

Til Glostrup Kommune**Dokumentnummer**
1510334**Dato**
08 05 2023**Kopi til JF****Sagsbehandler**
IHV**Direkte**
+45 36 13 16 85CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798**Nyt Ringnet - Tilpasning af busnet i Glostrup**

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 i Glostrup.

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 Glostrup Kommune.

Indhold

1.	Baggrund	2
2.	Rammer og metode	7
	Planprincipper	7
	Proces og dialog på tværs	7
	Koordinering ift. udbud	9
3.	Nyt Ringnet	10
	Fokusområder i Glostrup	10
	Forslag til tilpasninger	12
	Økonomi og forbehold	19
	Fysiske tiltag	21
	Den videre proces	25

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 grønnere, 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 gentænkte det samlede busnet både internt i kommunerne, på tværs af kommunegrænser og i relation til letbanen.



Flere passagerer

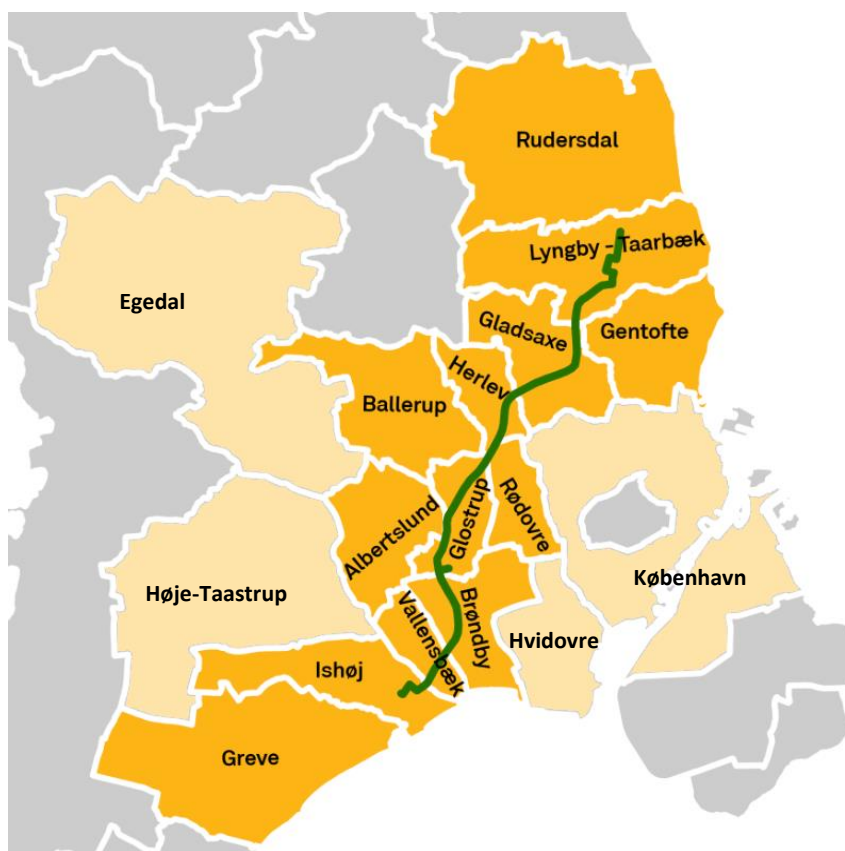
Flere skal vælge bæredygtig transport

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 ryggraden, 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 busnettet, 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.



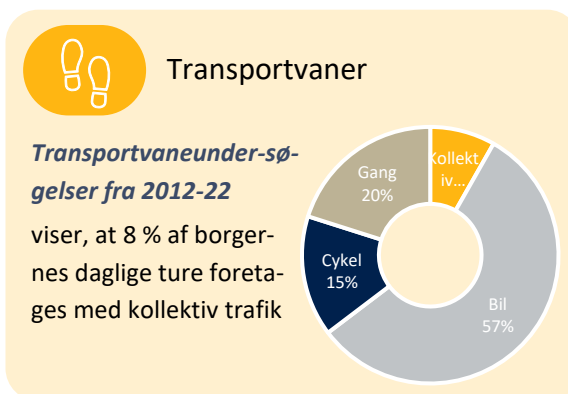
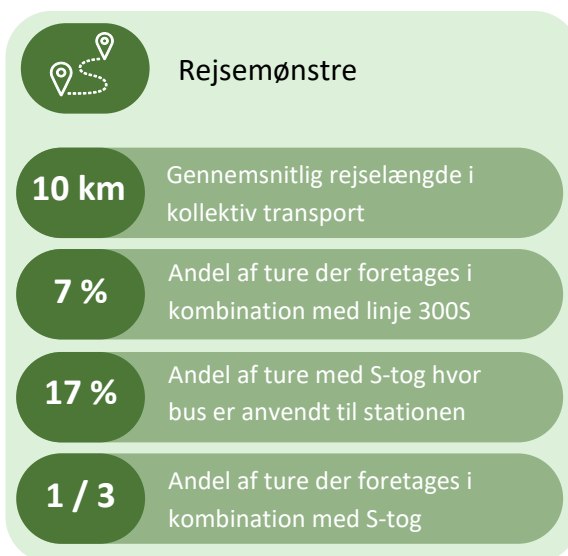
