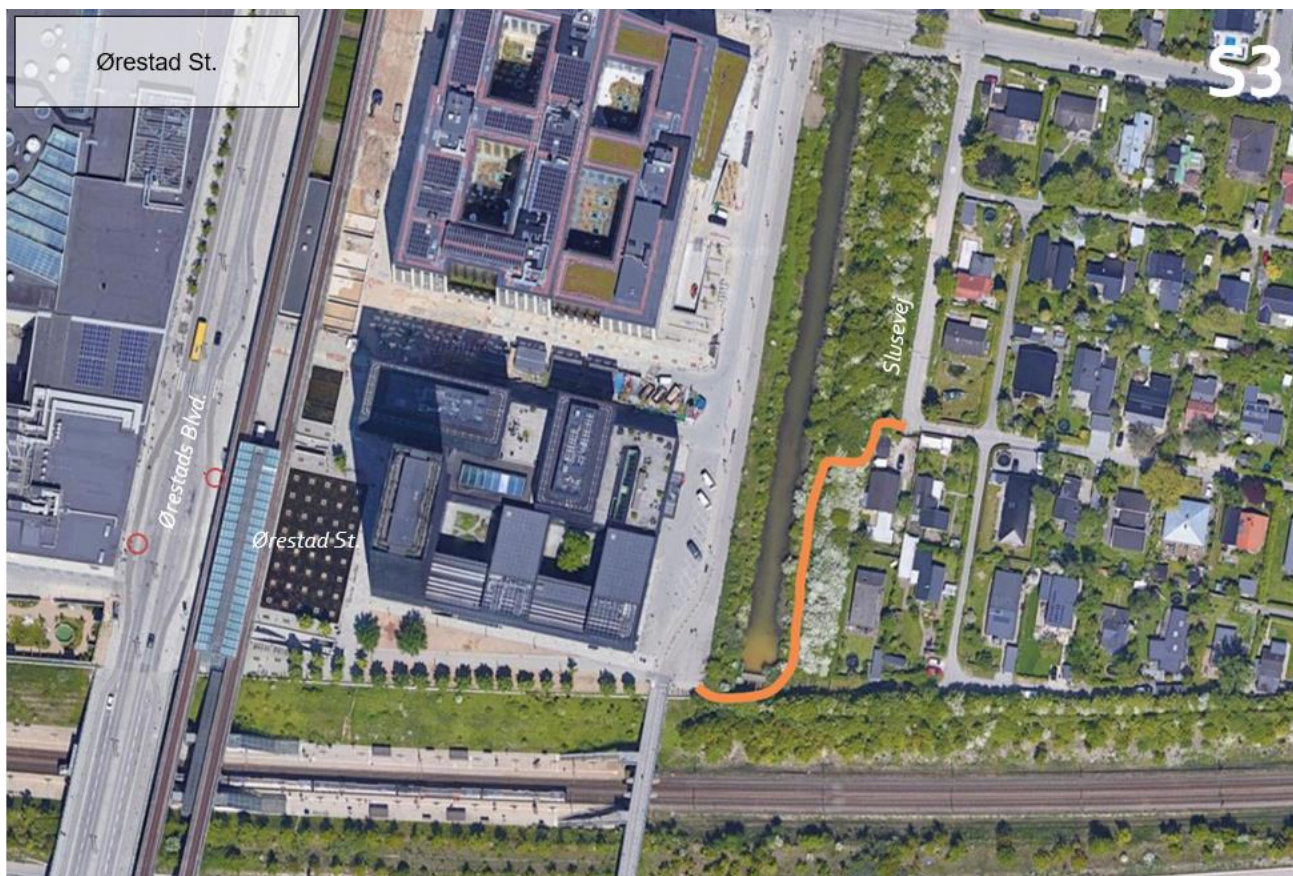


Overordnet info

Projekt nr.	11
Kommune	Rudersdal
Udfordring	Trængsel på Bistrupvej som følge af ventetid i krydset Bistrupvej/Plantagevej.
Løsningsforslag	Sideforskyd kørebaner på bekostning af heller og svingbaner på Bistrupvej. Anlæg af ca. 550 m. sidelagt busbane i det nuværende kørebanespor ved også at inddrage noget af cykelstien. Herved kan 500S køre udenom kødannelse frem mod Plantagevej. Signaloptimering af grøntider i Bistrupvej/Plantagevej-krydset og tilføj intelligent busprioritering i signalet. Desuden også ved Bistrup Trafikplads, så busprioritet kun aktiveres når der faktisk er busser. Dette vil frigive kapacitet til øvrige trafik og dermed mindske kødannelse.
Rejsetidsgevinst i spidstime	30 – 55 sek. mod Kokkedal St.
Anlægsoverslag	1.000.000 – 1.500.000 kr. ekskl. moms.
Andre buslinjer	334

Afledte effekter

Regularitet	- ○○○○● +	Busbanen sikrer at bussernes fremkommelighed forbedres i spidstimen.
Kundetilfredshed	- ○○●○○ +	Tiltaget vil ikke umiddelbart blive bemærket af passagererne.
Trafiksikkerhed	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Bilfremkommelighed	- ○●○○○ +	Svingbaner langs strækningen fjernes, hvorfor der oftere kan opstå kø ifm. venstresving. På den anden side vil forbedring af omløbene i signalreguleringer forbedre fremkommeligheden generelt.
Cykelforhold	- ○●○○○ +	Den eksisterende cykelsti bliver smallere ved anlæg af busbanen.
Forgængerforhold	- ○●○○○ +	Det bliver sværere at krydse vejen, når midterarealet tages i brug og der skal passeres en ekstra kørebane.
Parkering	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Miljø	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Beplantning	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Byrum	- ○●○○○ +	I takt med, at der kommer flere kørebaner, forringes oplevelsen af byrummet også tilsvarende.

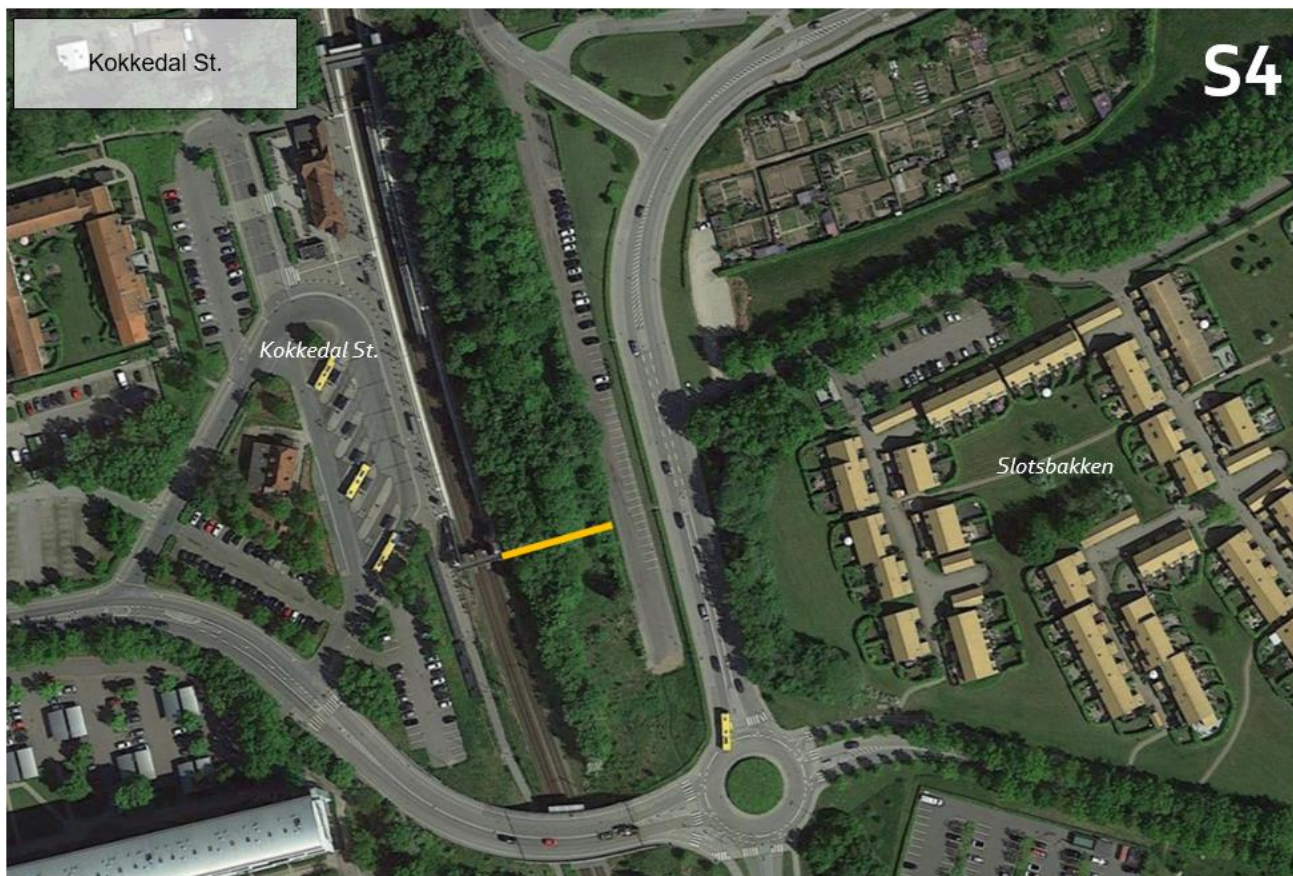


Overordnet info

Projekt nr.	S3 – Ørestad St.
Kommune	København
Udfordring	Ved anlæggelsen af Ørestad St. er beboelsesoplandet mod øst ikke tilknyttet optimalt. Derfor er der opstået en trampesti pga. manglende gangforbindelse ml. Ørestad St. og boligområdet mod øst.
Løsningsforslag	Etabler stiforbindelse til Slusevej. Stiforbindelsen vil gøre den eksisterende trampesti mere trygt og sikker at færdes på og forbedre forholdene for gående ml. beboelserne ved Slusevej og Ørestad St. ved at der etableres fast belægning.
Forbedringspotentiale	Opland
Anlægsoverslag	350.000 – 550.000 kr. ekskl. moms.
Andre buslinjer	32 og 33

Afledte effekter

Regularitet	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Kundetilfredshed	- ○○○●○ +	Bedre gangforhold.
Trafiksikkerhed	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Bilfremkommelighed	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Cykelforhold	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Forgængerforhold	- ○○○●○ +	Kortere gangafstand og bedre forhold for fodgængere.
Parkering	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Miljø	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Beplantning	- ○●○○○ +	Lidt eksisterende vild beplantning skal fjernes for at anlægge stien
Byrum	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.



Overordnet info

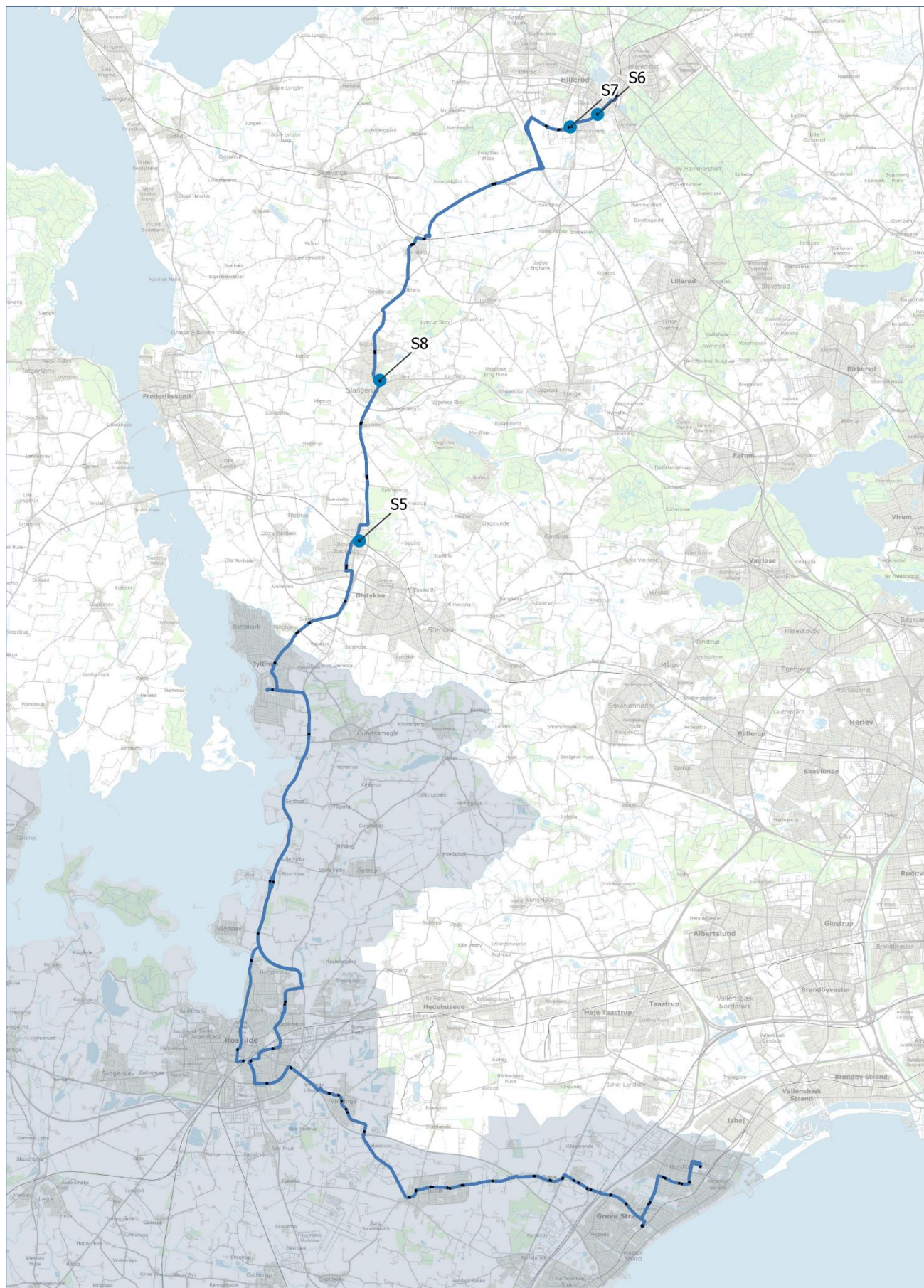
Projekt nr.	S4 – Kokkedal St.
Kommune	Hørsholm
Udfordring	Lang gangafstand til beboelser ved Slotsbakken og videre mod øst pga. omvej via Ådalsvej eller Jellerødgårdsvej. Desuden manglende inforskærme ved stoppestederne.
Løsningsforslag	Forlæng den sydlige gangbro over jernbanesporene videre igennem det grønne område, som det også er gjort ved den nordlige gangbro. Stien vil betyde, at fodgængere slipper for terrænspring, at det bliver mere trygt at krydse det grønne bælte, og den vil kunne reducere gangafstanden til boligerne ved Slotsbakken med ca. 75 m. Desuden opgraderes stoppestedsfaciliteterne med inforskærme.
Forbedringspotentiale	Opland, skiftevej og stoppestedsmiljø
Anlægsoverslag	1.500.000 – 2.500.000 kr. ekskl. moms.
Andre buslinjer	353, 383, 365R og 150S

Afledte effekter

Regularitet	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Kundetilfredshed	- ○○○●○ +	Bedre rejseinformation og reduceret gangafstand mod øst.
Trafiksikkerhed	- ○○○●○ +	Påvirkes positivt da fodgængere ikke skal gå langs store veje og i rundkørslen
Bilfremkommelighed	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Cykelforhold	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Forgængerforhold	- ○○○●○ +	Ny gangforbindelse ml. Kokkedal St. og boligerne mod øst.
Parkerings	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Miljø	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Beplantning	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Byrum	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.



600S



Information om buslinjen

Linje 600S kører mellem Hundige St. og Hillerød St., og har rute gennem Greve, Roskilde, Egedal, Frederikssund og Hillerød Kommune.

Linjen forbinder blandt andet Slangerup, Ølstykke St., Roskilde St. og Greve St. Det er muligt at skifte til Regionaltog på Roskilde St., samt S-tog på flere af stationerne langs strækningen.

Linje 600S kører med 15 minutters interval på hverdage mellem kl. 7:00-16:00 og hver halve time i alle øvrige tidsrum.

Nærværende notat fokuserer kun på delstrækningerne, der ligger i Region Hovedstaden.¹



Projektoversigt

Projekt nr.	Kommune	Beskrivelse	Rejsetidseffekt i spidstimen	Anlægsoverslag [kr. ekskl. moms]
S5	Egedal	Forbedret opland og opgradering af ventefaciliteter.	-	200.000 – 300.000
S6	Hillerød	Opgradering af ventefaciliteter.	-	50.000 – 75.000
S7	Hillerød	Etablering af stiforbindelse.	-	800.000 – 1.200.000
S8	Frederikssund	Opgradering af vente- og opholdsfaciliteter.	-	500.000 – 1.000.000
I alt				1.550.000 – 2.575.000

¹ I februar 2018 udgav Movia rapporten *Regional busfremkommelighed i hovedstaden, Linje 600S (Hillerød St. – Hundige St.)*. Denne rapport indeholder yderligere løsningsforslag til forbedring af forholdene for buslinje 600S.

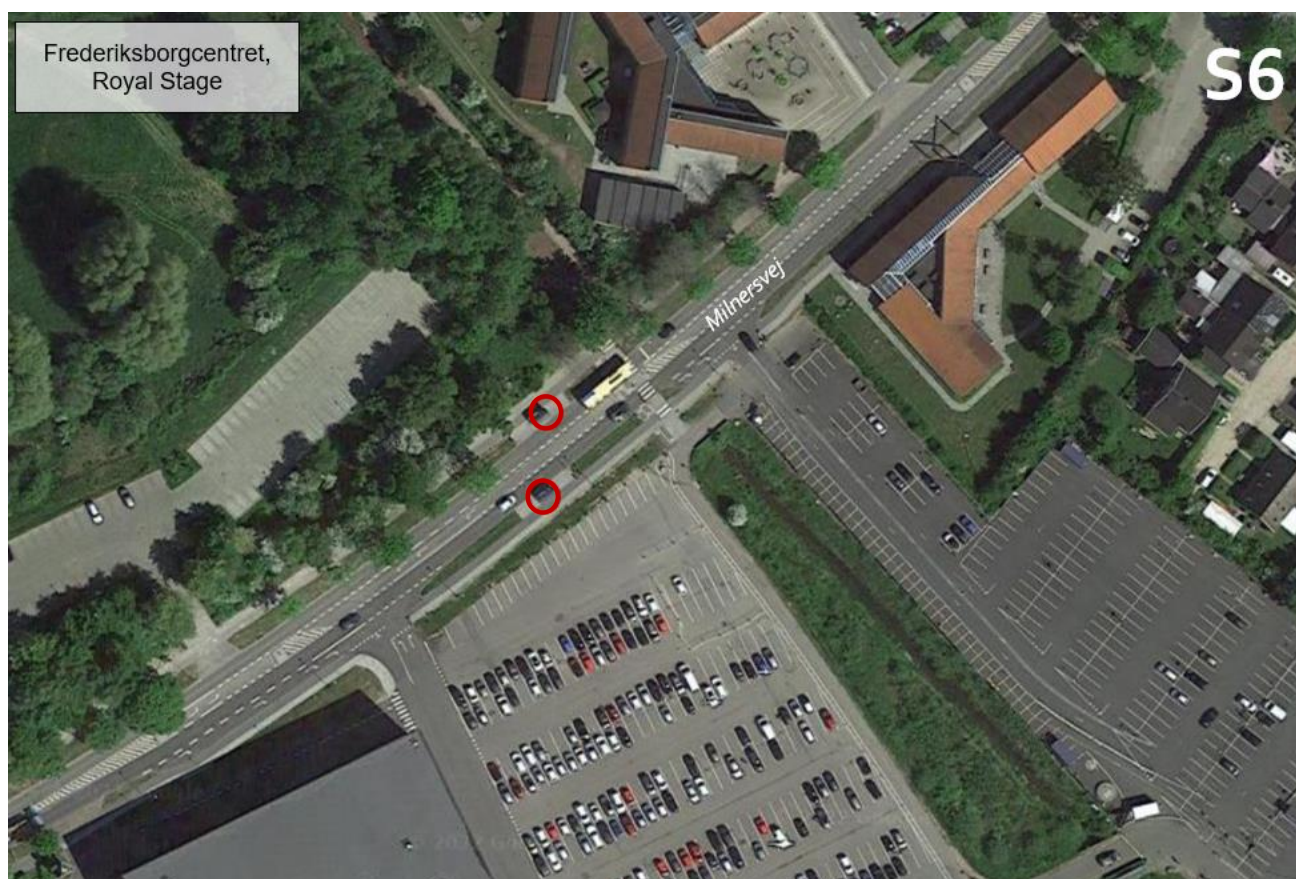


Overordnet info

Projekt nr.	S5 – Ølstykke St.
Kommune	Egedal
Udfordring	Utidssvarende ventefaciliteter og et stoppestedsmiljø domineret af asfalt og med manglende siddepladser og læskærm.
Løsningsforslag	Ventefaciliteterne opgraderes med nutidssvarende læskærme og siddepladser. Desuden tilføjes mere beplantning.
Forbedringspotentiale	Stoppestedsmiljø
Anlægsoverslag	200.000 – 300.000 kr. ekskl. moms.
Andre buslinjer	91N og 312

Afledte effekter

Regularitet	- ○ ○ ● ○ ○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Kundetilfredshed	- ○ ○ ○ ● ○ +	Bedre stoppestedsmiljø ved Ølstykke St. med forbedret rejseinformation og venteforhold.
Trafiksikkerhed	- ○ ○ ● ○ ○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Bilfremkommelighed	- ○ ○ ● ○ ○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Cykelforhold	- ○ ○ ● ○ ○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Forgængerforhold	- ○ ○ ● ○ ○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Parkering	- ○ ○ ● ○ ○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Miljø	- ○ ○ ● ○ ○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Beplantning	- ○ ○ ○ ● ○ +	Mulighed for mere beplantning ved stationsområdet.
Byrum	- ○ ○ ○ ● ○ +	Byrummet omkring Ølstykke St. forbedres.



Overordnet info

Projekt nr.	S6 – Frederiksborgcentret, Royal Stage
Kommune	Hillerød
Udfordring	Manglende infoscærm i vestgående retning og desuden begrænset siddepladser i begge retninger.
Løsningsforslag	Opgradering af ventefaciliteterne med tilføjelse af flere siddepladser.
Forbedringspotentiale	Stoppestedsmiljø
Anlægsoverslag	50.000 – 75.000 kr. ekskl. moms.
Andre buslinjer	65E, 91N, 305 og 338

Afledte effekter

Regularitet	- ○ ○ ● ○ ○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Kundetilfredshed	- ○ ○ ○ ● ○ +	Bedre forhold for ventende buspassagerer.
Trafiksikkerhed	- ○ ○ ● ○ ○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Bilfremkommelighed	- ○ ○ ● ○ ○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Cykelforhold	- ○ ○ ● ○ ○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Forgængerforhold	- ○ ○ ● ○ ○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Parkering	- ○ ○ ● ○ ○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Miljø	- ○ ○ ● ○ ○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Beplantning	- ○ ○ ● ○ ○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Byrum	- ○ ○ ○ ● ○ +	Forbedres gennem opgradering af ventefaciliteterne



Overordnet info

Projekt nr.	S7 – Trollesminde Allé
Kommune	Hillerød
Udfordring	Manglende gangforbindelse ml. stoppestedet og Hillerød Rådhus.
Løsningsforslag	Relevant med en ordentlig stiforbindelse til og fra Hillerød Rådhus, hvor der allerede i dag er etableret en trampesti gennem et grønt buskads. Stien føres ned til fortovet og stoppestederne på Peder Oxes Alle, så krydsende fodgængere ikke skal gå på parkeringsarealet. Derved forbedres adgangsforholdene til og fra stoppestedet og fodgængernes forhold bliver mere trygge og sikre, når disse ikke skal krydse parkeringsarealet.
Forbedringspotentiale	Opland
Anlægsoverslag	800.000 – 1.200.000 kr. ekskl. moms.
Andre buslinjer	65E og 305

Afledte effekter

Regularitet	- ○ ○ ● ○ ○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Kundetilfredshed	- ○ ○ ○ ● ○ +	Rejsende til og fra Hillerød Rådhus vil opleve en bedre stiforbindelse.
Trafiksikkerhed	- ○ ○ ○ ● ○ +	Fodgængere til og fra rådhuset skal ikke længere krydse på parkeringspladsen.
Bilfremkommelighed	- ○ ○ ● ○ ○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Cykelforhold	- ○ ○ ○ ● ○ +	Cyklister kan benytte stien.
Forgængerforhold	- ○ ○ ○ ● ○ +	Fodgængere til og fra rådhuset får forbedret forhold.
Parkering	- ○ ● ○ ○ ○ +	Ved projektering kan det vise sig nødvendigt, at fjerne 4 parallelparkeringspladser, hvor stien føres frem til rådhuset. Disse er dog allerede i dag placeret i andre p-pladsers manøvreareal, hvorfor der også kan argumenteres for at der sker en forbedring af forholdene for parkanter.
Miljø	- ○ ○ ● ○ ○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Beplantning	- ○ ○ ● ○ ○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Byrum	- ○ ○ ● ○ ○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.



Overordnet info

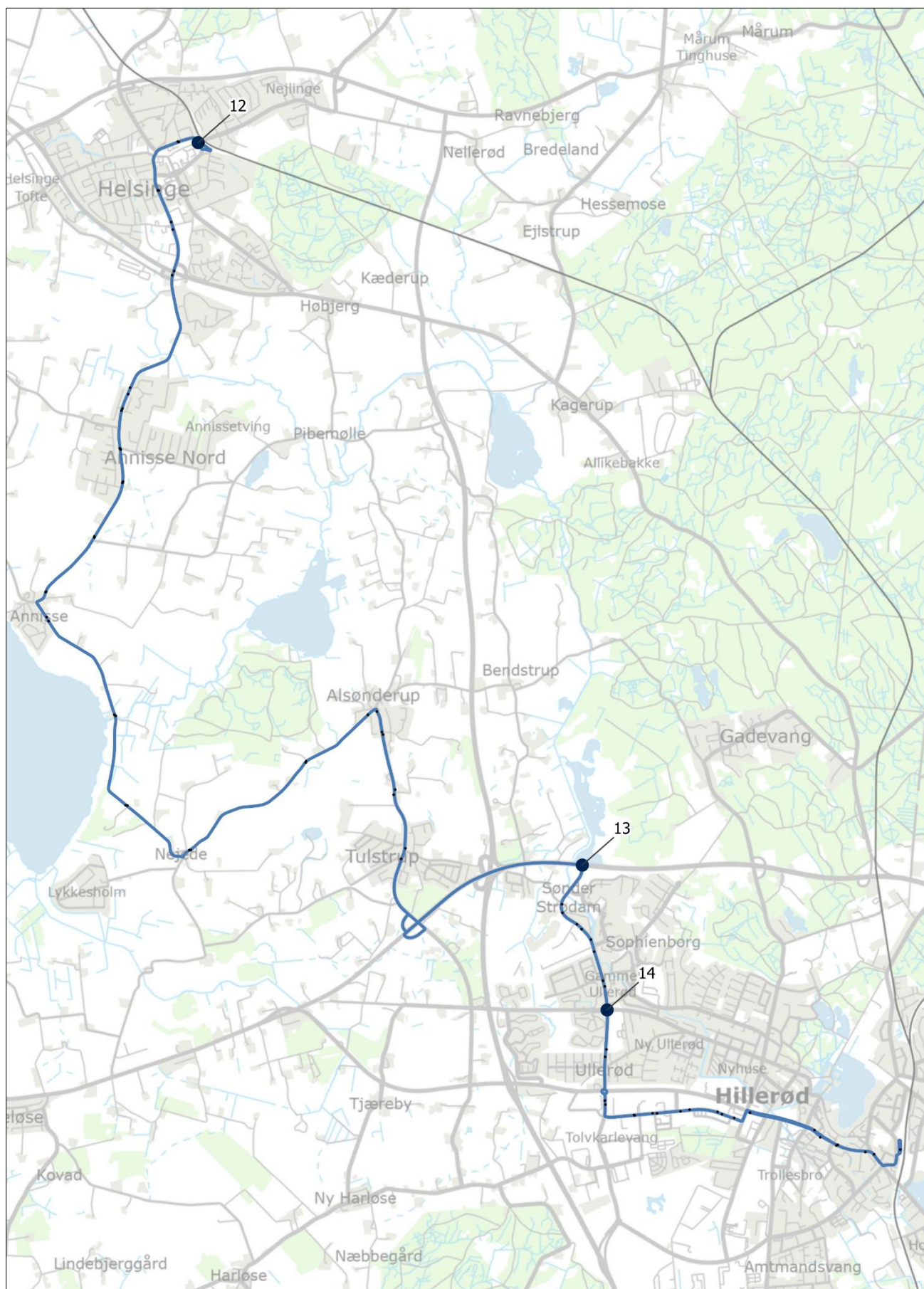
Projekt nr.	S8 – Slangerup Rutebilstation (også beskrevet under buslinje 310R)
Kommune	Frederikssund
Udfordring	Busterminal ligger på bagsiden af indkøbsmulighederne i området med en masse bilparkeringsarealer omkring.
Løsningsforslag	Busfremkommelighedsmæssigt vil det være mest optimalt at flytte stoppestedet for 600S ud på Brobæksgade, så det er mere synligt og busserne undgår loopkørsel med dertilhørende rejsetidstab. Mulige placeringer kunne være enten ved Brobæksgade/Stationsvej eller på Brobæksgade ved rundkørslen Roskildevej/Københavnsvej (omkostninger forbundet med stoppestedsflytningen indgår ikke i anlægsoverslaget). Alternativt kan asfaltarealet reduceres og der kan skabes bedre vente- og opholdsfaciliteter på rutebilstations-pladsen. Ligeledes kan forslaget skaleres med yderligere tiltag i form af forbedret trafikinformation og wayfinding samt bedre plads til andre mobilitetsformer.
Forbedringspotentiale	Stoppestedsmiljø.
Anlægsoverslag	500.000 – 1.000.000 kr. ekskl. moms.
Andre buslinjer	310R , 91N, 65E, 337 og 158

Afledte effekter

Regularitet	- ○○●○○ +	Regulariteten og bussernes rejsetid kan forbedres markant, hvis løsningen med udflytning af stoppestedet til Brobæksgade vælges. Hvis det blot er den eksisterende terminal der opgraderes, vil regulariteten ikke blive forbedret.
Kundetilfredshed	- ○○○●○ +	Bedre ventefaciliteter for buspassagerer.
Trafiksikkerhed	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Bilfremkommelighed	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Cykelforhold	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Forgængerforhold	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Parkering	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Miljø	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Beplantning	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Byrum	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.



380R



Information om buslinjen

Linje 380R kører mellem Helsing St. og Hillerød St., og har rute gennem Gribskov og Hillerød Kommune.

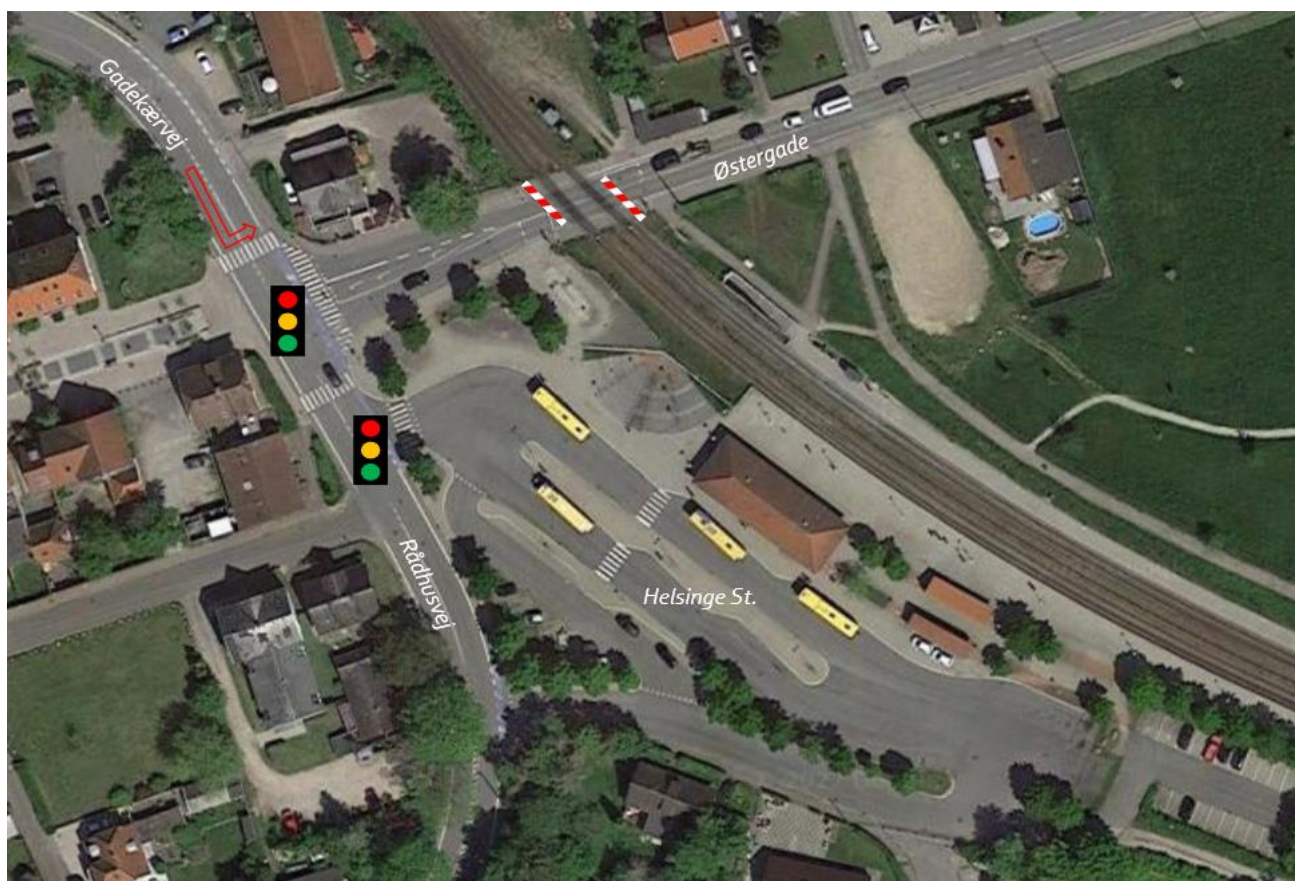
På Hillerød St. er det muligt at skifte til S-tognettets linje A. Derudover kan der skiftes til Lokalbussen fra både Hillerød St. og Helsing St., der blandt andet kører til Gilleleje, Tisvildeleje og Hundested.

Linje 380R kører hver halve time på hverdage mellem kl. 6:00-20:00 og én gang i timen i alle øvrige tidsrum.



Projektoversigt

Projekt nr.	Kommune	Beskrivelse	Rejsetidseffekt i spidstimen	Anlægsoverslag [kr. ekskl. moms]
12	Gribskov	Venstresvingsspor, etablering af signalregulering og bomanlæg	0 – 60 sek. mod Helsing St.	3.000.000 – 4.500.000
13	Hillerød (Vejdirektoratet)	Etablering af signalregulering	5 – 15 sek. mod Helsing St.	2.000.000 – 3.000.000
14	Hillerød	Busprioritering	5 – 10 sek. mod Hillerød St.	100.000 – 200.000
<i>I alt</i>			5 – 75 sek. mod Helsing St. 5 – 10 sek. mod Hillerød St.	5.100.000 – 7.700.000



Overordnet info

Projekt nr.	12
Kommune	Gribskov
Udfordring	Fremkommelighedsproblemer for busserne ved ind- og udkørsel ved Helsing St. Der sker tilbagestuvning fra nord ad Gadekærvej ved venstresving mod Østergade, når lokalbanebommene er nede. Mange højresvingende fra syd fra Gadekærvej mod Østergade gør det svært for bussen at komme ud fra stationen.
Løsningsforslag	Ombyg krydset Gadekærvej/Østergade/Rådhusvej, så krydset bliver signalreguleret og der etableres venstresvingbane fra nord mod Østergade. Dette kræver at noget af p-plads i svinget ved Gadekærvej inddrages for at få plads til både svingbane og cykelstiforhold. Signalreguleringen sammenordnes med bomanlæg, så der ikke sker tilbagestuvning til jernbaneoverskæringen, og så ligeudkørende fra Gadekærvej får grønpil, når bommene til lokalbane går ned. Etablering af gating-signal fra terminalen, der gør at busserne kommer først ud i krydset.
Rejsetidsgevinst i spidstime	0 – 60 sek. mod Helsing St. (kun rejsetidseffekt når bommene til lokalbanen er nede – her er effekten dog stor)
Anlægsoverslag	3.000.000 – 4.500.000 kr. ekskl. moms.
Andre buslinjer	320R, 360R, 390R, 361 og 363

Afledte effekter

Regularitet	- ○○○○● +	Venstresvingbane på Gadekærvej sikrer bedre fremkommelighed for sydgående busser og gating signal ud fra stationen forbedrer forholdene mod nord.
Kundetilfredshed	- ○○●○○ +	Tiltaget vil ikke umiddelbart bemærkes af passagererne
Trafiksikkerhed	- ○○○●○ +	Signalregulering vil forbedre trafiksikkerheden i krydset. Det er vigtigt, at den samordnes med bomanlægget, så der ikke opstår tilbagestuvning eller pressede situationer.
Bilfremkommelighed	- ○○○●○ +	Venstresvingbanen på Gadekærvej vil forbedre trafikafviklingen
Cykelforhold	- ○○●○○ +	Tiltaget påvirker ikke cykelforholdene, da disse genetableres. Cykelstien i sydgående retning kan endda tænkes udvidet.
Forgængerforhold	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltag
Parkering	- ○●○○○ +	Tiltaget kan betyde nedlæggelse af ca. to p-pladser i svinget ved Gadekærvej
Miljø	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltag
Beplantning	- ●○○○○ +	Tiltaget kan betyde genplantning af op til 8 træer i svinget ved Gadekærvej
Byrum	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltag

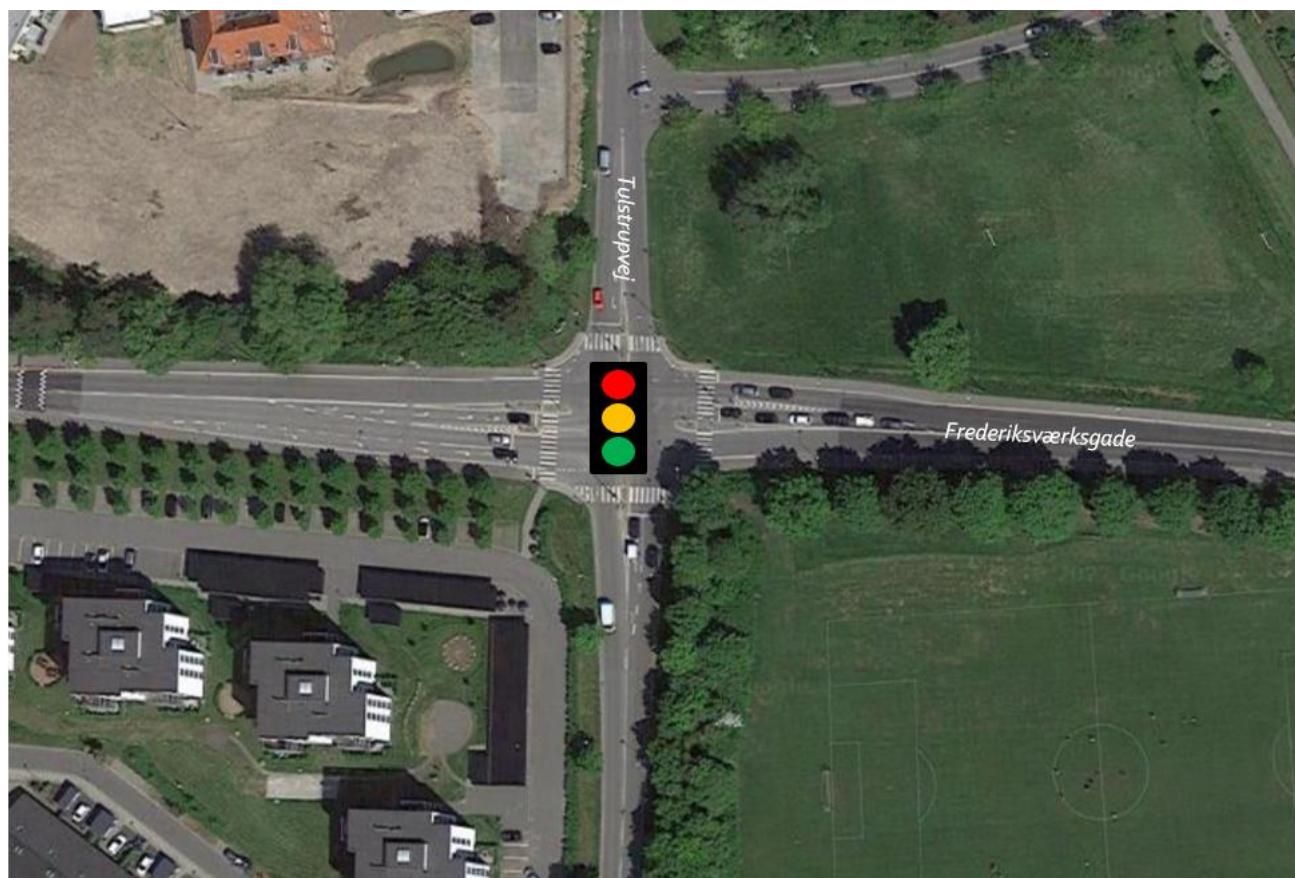
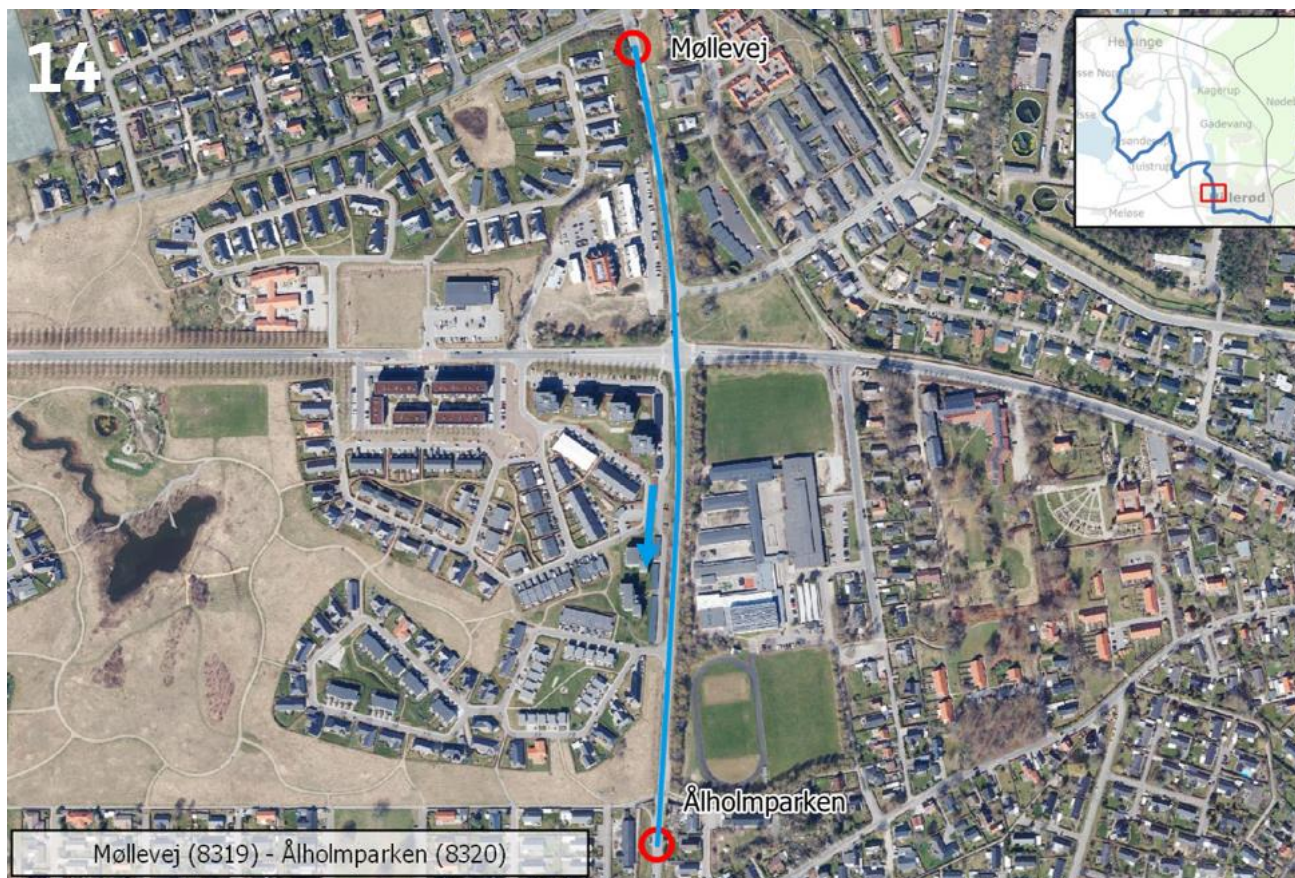


Overordnet info

Projekt nr.	13
Kommune	Hillerød (Vejdirektoratet)
Udfordring	Køddannelse i krydset Tulstrupvej/Isterødvej.
Løsningsforslag	Signalregulering af kryds ved Tulstrupvej/Isterødvej, installering af busprioritering og nedskiltning af hastighed frem mod krydset på Isterødvej til 60 km/t.
Rejsetidsgevinst i spidstime	5 – 15 sek. mod Helsing St.
Anlægsoverslag	2.000.000 – 3.000.000 kr. ekskl. moms.
Andre buslinjer	326

Afledte effekter

Regularitet	- ○○○○● +	Signalregulering i krydset sikrer at fremkommeligheden på Tulstrupvej bliver forbedret.
Kundetilfredshed	- ○○●○○ +	Tiltaget vil ikke umiddelbart blive bemærket af passagererne.
Trafiksikkerhed	- ○○○○● +	Krydset er i dag meget utrygt for venstresvingende trafikanter fra Tulstrupvej pga. de høje trafikmængder og hastigheder på Isterødvej. En signalregulering vil forbedre dette markant.
Bilfremkommelighed	- ○●○○○ +	Signalregulering i krydset sikrer bedre fremkommelighed fra Tulstrupvej, men nedsætter fremkommeligheden på Isterødvej, hvor trafikmængden er større.
Cykelforhold	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Forgængerforhold	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Parkering	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Miljø	- ○○●○○ +	Området nord for Isterødvej er et Natura 2000-område. Dog påvirkes det umiddelbart ved anlæg af en signalregulering.
Beplantning	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Byrum	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.



Overordnet info

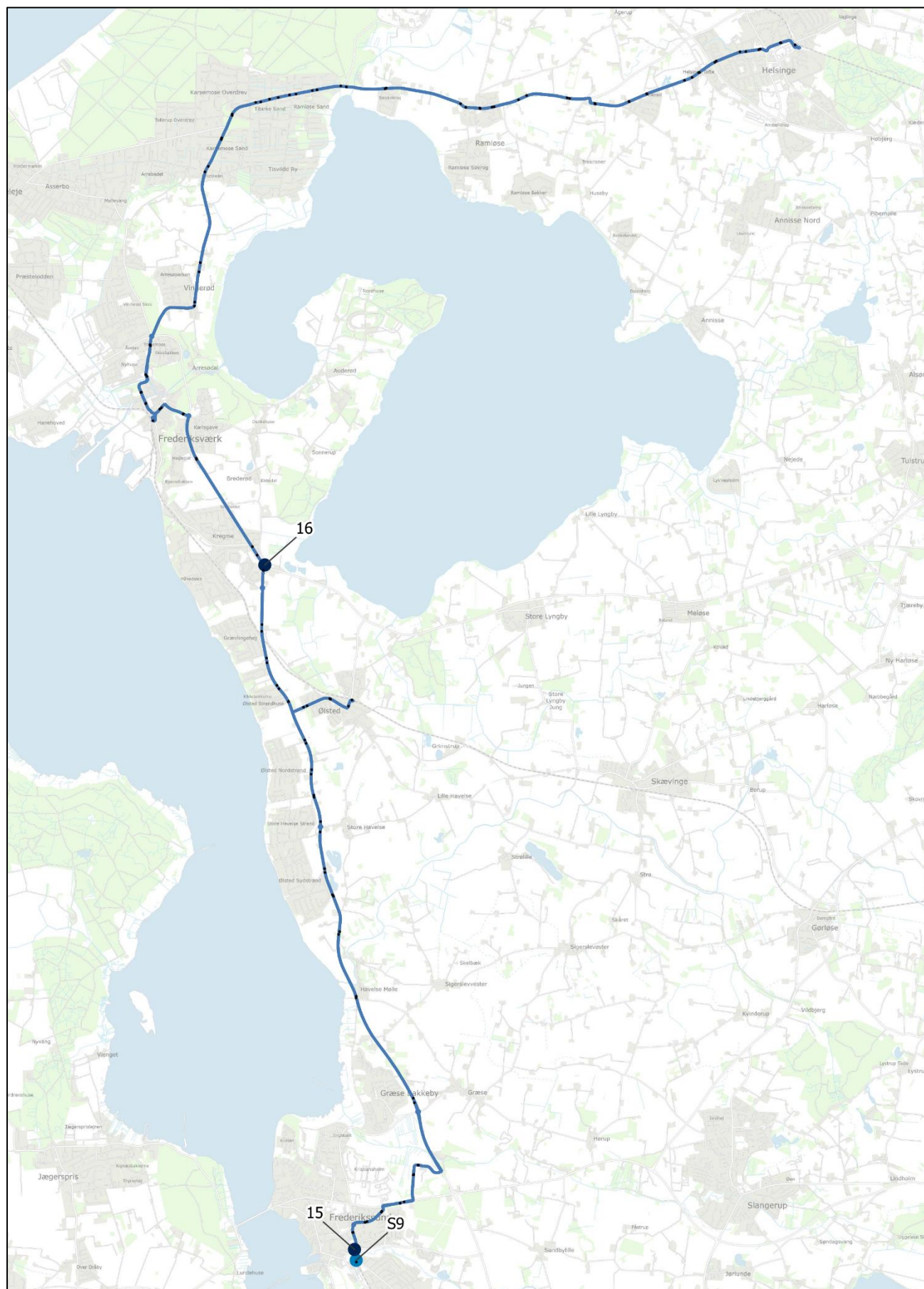
Projekt nr.	14
Kommune	Hillerød
Udfordring	Kødannelse pga. krydset Tulstrupvej/Frederiksværksgade
Løsningsforslag	Busprioritering med Smart Prioriteringssystem i krydset Frederiksværksgade/Tulstrupvej, hvor der kører busser i alle tilfarter. Systemet benytter ikke radar, men kommunikerer med busserne, og giver mulighed for at prioritere buslinjer i specifikke svingbevægelser eller som f.eks. er bagud ift. køreplanen. Således kan systemet også give en gevinst for de øvrige buslinjer i krydset samt i andre færdselsretninger.
Rejsetidsgevinst i spidstime	5 – 10 sek. mod Hillerød St.
Anlægsoverslag	100.000 – 200.000 kr. ekskl. moms.
Andre buslinjer	326 og 301

Afledte effekter

Regularitet	- ○○○●○ +	Busprioritering i signalet sikrer at bussen er mindre forsinket.
Kundetilfredshed	- ○○●○○ +	Tiltaget vil ikke umiddelbart bemærkes af passagererne.
Trafiksikkerhed	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Bilfremkommelighed	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Cykelforhold	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Forgængerforhold	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Parkering	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Miljø	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Beplantning	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Byrum	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.



320R



Information om buslinjen

Linje 320R kører mellem Helsing St. - Frederikssund St., og har rute gennem Gribskov, Halsnæs og Frederikssund Kommune. Linjen forbinder blandt andet Frederiksværk St. og Ølsted St.

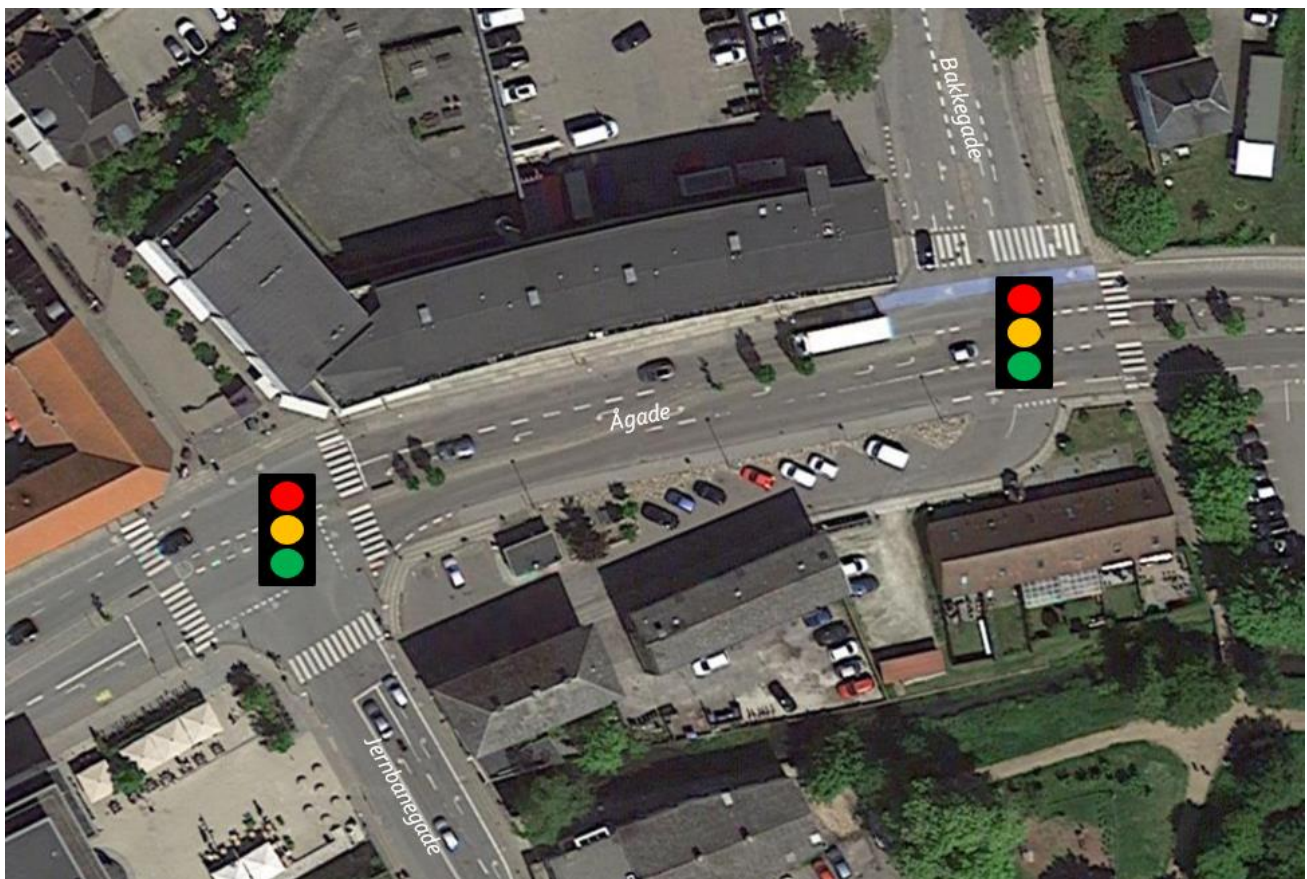
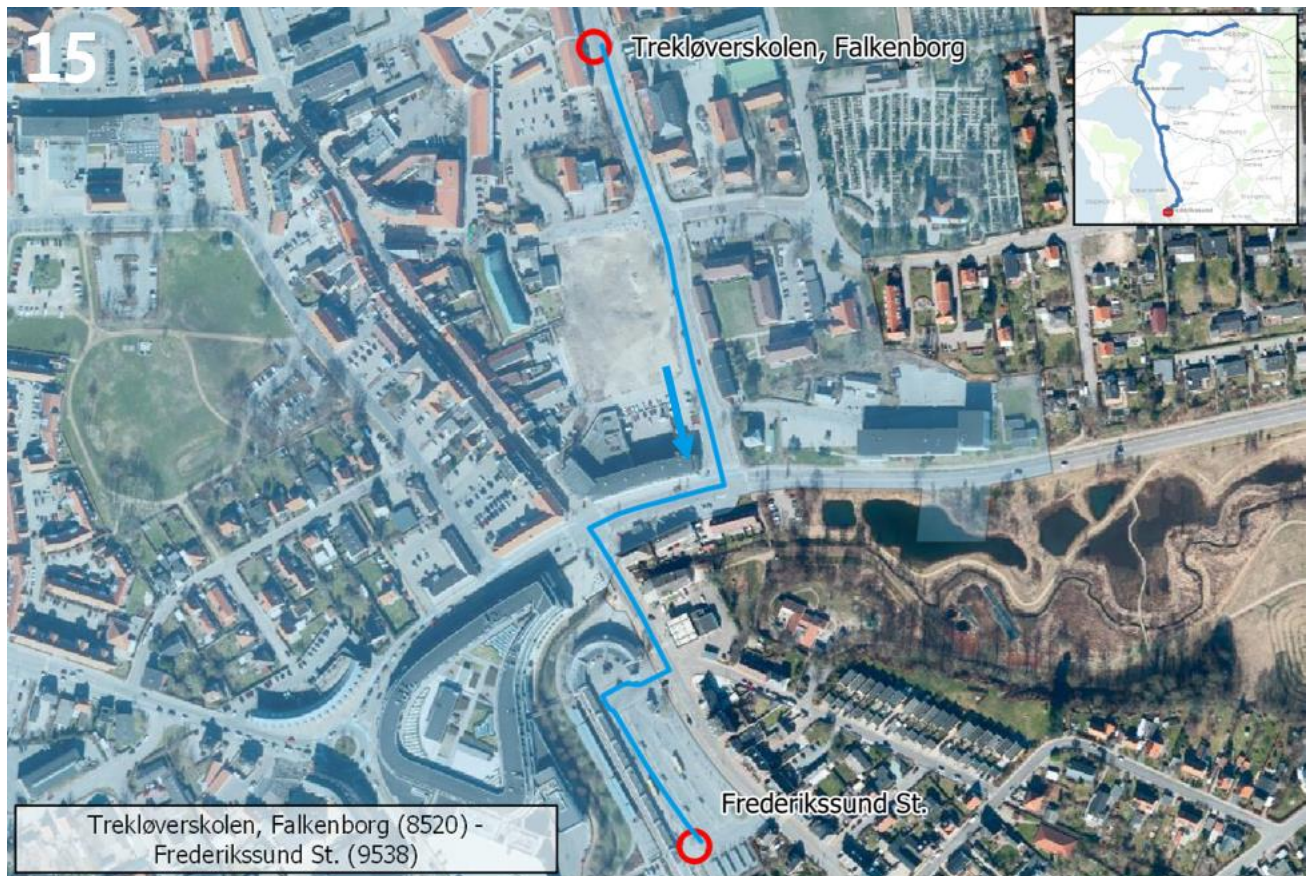
På Frederikssund St. er det muligt at skifte til S-tognettets linje C. Derudover kan der skiftes til Lokalbanen fra Helsing St. og Frederiksværk St., der blandt andet kører til Gilleleje, Tisvildeleje, Hundested og Hillerød.

Linje 320R kører hver halve time på hverdage mellem kl. 5:30-17:00 og én gang i timen i alle øvrige tidsrum.



Projektoversigt

Projekt nr.	Kommune	Beskrivelse	Rejsetidseffekt i spidstimen	Anlægsoverslag [kr. ekskl. moms]
15	Frederikssund	Etablering af signalregulering samt busprioritering i kryds	10 – 25 sek. mod Frederikssund St.	2.000.000 – 3.000.000
16	Halsnæs (Vejdirektoratet)	Busprioritering i kryds	0 – 5 sek. mod Frederikssund St.	100.000 – 200.000
S9	Frederikssund	Stoppestedsmiljø	-	1.500.000 – 3.000.000
<i>I alt</i>			<i>15 – 30 sek. mod Frederikssund St.</i>	<i>3.600.000 – 6.200.000</i>



Overordnet info

Projekt nr.	15 (samme tiltag som nr. 17 – i modsat retning)
Kommune	Frederikssund
Udfordring	Forsinkelser i kryds.
Løsningsforslag	Etablering af signalregulering inkl. busprioritering i krydset Ågade/Bakkegade samt implementering af busprioritering i krydset Ågade/Jernbanegade.
Rejsetidsgevinst i spidstime	10 – 25 sek. mod Frederikssund St.
Anlægsoverslag	2.000.000 – 3.000.000 kr. ekskl. moms.
Andre buslinjer	310R , 65E, 311, 315, 316, 318 og 325

Afledte effekter

Regularitet	- ○○○●○ +	Busprioritering i signalerne sikrer at bussen kommer hurtigere frem.
Kundetilfredshed	- ○○●○○ +	Tiltaget vil ikke umiddelbart bemærkes af passagererne.
Trafiksikkerhed	- ○○○●○ +	Trafiksikkerheden forbedres i krydset Ågade/Bakkegade, når der etableres signalregulering.
Bilfremkommelighed	- ○○●○○ +	Ligesom busserne kommer bilister fra Bakkegade hurtigere frem med en signalregulering i krydset Ågade/Bakkegade. Dette sker dog på bekostning af fremkommelighed for ligeudkørende på Ågade.
Cyklforhold	- ○○●○○ +	Cyklisterne får ligesom bilisterne ændret forhold i krydset Ågade/Bakkegade, når der bliver etableret signalregulering her.
Forgængerforhold	- ○○●○○ +	I krydset Ågade/Bakkegade vil fodgængerne få signalanvisning i modsætning til i dag. Dette kan give lidt længere ventetid, men også mere tryghed.
Parkering	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget
Miljø	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget
Beplantning	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget
Byrum	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget



Overordnet info

Projekt nr.	16
Kommune	Halsnæs (Vejdirektoratet)
Udfordring	Forsinkelser i krydset Frederikssundsvej/Hillerødvej.
Løsningsforslag	Krydset blev i 2020 ombygget fra en rundkørsel til et signalreguleret kryds. Ved ombygningen blev der dog ikke indbygget busprioritering, hvilket kan hjælpe på bussernes fremkommelighed, såfremt dette etableres.
Rejsetidsgevinst i spidstime	0 – 5 sek. mod Frederikssund St.
Anlægsoverslag	100.000 – 200.000 kr. ekskl. moms.
Andre buslinjer	

Afledte effekter

Regularitet	- ○○○●○ +	Busprioritering i signalet vil sikre at busserne kommer hurtigere igennem krydset.
Kundetilfredshed	- ○○●○○ +	Tiltaget vil ikke umiddelbart bemærkes af passagererne.
Trafiksikkerhed	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Bilfremkommelighed	- ○○●○○ +	Når der kommer en bus til signalet, vil biler i samme kørselsretning får forlænget grøntid og dermed forbedret fremkommelighed på bekostning af de øvrige kørselsretninger.
Cykelforhold	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Forgængerforhold	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Parkering	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Miljø	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Beplantning	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Byrum	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.



Overordnet info

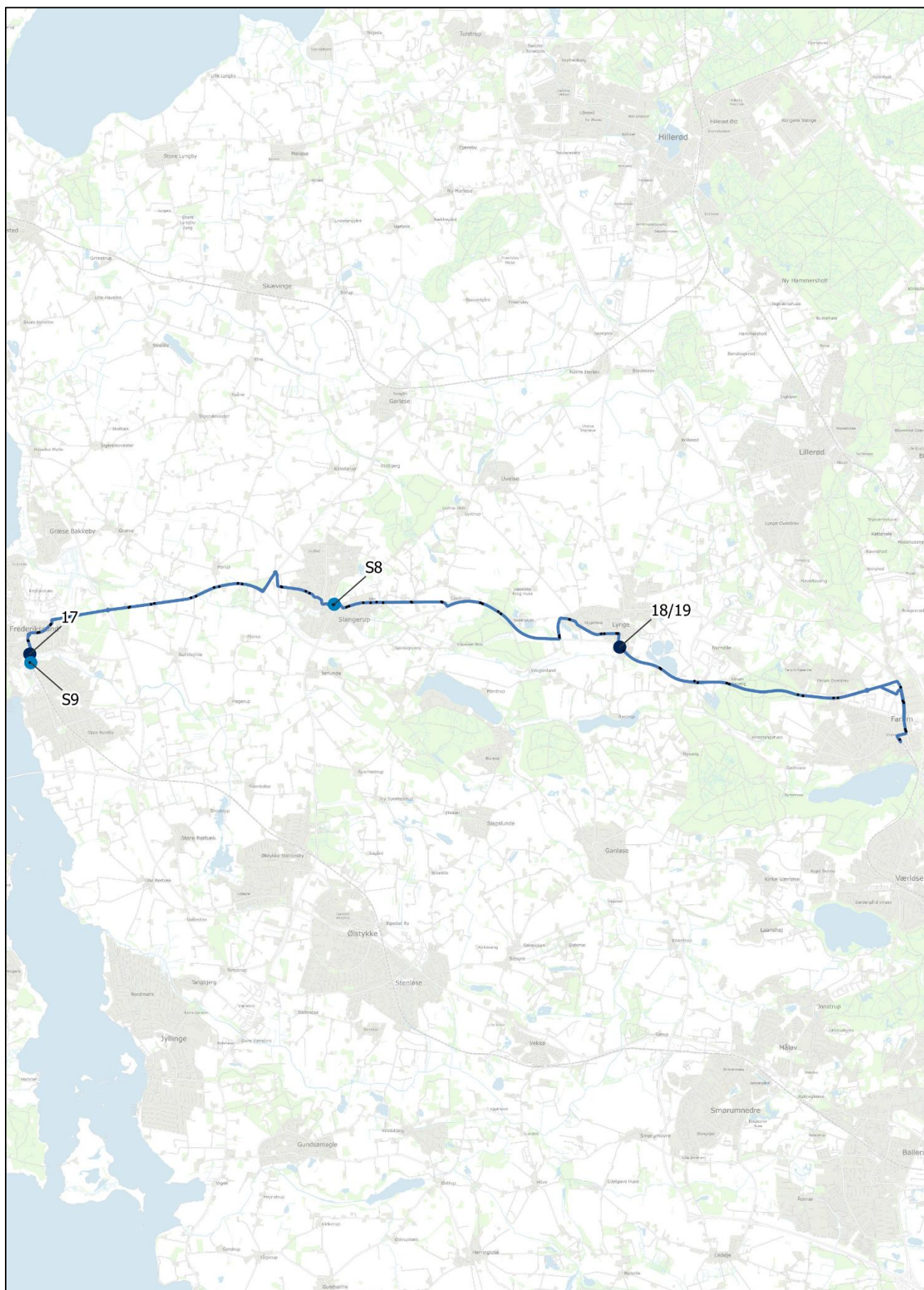
Projekt nr.	S9 – Frederikssund St. (også beskrevet under 310R)
Kommune	Frederikssund
Udfordring	Begrænsede udendørs opholdsfaciliteter og generelt meget stort asfaltareal.
Løsningsforslag	Det store asfaltareal tilegnet busdrift ved Frederikssund St. er et levn fra fortiden. I dag planlægges busserne i høj grad tættere og til at benytte samme stoppesteder, hvormed behovet for så meget plads forsvinder. Overordnet vil Frederikssund St. være et oplagt sted at byfortætte pga. dets centrale placering. Dette er dog et større projekt, der ligger udenfor denne opgaves ramme. Men mindre kan også gøre det. Asfaltarealet kan reduceres ved at busserne i højere grad deles om den samme plads, og der kan skabes bedre vente- og opholdsfaciliteter med mere beplantning. Ligeledes kan forslaget skaleres med yderligere tiltag i form af forbedret trafikinformation og bedre tilgængelighed samt bedre plads til andre mobilitetsformer.
Forbedringspotentiale	Stoppestedsmiljø
Anlægsoverslag	1.500.000 – 3.000.000 kr. ekskl. moms.
Andre buslinjer	310R , 65E, 98N, 230R, 311, 312, 315, 316, 318 og 325

Afledte effekter

Regularitet	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Kundetilfredshed	- ○○○○● +	Tiltaget vil ikke umiddelbart bemærkes af passagererne.
Trafiksikkerhed	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Bilfremkommelighed	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Cykelforhold	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Forgængerforhold	- ○○○●○ +	En fortætning eller et områdeløft vil typisk gøre at busterminalen ikke føles så uoverskuelig og gangafstandene så lange.
Parkering	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Miljø	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Beplantning	- ○○○●○ +	Mere beplantning ved stationen på bekostning af eksisterende asfaltareal.
Byrum	- ○○○○● +	Der er et stort potentiale for at forbedre byrummet omkring Frederikssund St.



310R



Information om buslinjen

Linje 310R kører mellem Frederikssund St. og Farum St., og har rute gennem Frederikssund, Allerød og Furesø Kommune. Linjen forbinder blandt andet Slangerup og Lyngø.

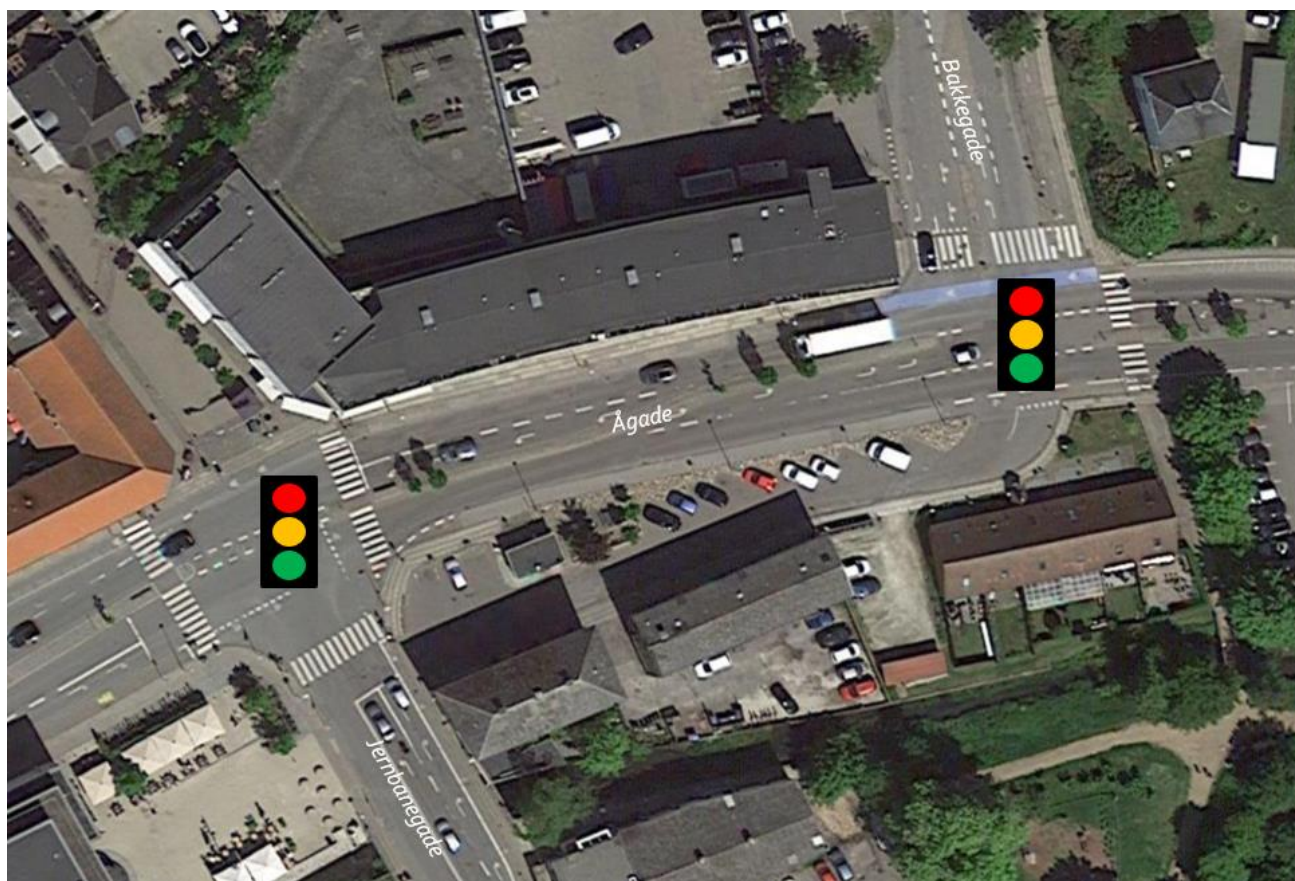
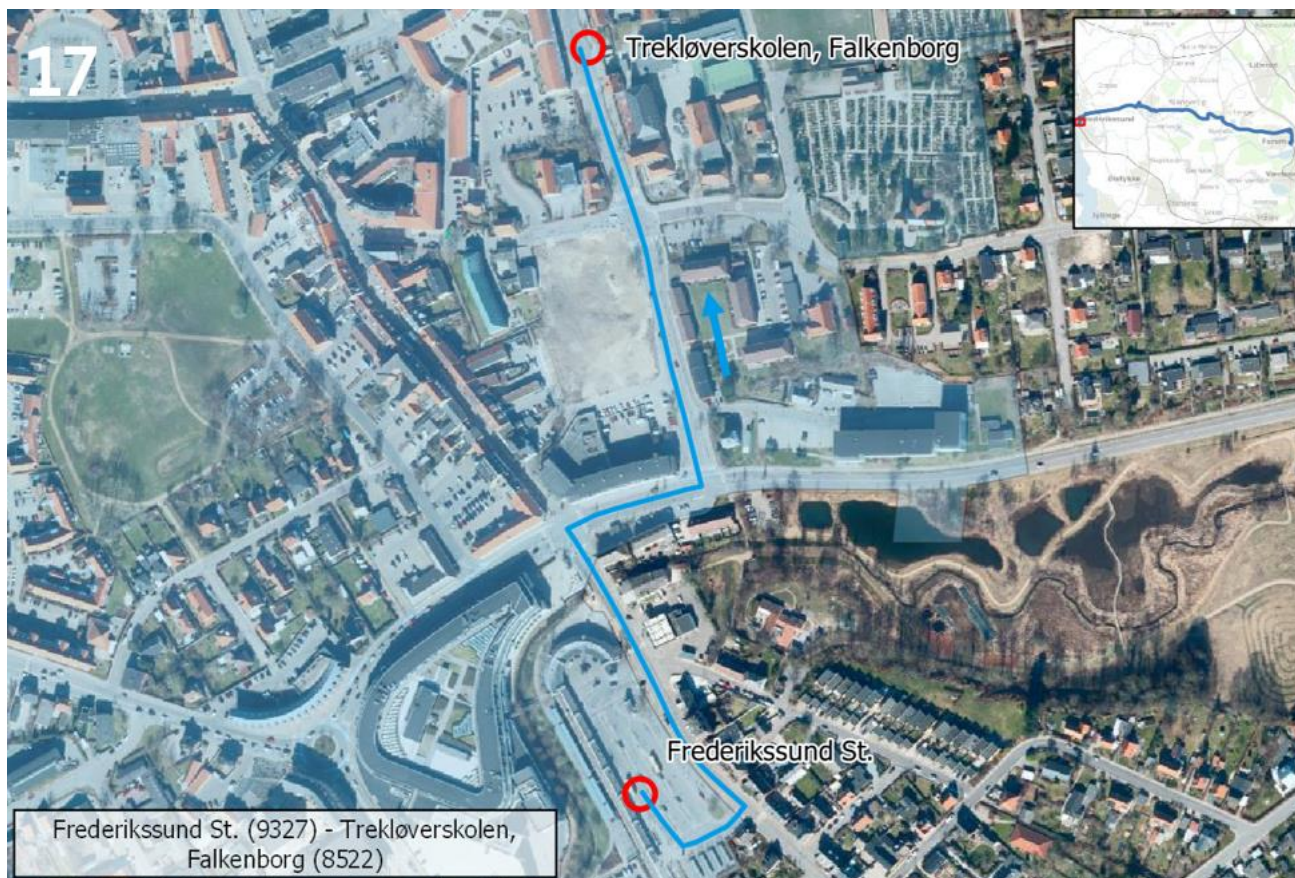
På Frederikssund St. er det muligt at skifte til S-tognetts linje C og på Farum St. linje B.

Linje 310R kører hver halve time på hverdage mellem kl. 6:00-18:00 og én gang i timen i alle øvrige tidsrum.



Projektoversigt

Projekt nr.	Kommune	Beskrivelse	Rejsetidseffekt i spidstimen	Anlægsoverslag [kr. ekskl. moms]
17	Frederikssund	Busprioritering i kryds	10 – 25 sek. mod Farum St.	2.000.000 – 3.000.000
18	Allerød	Busprioritering i kryds	0 – 10 sek. mod Farum St.	200.000 – 350.000
19	Allerød	Busprioritering i kryds	0 – 10 sek. mod Frederikssund St.	200.000 – 350.000
S8	Frederikssund	Stoppestedsmiljø	-	500.000 – 1.000.000
S9	Frederikssund	Stoppestedsmiljø	-	1.500.000 – 3.000.000
<i>I alt</i>				<i>4.400.000 – 7.700.000</i>

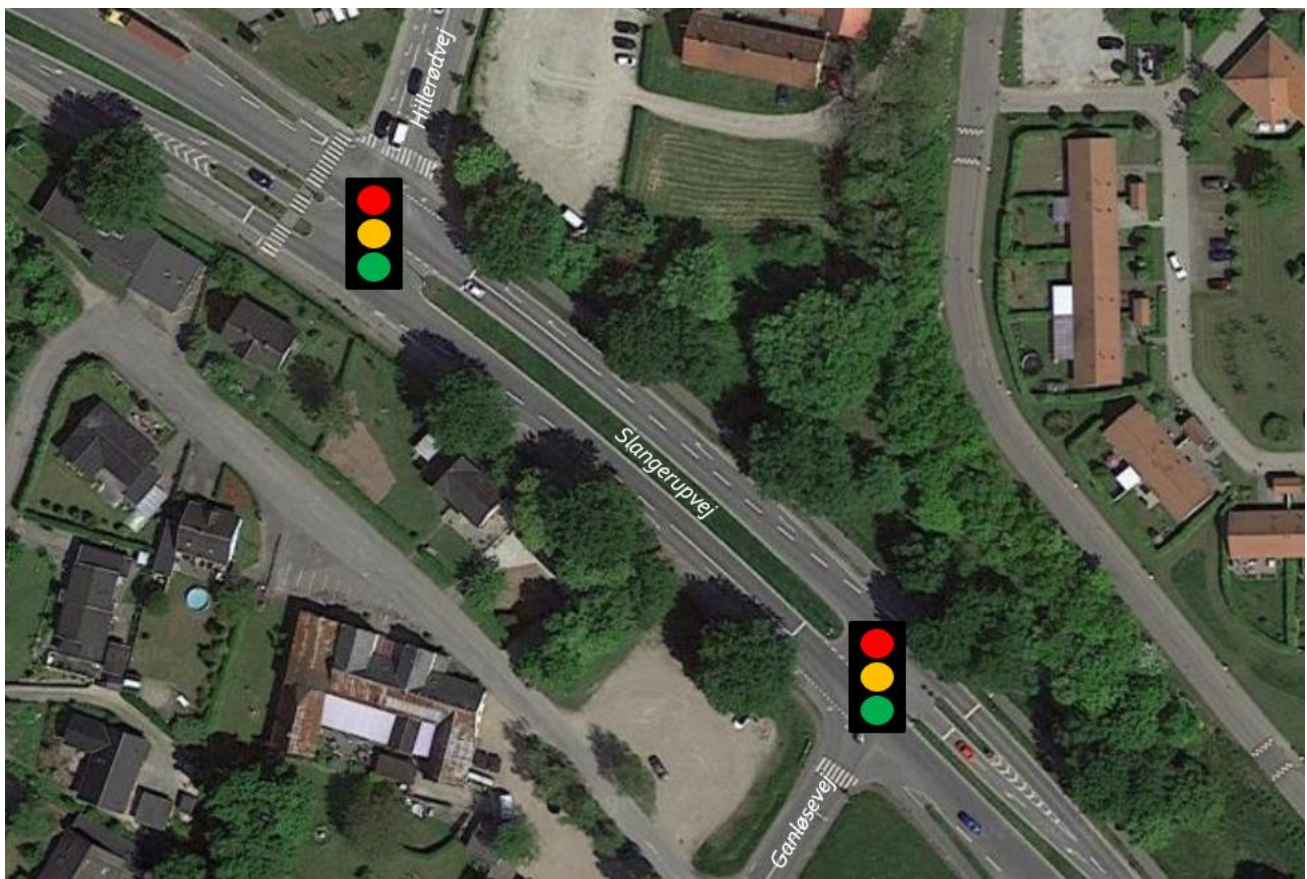
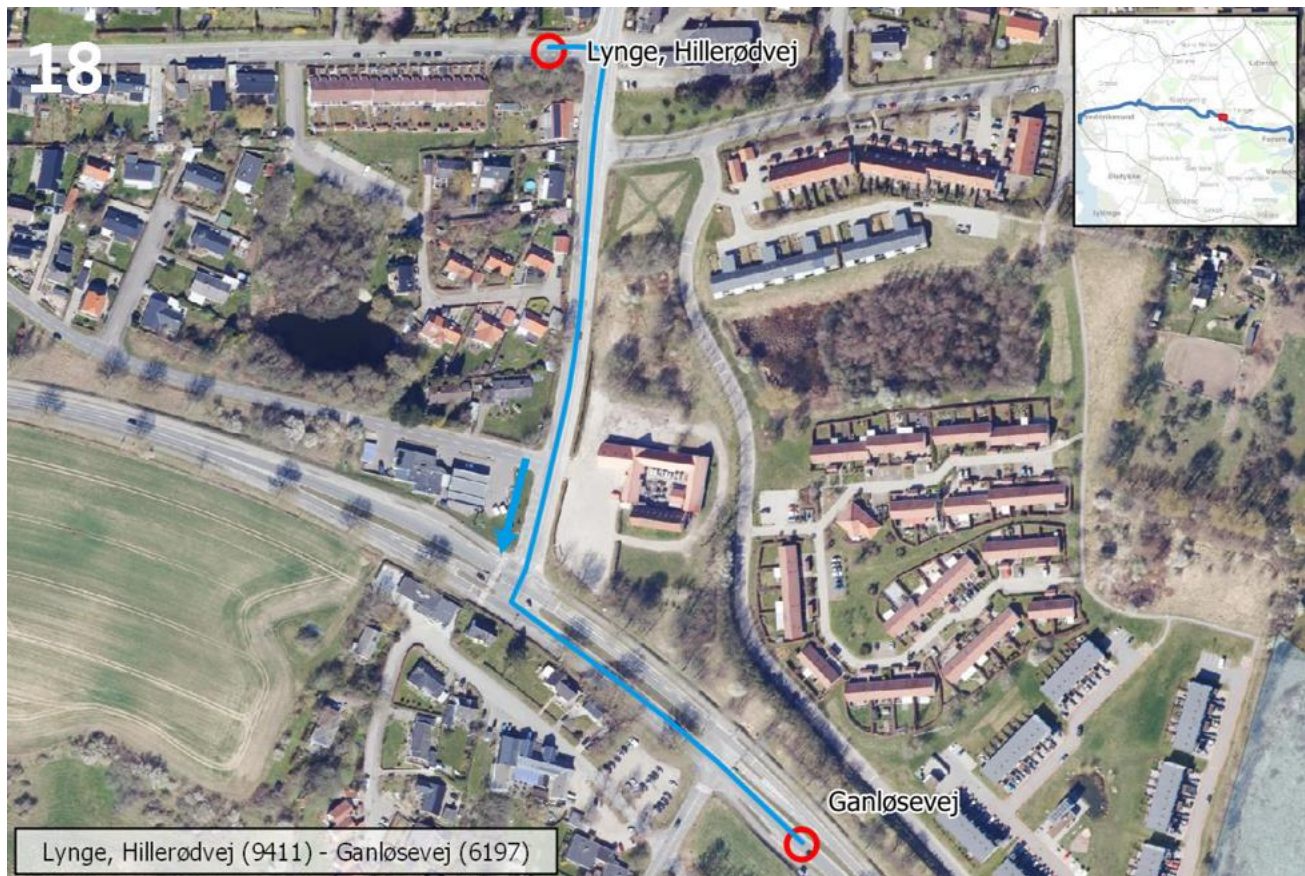


Overordnet info

Projekt nr.	17 (samme tiltag som nr. 15 – i modsat retning)
Kommune	Frederikssund
Udfordring	Forsinkelser i kryds.
Løsningsforslag	Etablering af signalregulering inkl. busprioritering i krydset Ågade/Bakkegade samt implementering af busprioritering i krydset Ågade/Jernbanegade.
Rejsetidsgevinst i spidstime	10 – 25 sek. mod Farum St.
Anlægsoverslag	2.000.000 – 3.000.000 kr. ekskl. moms.
Andre buslinjer	320R , 65E, 311, 315, 316, 318 og 325

Afledte effekter

Regularitet	- ○○○●○ +	Busprioritering i signalerne sikrer at bussen kommer hurtigere frem.
Kundetilfredshed	- ○○●○○ +	Tiltaget vil ikke umiddelbart bemærkes af passagererne.
Trafiksikkerhed	- ○○○●○ +	Trafiksikkerheden forbedres i krydset Ågade/Bakkegade, når der etableres signalregulering.
Bilfremkommelighed	- ○○●○○ +	Ligesom busserne kommer bilister fra Bakkegade hurtigere frem med en signalregulering i krydset Ågade/Bakkegade. Dette sker dog på bekostning af fremkommelighed for ligeudkørende på Ågade.
Cykelforhold	- ○○●○○ +	Cyklisterne får ligesom bilisterne ændret forhold i krydset Ågade/Bakkegade, når der bliver etableret signalregulering her.
Forgængerforhold	- ○○●○○ +	I krydset Ågade/Bakkegade vil fodgængerne få signalanvisning i modsætning til i dag. Dette kan give lidt længere ventetid, men også mere tryghed.
Parkering	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Miljø	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Beplantning	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Byrum	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.

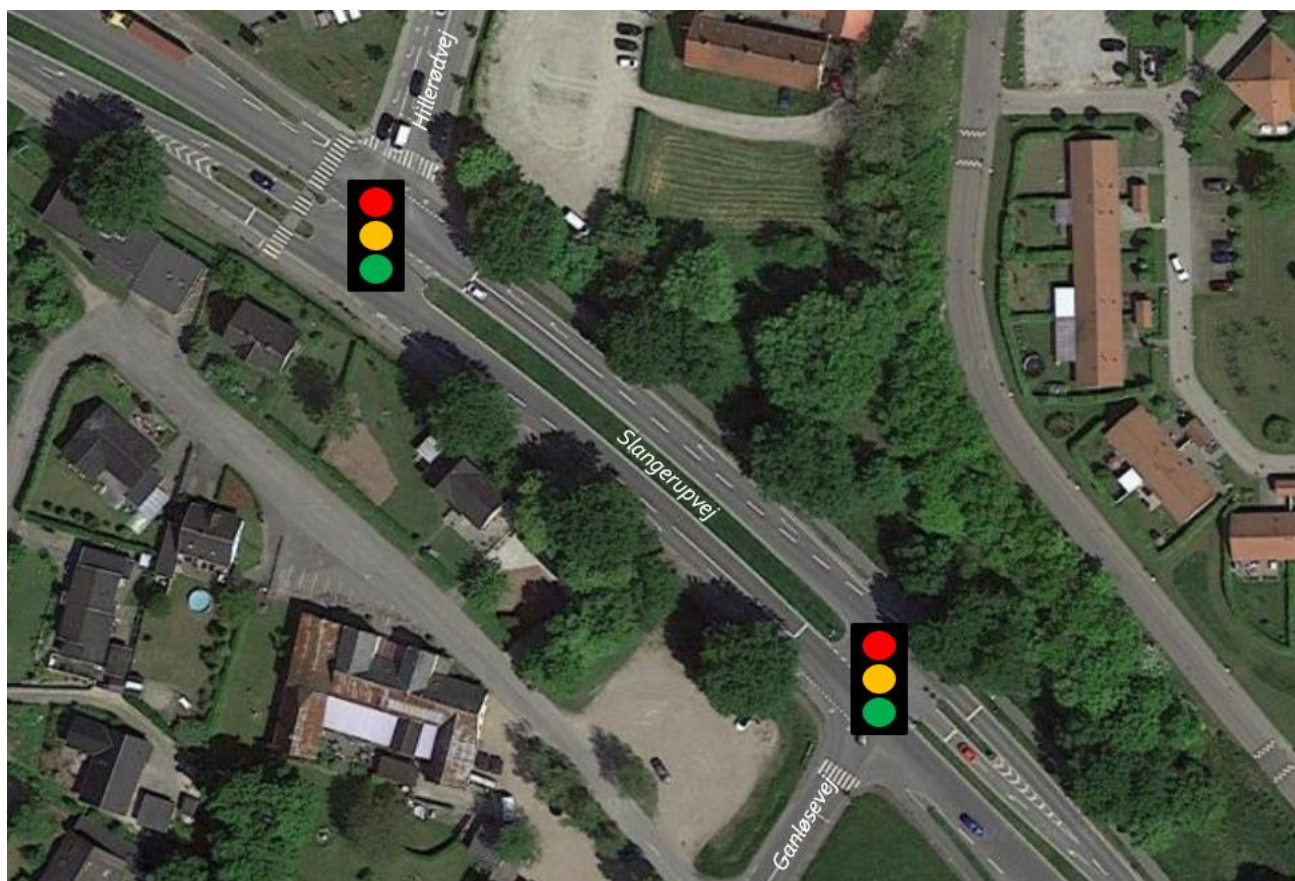


Overordnet info

Projekt nr.	18 (samme tiltag som nr. 19 – i modsat retning)
Kommune	Allerød
Udfordring	Kødannelse igennem de to T-kryds Hillerødvej/Slangerupvej og Slangerupvej/Ganløsevej.
Løsningsforslag	Busprioritering i begge kryds.
Rejsetidsgevinst i spidstime	0 – 10 sek. mod Farum St.
Anlægsoverslag	200.000 – 350.000 kr. ekskl. moms.
Andre buslinjer	

Afledte effekter

Regularitet	- ○○○●○ +	Busprioritering i signalet sikrer at busserne kommer hurtigere frem.
Kundetilfredshed	- ○○●○○ +	Tiltaget vil ikke umiddelbart bemærkes af passagererne.
Trafiksikkerhed	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Bilfremkommelighed	- ○○●○○ +	Ligesom busserne kommer biler i samme kørselsretning hurtigere frem, hvis prioriteringen bliver aktiveret af en bus. Dette sker på bekostning af fremkommelighed for trafikanter i de øvrige signalfaser.
Cykelforhold	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Forgængerforhold	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Parkering	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Miljø	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Beplantning	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Byrum	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.



Overordnet info

Projekt nr.	19 (samme tiltag som nr. 18 – i modsat retning)
Kommune	Allerød
Udfordring	Kødannelse igennem de to T-kryds Hillerødvej/Slangerupvej og Slangerupvej/Ganløsevej.
Løsningsforslag	Busprioritering i begge kryds.
Rejsetidsgevinst i spidstime	0 – 10 sek. mod Frederikssund St.
Anlægsoverslag	200.000 – 350.000 kr. ekskl. moms.
Andre buslinjer	

Afledte effekter

Regularitet	- ○○○●○ +	Busprioritering i signalet sikrer at busserne kommer hurtigere frem.
Kundetilfredshed	- ○○●○○ +	Tiltaget vil ikke umiddelbart bemærkes af passagererne.
Trafiksikkerhed	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Bilfremkommelighed	- ○○●○○ +	Ligesom busserne kommer biler i samme kørselsretning hurtigere frem, hvis prioriteringen bliver aktiveret af en bus. Dette sker på bekostning af fremkommelighed for trafikanter i de øvrige signalfaser.
Cykelforhold	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Forgængerforhold	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Parkering	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Miljø	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Beplantning	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Byrum	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.

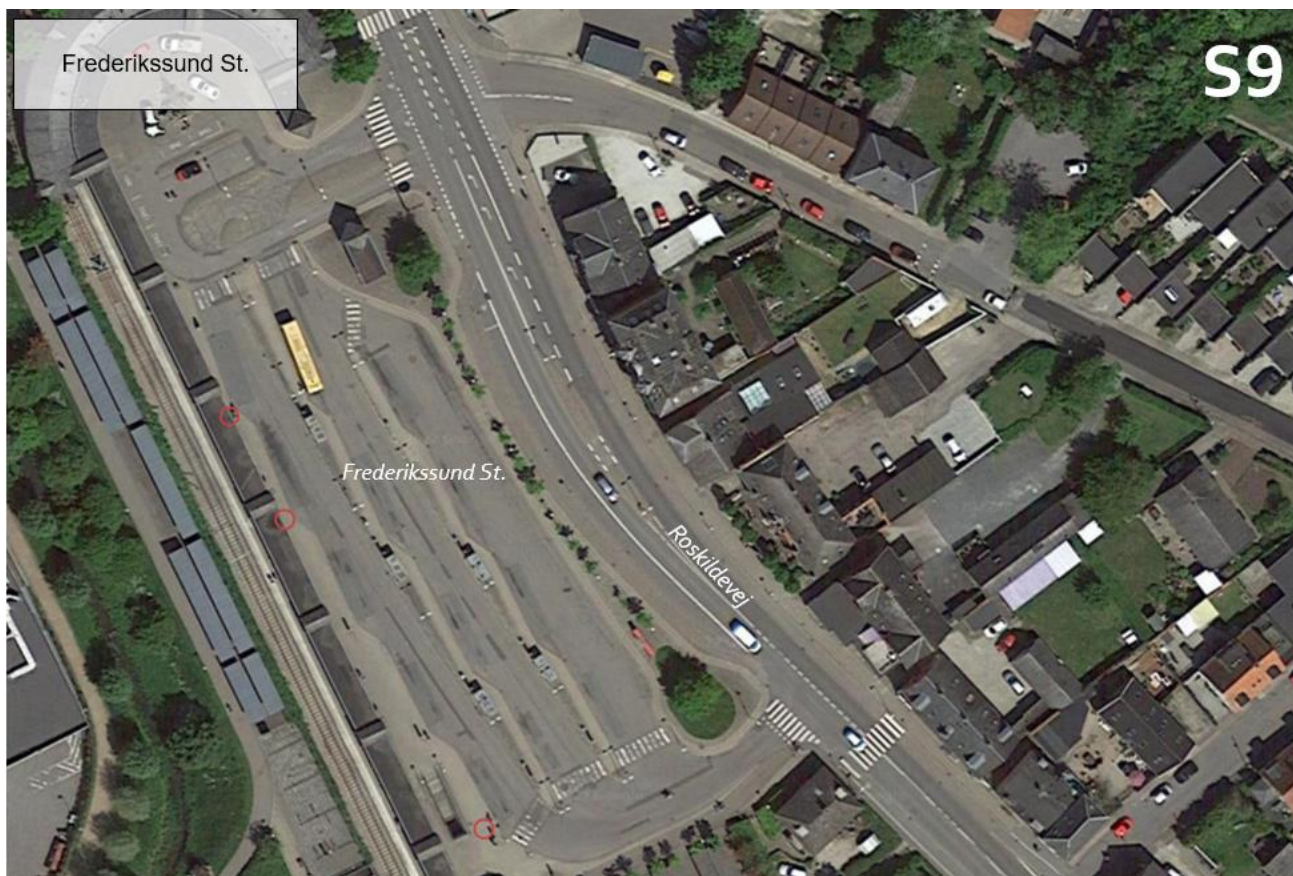


Overordnet info

Projekt nr.	S8 – Slangerup Rutebilstation (også beskrevet under buslinje 600S)
Kommune	Frederikssund
Udfordring	Busterminal ligger på bagsiden af indkøbsmulighederne i området med en masse bilparkeringsarealer omkring.
Løsningsforslag	Busfremkommelighedsmæssigt vil det være mest optimalt at flytte stoppestedet for 310R ud på Brobæksgade, så det er mere synligt og busserne undgår loopkørsel med dertilhørende rejsetidstab. Mulige placeringer kunne være enten ved Brobæksgade/Stationsvej eller på Brobæksgade ved rundkørslen Roskildevej/Københavnsvej (omkostninger forbundet med stoppestedsflytningen indgår ikke i anlægsoverslaget). Alternativt kan asfaltarealet reduceres og der kan skabes bedre vente- og opholdsfaciliteter på rutebilstationspladsen. Ligeledes kan forslaget skaleres med yderligere tiltag i form af forbedret trafikinformation og wayfinding samt bedre plads til andre mobilitetsformer.
Forbedringspotentiale	Stoppestedsmiljø.
Anlægsoverslag	500.000 – 1.000.000 kr. ekskl. moms.
Andre buslinjer	600S, 91N, 65E, 337 og 158

Afledte effekter

Regularitet	- ○ ○ ● ○ ○ +	Regulariteten og bussernes rejsetid kan forbedres markant, hvis løsningen med udflytning af stoppestedet til Brobæksgade vælges. Hvis det blot er den eksisterende terminal der opgraderes, vil regulariteten ikke blive påvirket.
Kundetilfredshed	- ○ ○ ○ ● ○ +	Bedre ventefaciliteter for buspassagerer.
Trafiksikkerhed	- ○ ○ ● ○ ○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Bilfremkommelighed	- ○ ○ ● ○ ○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Cykelforhold	- ○ ○ ● ○ ○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Forgængerforhold	- ○ ○ ● ○ ○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Parkering	- ○ ○ ● ○ ○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Miljø	- ○ ○ ● ○ ○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Beplantning	- ○ ○ ● ○ ○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Byrum	- ○ ○ ● ○ ○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.



Overordnet info

Projekt nr.	S9 – Frederikssund St. (også beskrevet under buslinje 320R)
Kommune	Frederikssund
Udfordring	Begrænsede udendørs opholdsfaciliteter og generelt meget stort asfaltareal.
Løsningsforslag	Det store asfaltareal tilegnet busdrift ved Frederikssund St. er et levn fra fortiden. I dag planlægges busserne i høj grad tættere og til at benytte samme stoppesteder, hvormed behovet for så meget plads forsvinder. Overordnet vil Frederikssund St. være et oplagt sted at byfortætte pga. dets centrale placering. Dette er dog et større projekt, der ligger udenfor denne opgaves ramme. Men mindre kan også gøre det. Asfaltarealet kan reduceres ved at busserne i højere grad deles om den samme plads, og der kan skabes bedre vente- og opholdsfaciliteter med mere beplantning. Ligeledes kan forslaget skaleres med yderligere tiltag i form af forbedret trafikinformation og bedre tilgængelighed samt bedre plads til andre mobilitetsformer.
Forbedringspotentiale	Stoppestedsmiljø
Anlægsoverslag	1.500.000 – 3.000.000 kr. ekskl. moms.
Andre buslinjer	320R, 65E, 98N, 230R, 311, 312, 315, 316, 318 og 325

Afledte effekter

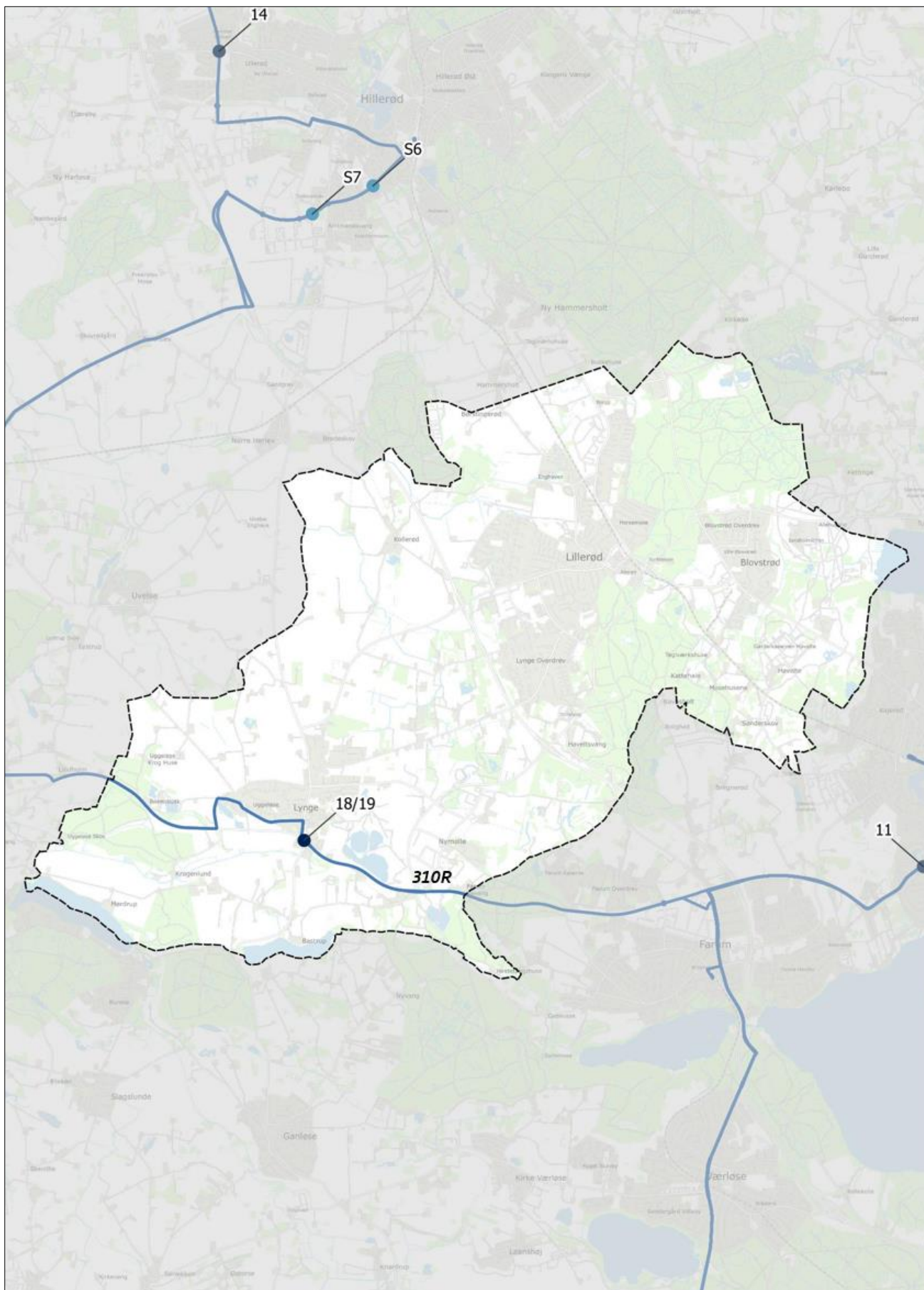
Regularitet	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Kundetilfredshed	- ○○○○● +	Tiltaget vil ikke umiddelbart bemærkes af passagererne.
Trafiksikkerhed	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Bilfremkommelighed	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Cykelforhold	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Forgængerforhold	- ○○○●○ +	En fortætning eller et områdeløft vil typisk gøre at busterminalen ikke føles så uoverskuelig og gangafstandene så lange.
Parkering	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Miljø	- ○○●○○ +	Påvirkes ikke af tiltaget.
Beplantning	- ○○○●○ +	Mere beplantning ved stationen på bekostning af eksisterende asfaltareal.
Byrum	- ○○○○● +	Der er et stort potentiale for at forbedre byrummet omkring Frederikssund St.

Oversigt over projekter i hver kommune

I denne del af kataloget er vist en oversigt over projekter pr. kommune.







Information

Igennem Allerød Kommune kører 310R som den eneste af R og S linjerne. Bussen løber gennem den sydlige del af kommunen, og kører mellem Frederikssund St. og Farum St.

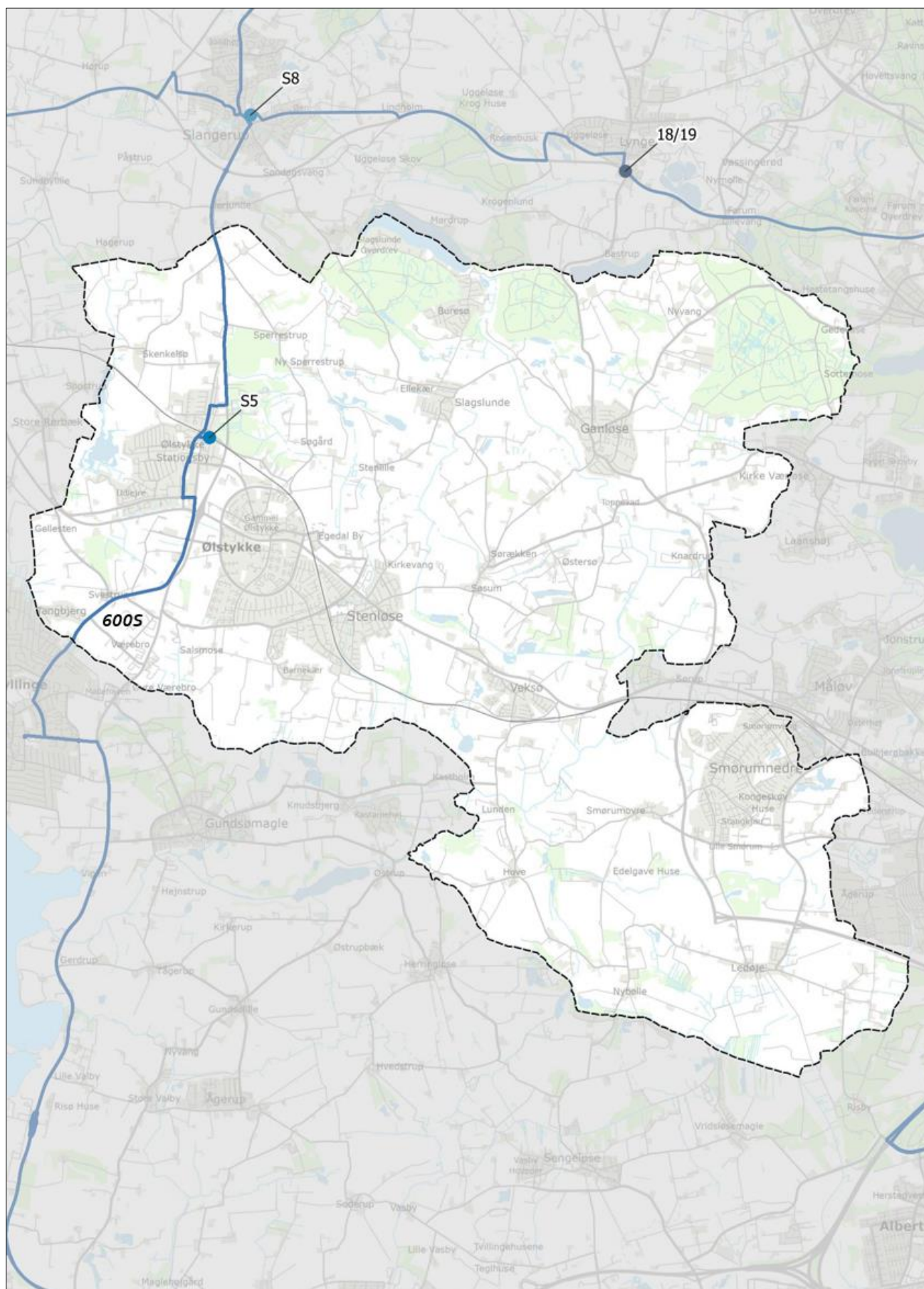
Linje 310R stopper blandt andet ved Lynge Stationsvej.

Linje 310R kører hver halve time på hverdage mellem kl. 6:00-18:00 og én gang i timen i alle øvrige tidsrum.



Projektoversigt

Projekt nr.	Linje	Beskrivelse	Anden vejmyndighed	Rejsetidseffekt i spidstimen	Anlægsoverslag [kr. ekskl. moms]
18/19	310R	Busprioritering i kryds	-	0 – 10 sek. mod Farum St. 0 – 10 sek. mod Frederikssund St.	200.000 – 350.000
<i>I alt</i>				0 – 10 sek. mod Farum St. 0 – 10 sek. mod Frederikssund St.	200.000 – 350.000



Information

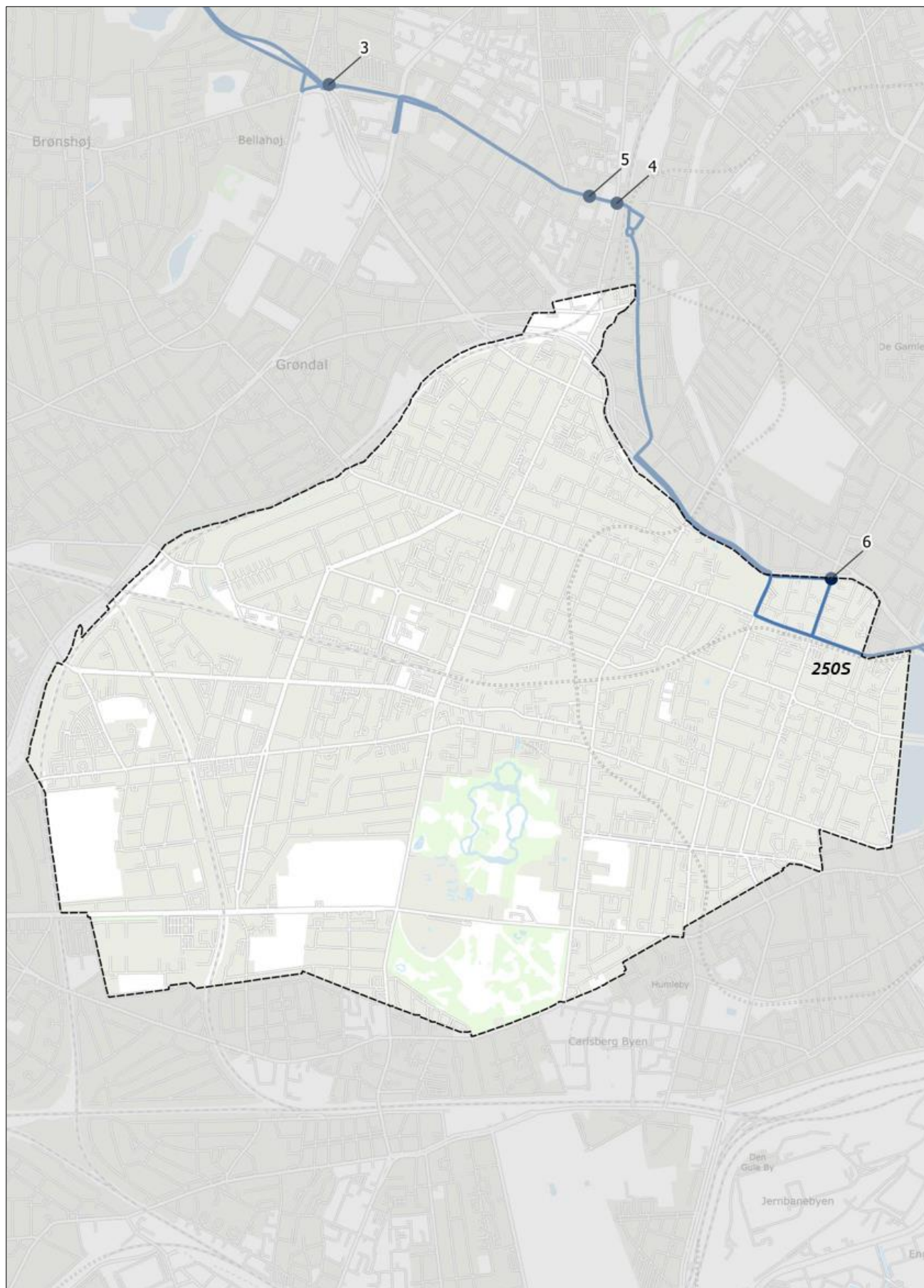
I Egedal Kommune kører linje 600S, som den eneste af S og R busserne, gennem den vestlige del af kommunen. Bussen løber fra nord til syd mellem Hillerød St. og Hundige St., og stopper blandt andet ved Ølstykke St.

Linje 600S kører med 15 minutters interval på hverdage mellem kl. 7:00-16:00 og hver halve time i alle øvrige tidsrum.



Projektoversigt

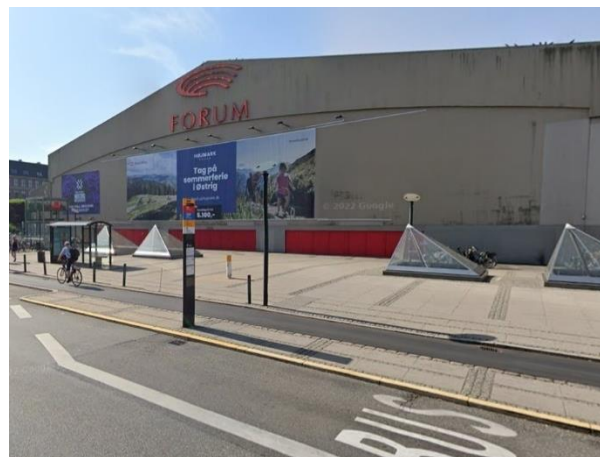
Projekt nr.	Linje	Beskrivelse	Anden vejmyndighed	Rejsetidseffekt i spidstimen	Anlægsoverslag [kr. ekskl. moms]
S5	600S	Forbedret opland og opgradering af ventefaciliteter	-	-	200.000 – 300.000
I alt					200.000 – 300.000



Information

I Frederiksberg Kommune kører linje 250S, som den eneste af S og R busserne, i den nordøstlige grænse af kommunen. Bussen løber mellem Bagsværd St. og Dragør stationsplads, og stopper blandt andet ved Forum St.

Linje 250S kører med ca. 10-15 minutters interval på hverdage mellem kl. 6:00-19:00 og med 15 minutters interval i alle øvrige tidsrum.



Projektoversigt

Projekt nr.	Linje	Beskrivelse	Anden vejmyndighed	Rejsetidseffekt i spidstimen	Anlægsoverslag [kr. ekskl. moms]
6	250S	Stoppested flyttes og højresvingsbane nedlægges		5 – 15 sek. mod Bagsværd St.	350.000 – 500.000
I alt				5 – 15 sek. mod Bagsværd St.	350.000 – 500.000



Information

I Frederikssund Kommune kører linje 230R, 310R, 320R og 600S.

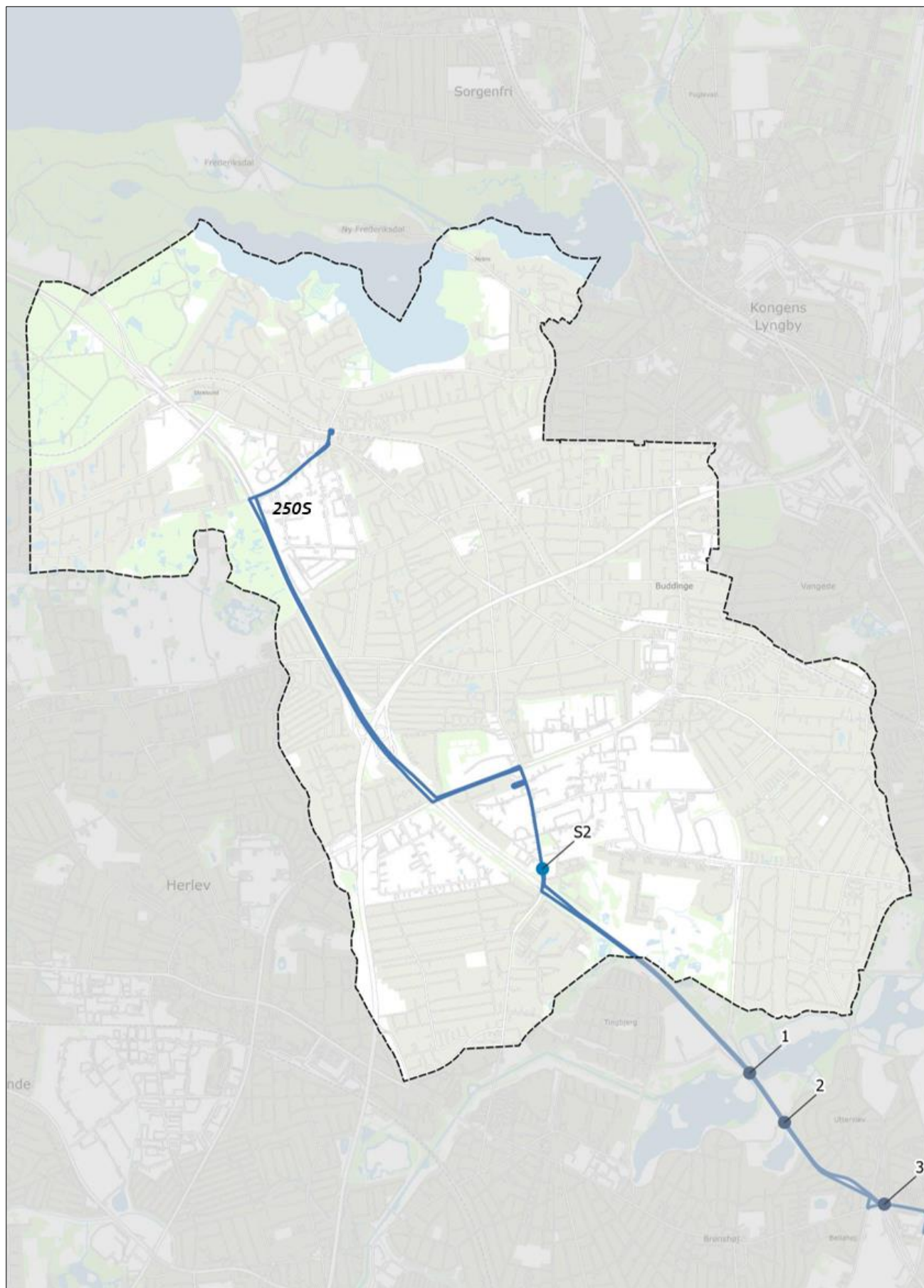
Linje 230R, 310R og 320R afgår fra Frederikssund St. og fortsætter i hver deres retning. Linje 230R kører syd mod Roskilde St., linje 310R kører øst mod Farum St. og linje 320R kører nord mod Helsingør St. Alle busser kører hver halve time på hverdage omkring kl. 6:00 - 17:00.

Linje 600S løber fra nord til syd mellem Hillerød St. og Hundige St. i den østlige del af kommunen, og stopper blandt andet ved Slangerup. Bussen kører med 15 min. interval på hverdage mellem kl. 7:00 - 16:00.



Projektoversigt

Projekt nr.	Linje	Beskrivelse	Anden vejmyndighed	Rejsetidseffekt i spidstimen	Anlægsoverslag [kr. ekskl. moms]
15/17	310R, 320R	Etablering af signalregulering samt busprioritering i kryds	-	10 – 25 sek. mod Frederikssund St. 10 – 25 sek. mod Farum St./Helsingør St.	2.000.000 – 3.000.000
S8	310R, 600S	Opgradering af vente- og opholdsfaciliteter	-	-	500.000 – 1.000.000
S9	310R, 320R	Stoppestedsmiljø	-	-	1.500.000 – 3.000.000
I alt				10 – 25 sek. mod Frederikssund St. 10 – 25 sek. mod Farum St./Helsingør St.	4.000.000 – 7.000.000



Information

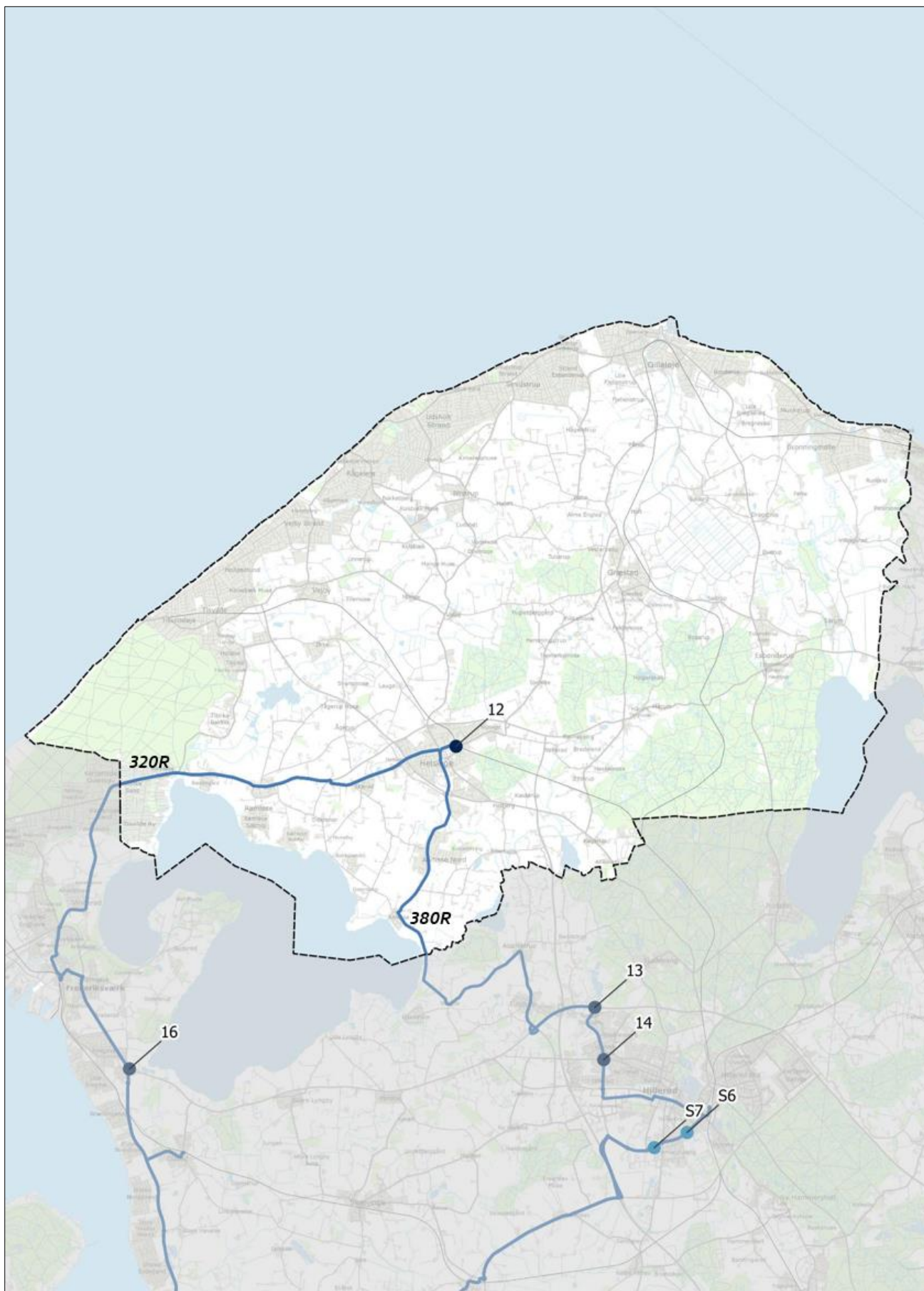
I Gladsaxe Kommune kører linje 200S, 250S, 300S og 400S. Linje 200S og 250S kører i en nord/sydgående korridor i kommunen ml. hhv. Buddinge St og Friheden St. (Avedøre Holme) samt Bagsværd St. og Dragør Stationsplads. Buslinjerne kører med op til 6 busser i timen i hver retning i dagtimerne på hverdage.

Linje 300S og 400S løber i øst/vestgående korridorer igennem kommunen. Linje 300S kører ml. hhv. Gl. Holte og Ishøj St. og stopper bl.a. ved Gladsaxe Trafikplads og Buddinge St, og linje 400S kører ml. Lyngby St. og Hundige St. og stopper bl.a. ved Bagsværd St. Linje 300S kører med 5 min. drift i spidstimen på hverdage og linje 400S kører med 10. min. interval i spidstimen.



Projektoversigt

Projekt nr.	Linje	Beskrivelse	Anden vejmyndighed	Rejsetidseffekt i spidstimen	Anlægsoverslag [kr. ekskl. moms]
S2	250S	Opgradering af ventefaciliteter	-	-	200.000 – 350.000
<i>I alt</i>					<i>200.000 – 350.000</i>



Information

I Gribskov Kommune kører linje 320R, 360R, 380R og 390R.

Alle fire linjer afgår fra Helsing St. og fortsætter i hver deres retning:

Linje 360R kører i nordlig retning mod Gilleleje St.

Linje 380R kører i sydlig retning mod Hillerød St.

Linje 390R kører i østlig retning mod Helsingør St.

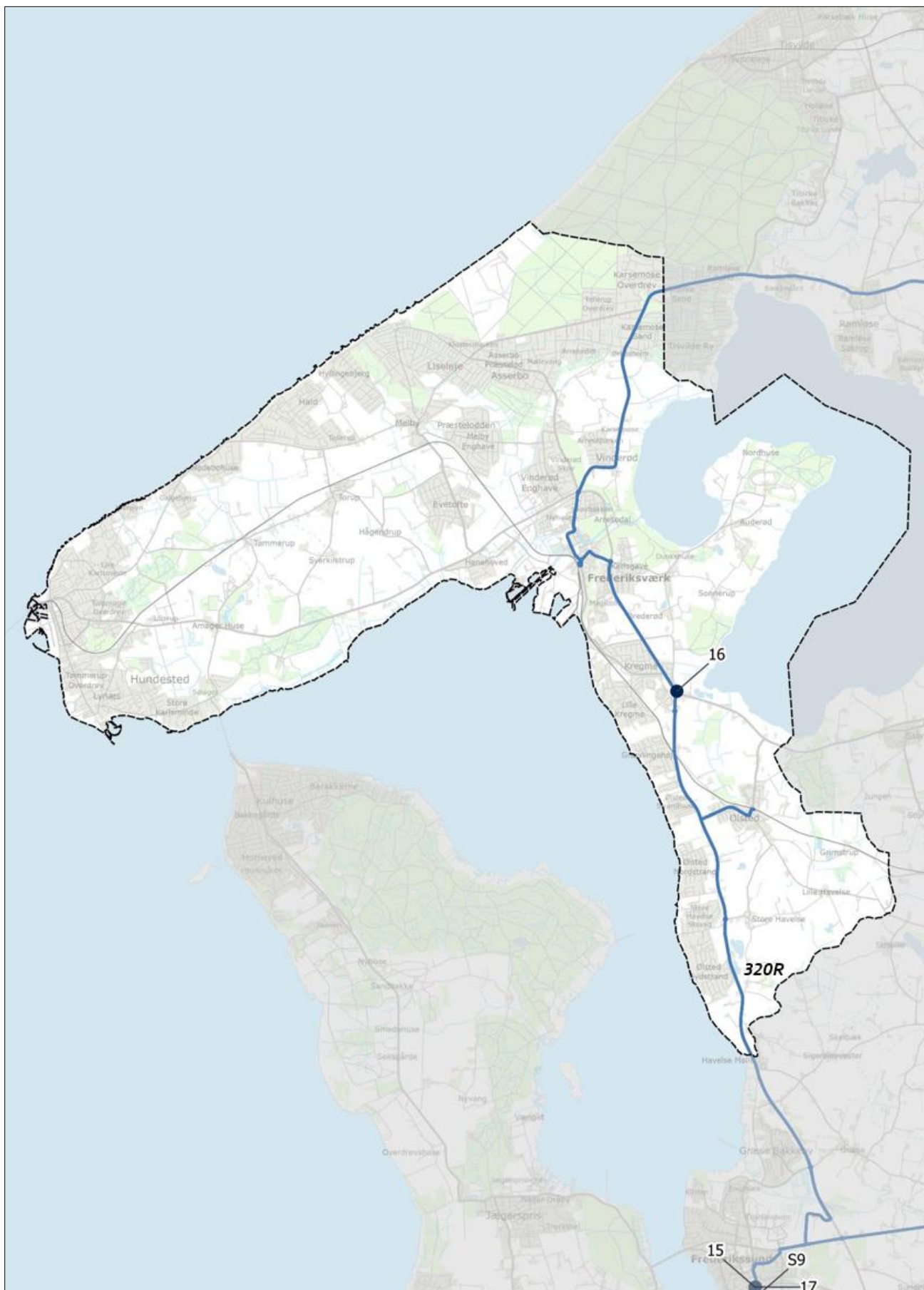
Linje 320R kører i vestlig retning mod Frederikssund St.

Alle busser kører med halvtimes drift på hverdage omkring kl. 6:00 - 17:00.



Projektoversigt

Projekt nr.	Linje	Beskrivelse	Anden vejmyndighed	Rejsetidseffekt i spidstimen	Anlægsoverslag [kr. ekskl. moms]
12	380R	Venstresvingsspor, etablering af signalregulering og bomanlæg	-	0 – 60 sek. mod Helsing St.	3.000.000 – 4.500.000
<i>I alt</i>				<i>0 – 60 sek. mod Helsing St.</i>	<i>3.000.000 – 4.500.000</i>



Information

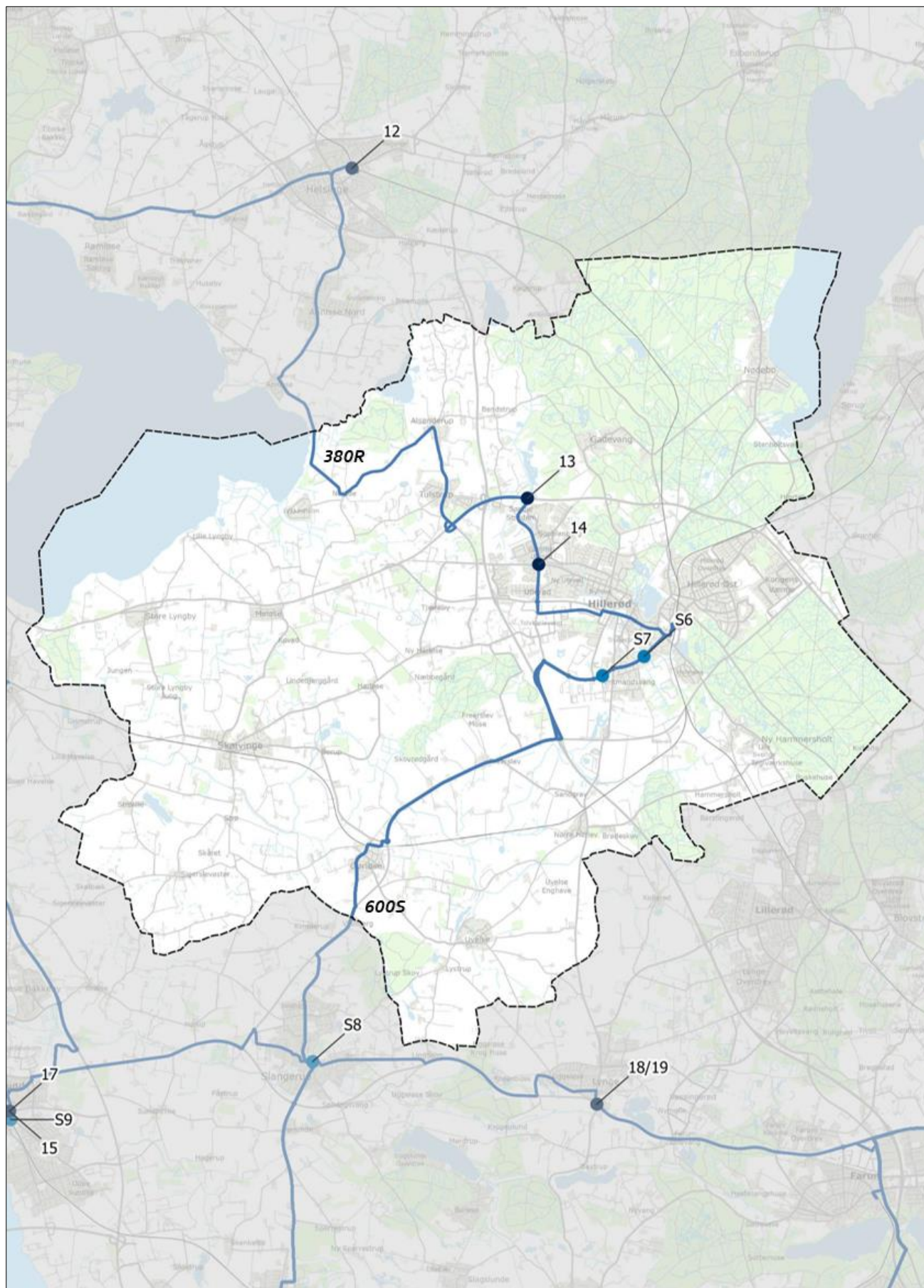
I Halsnæs Kommune kører linje 320R, som den eneste af S og R busserne, gennem den østlige del af kommunen. Bussen løber fra nord til syd mellem Helsing St. og Frederikssund St., og stopper blandt andet ved Frederiksværk St.

Linje 320R kører hver halve time på hverdage mellem kl. 5:30-17:00 og én gang i timen i alle øvrige tidsrum.



Projektoversigt

Projekt nr.	Linje	Beskrivelse	Anden vejmyndighed	Rejsetidseffekt i spidstimen	Anlægsoverslag [kr. ekskl. moms]
16	320R	Busprioritering i kryds	Vejdirektoratet	0 – 5 sek. mod Frederikssund St.	100.000 – 200.000
I alt				0 – 5 sek. mod Frederikssund St.	100.000 – 200.000



Information

I Hillerød Kommune kører linje 375R, 380R og 600S.

Alle linjer afgår fra Hillerød St. og fortsætter i hver deres retning:

Linje 375R kører i østlig retning mod Rungsted Kyst St.

Linje 380R kører i nordvestlig retning mod Helsingør St.

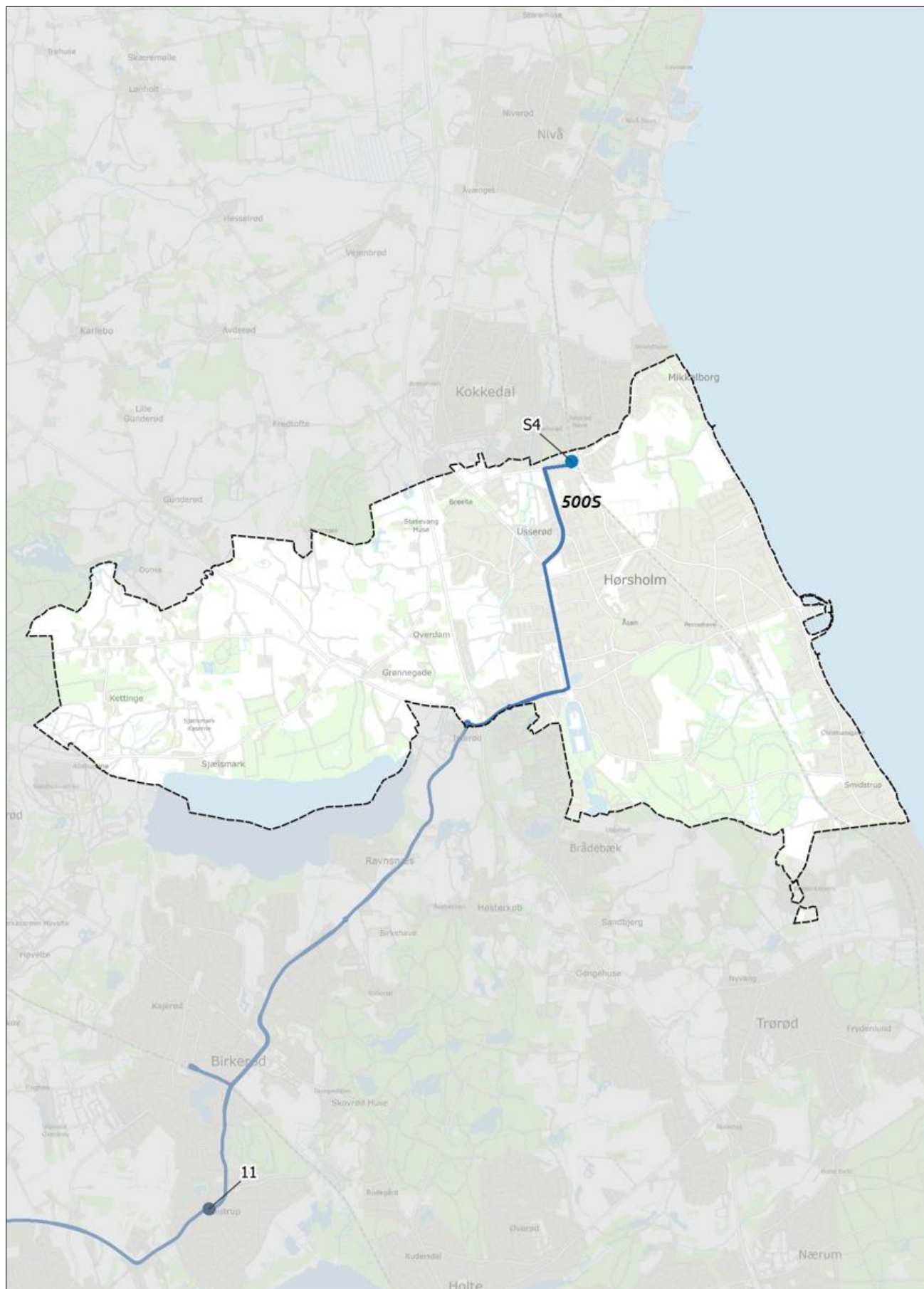
Linje 600S kører i sydvestlig retning mod Hundige St.

Linje 375R og 380R kører hver halve time på hverdage omkring kl. 6:00 - 17:00, og linje 600S kører med 15 minutters interval på hverdage mellem kl. 7:00 - 16:00.



Projektoversigt

Projekt nr.	Linje	Beskrivelse	Anden vejmyndighed	Rejsetidseffekt i spidstimen	Anlægsoverslag [kr. ekskl. moms]
13	380R	Etablering af signalregulering	Vejdirektoratet	5 – 15 sek. mod Helsingør St.	2.000.000 – 3.000.000
14	380R	Busprioritering	-	5 – 10 sek. mod Hillerød St.	100.000 – 200.000
S6	600S	Opgradering af ventefaciliteter	-	-	50.000 – 75.000
S7	600S	Etablering af stiforbindelse	-	-	800.000 – 1.200.000
I alt				5 – 15 sek. mod Helsingør St. 5 – 10 sek. mod Hillerød St.	2.950.000 – 4.475.000



Information

Buslinjerne 150S, 500S, 365R og 375R gennemkører alle Hørsholm Kommune i nord/sydgående retning.

Buslinjerne 150S, 500S og 365R har alle deres udgangspunkt via Kokkedal St. og 375R starter fra Rungsted Kyst St.

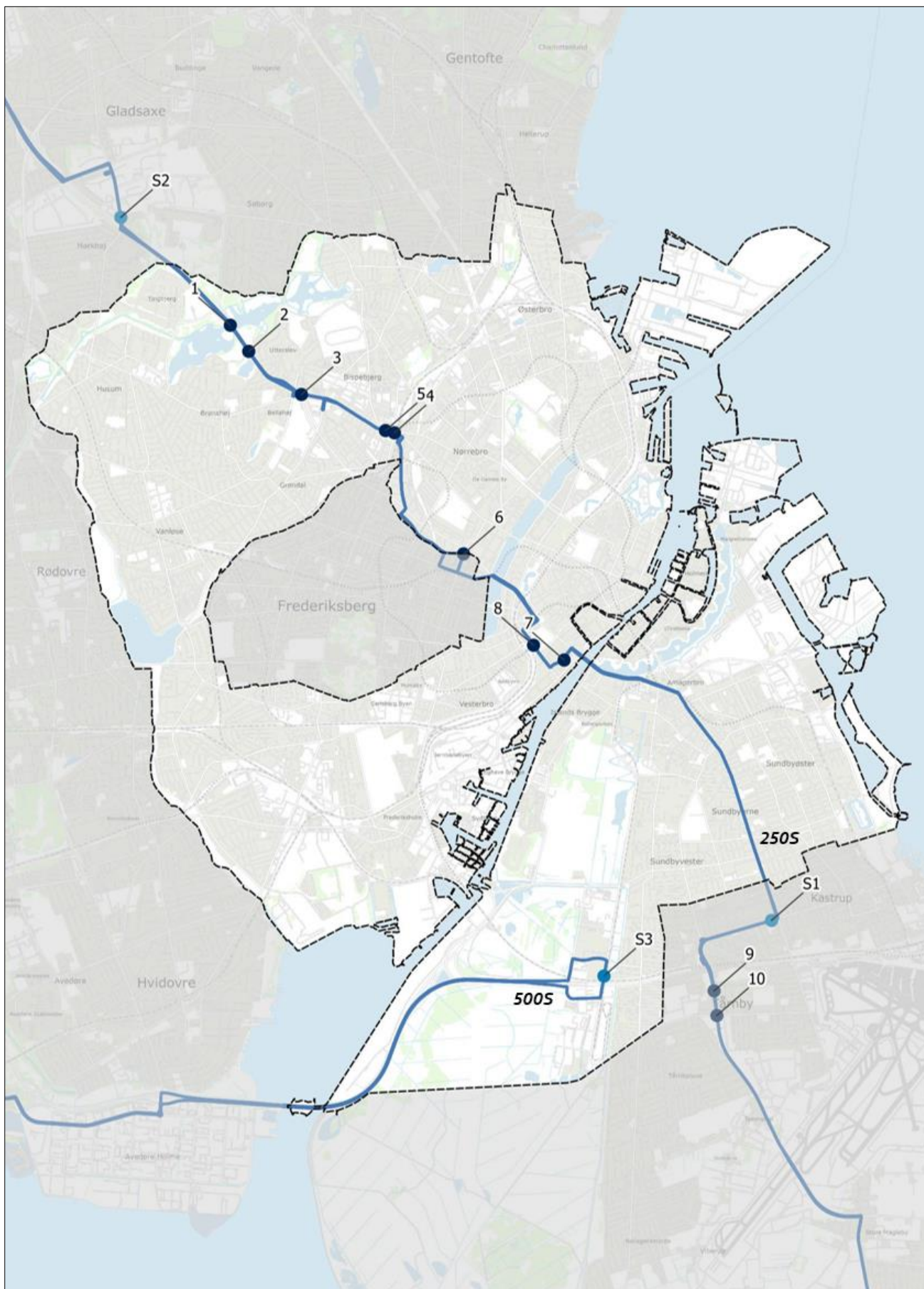
Linje 150S og 500S kører mod syd til hhv. Nørreport St. og Ørestad St. 500S stopper bl.a. ved Hørsholm Rådhus på ruten. Linje 365R og 375R fortsætter mod nord til hhv. Fredensborg St. og Hillerød St.

S-busserne kører med 10 min. interval i spidstimen og 20 min. interval i de øvrige dagtimer på hverdage. 365R og 375R kører med halvtimes drift ml. kl. 6:00 og 18:00 på hverdage.



Projektoversigt

Projekt nr.	Linje	Beskrivelse	Anden vejmyndighed	Rejsetidseffekt i spidstimen	Anlægsoverslag [kr. ekskl. moms]
S4	500S	Stiforbindelse og stoppestedsfaciliteter	-	-	1.500.000 – 2.500.000
<i>I alt</i>					<i>1.500.000 – 2.500.000</i>



Information

I Københavns Kommune kører buslinjerne 150S, 250S og 350S. Alle linjerne kører i nord/sydgående retning igennem kommunen.

Buslinjerne 150S og 350S har udgangspunkt fra Nørreport St. og kører til hhv. Kokkedal St. og Ballerup St. De kører med hhv. 5 og 10 min. interval i spidstimen samt 10 og 15 min. interval i de øvrige dagtimer.

Linje 250S kører ml. Dragør Stationsplads og Bagsværd St., og stopper bl.a. ved Amagerbro St. Hovedbanegården og Nørrebro St. undervejs. Linjen kører 6 afgang i spidstimen og 15 min. interval i de øvrige dagtimer på hverdage.



Projektoversigt

Projekt nr.	Linje	Beskrivelse	Anden vejmyndighed	Rejsetidseffekt i spidstimen	Anlægsoverslag [kr. ekskl. moms]
1	250S	Etablering af busbane	Vejdirektoratet	60-90 sek. mod Dragør Stationsplads	4.700.000 – 7.100.000
2	250S	Busprioritering i kryds og højresvingsspil	Vejdirektoratet	15 – 25 sek. mod Bagsværd St.	400.000 – 650.000
3	250S	Stoppested flyttes	-	25 – 35 sek. mod Bagsværd St.	350.000 – 600.000
4/5	250S	Lukning af sideveje og busprioritering	-	20 – 30 sek. mod Dragør Stationsplads 20 – 30 sek. mod Bagsværd St.	500.000 – 900.000
7	250S	Etablering af busbane	-	20 – 30 sek. mod Dragør Stationsplads	25.000 – 50.000
8	250S	Etablering af busbane/flytning af stoppested og ændring af afvanding	-	30 – 40 sek. mod Bagsværd St.	400.000 – 500.000
S3	500S	Stiforbindelse	-	-	350.000 – 550.000
I alt				100 – 150 sek. mod Dragør Stationsplads 90 – 130 sek. mod Bagsværd St.	6.725.000 – 10.350.000



Information

Buslinjerne 150S, 300S og 500S gennemkører alle Rudersdal Kommune i nord/sydgående retning.

Buslinje 300S har sit udgangspunkt fra Gl. Holte St. og fortsætter mod syd til Ishøj St.

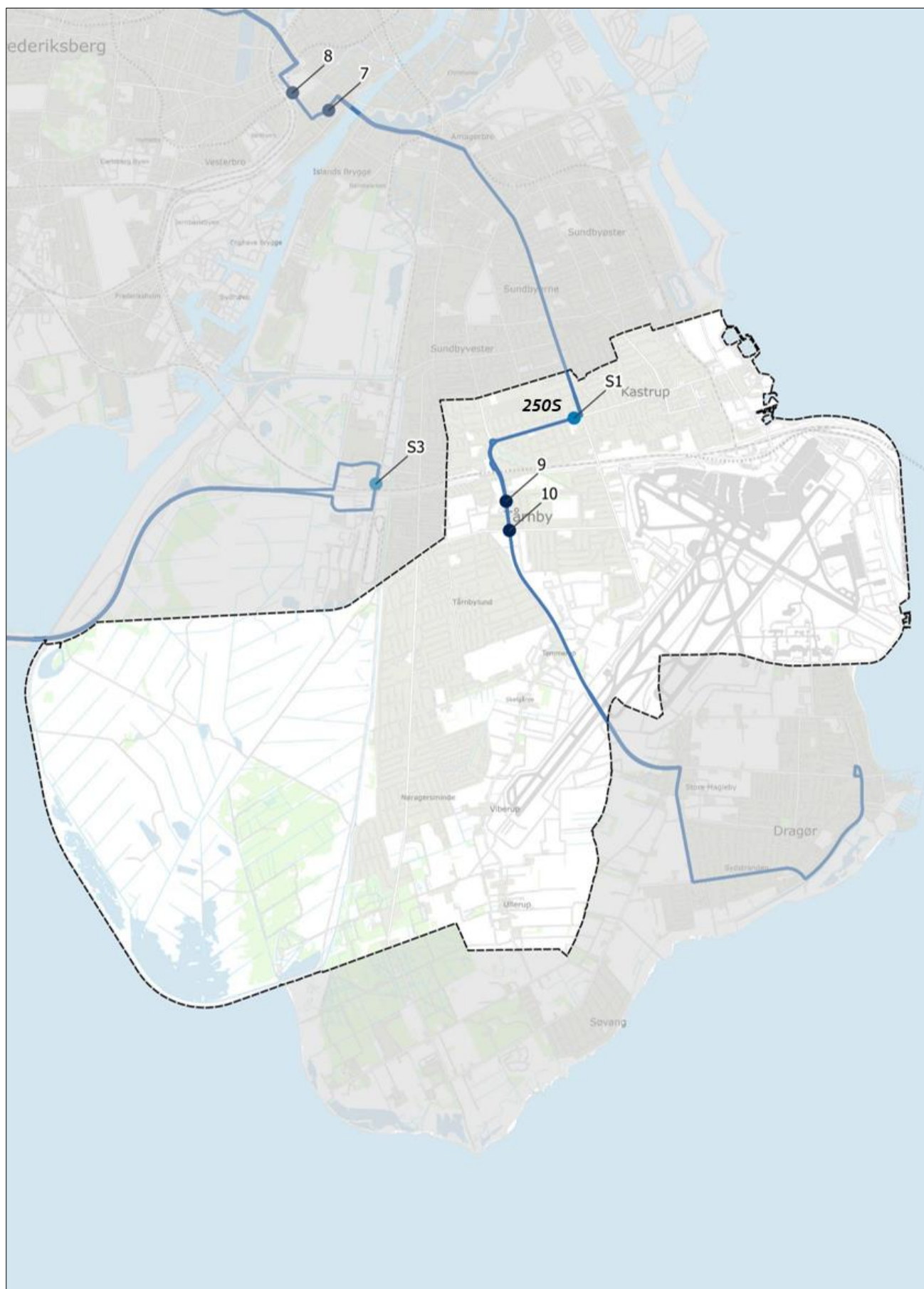
Linje 150S og 500S kører ml. hhv. Nørreport St. og Kokkedal St. samt ml. Ørestad St. og Kokkedal St. Linje 150S stopper bl.a. i Ubberød og ved Nærum St. og 500S stopper bl.a. ved Birkerød St. på ruten.

Linje 150S kører med 5 min. drift i spidstimen og 10 min. drift i de øvrige dagstimer på hverdage. For linje 500S er det hhv. 10 og 20 min. interval. Linje 300S kører i Rudersdal Kommune med 20 min. interval hele dagen på hverdage.



Projektoversigt

Projekt nr.	Linje	Beskrivelse	Anden vejmyndighed	Rejsetidseffekt i spidstimen	Anlægsoverslag [kr. ekskl. moms]
11	500S	Signaloptimering og busbane	-	30 – 55 sek. mod Kokkedal St.	1.000.000 – 1.500.000
I alt					1.000.000 – 1.500.000



Information

I Københavns Kommune kører buslinjen 250S.

Buslinjen kører i nord/sydående retning via Englandsvej og Amager Landevej ml. Dragør Stationsplads og Bagsværd St. I kommunen stopper buslinjen bl.a. Tårnby St.

Linje 250S kører ml. Dragør Stationsplads og Bagsværd St. Linjen kører med 6 afgangene i spidstimen og 15 min. interval i de øvrige dagtimer på hverdage.



Projektoversigt

Projekt nr.	Linje	Beskrivelse	Anden vejmyndighed	Rejsetidseffekt i spidstimen	Anlægsoverslag [kr. ekskl. moms]
9	250S	Etablering af busbane	-	25 – 40 sek. mod Dragør Stationsplads	1.500.000 – 2.000.000
10	250S	Etablering af busbane, samt kombineret højresving/busbane	-	35 – 50 sek. mod Bagsværd St.	3.500.000 – 5.500.000
S1	250S	Etablering af stiforbindelse	-	-	600.000 – 1.000.000
I alt				25 – 40 sek. mod Dragør Stationsplads 35 – 50 sek. mod Bagsværd St.	5.600.000 – 8.500.000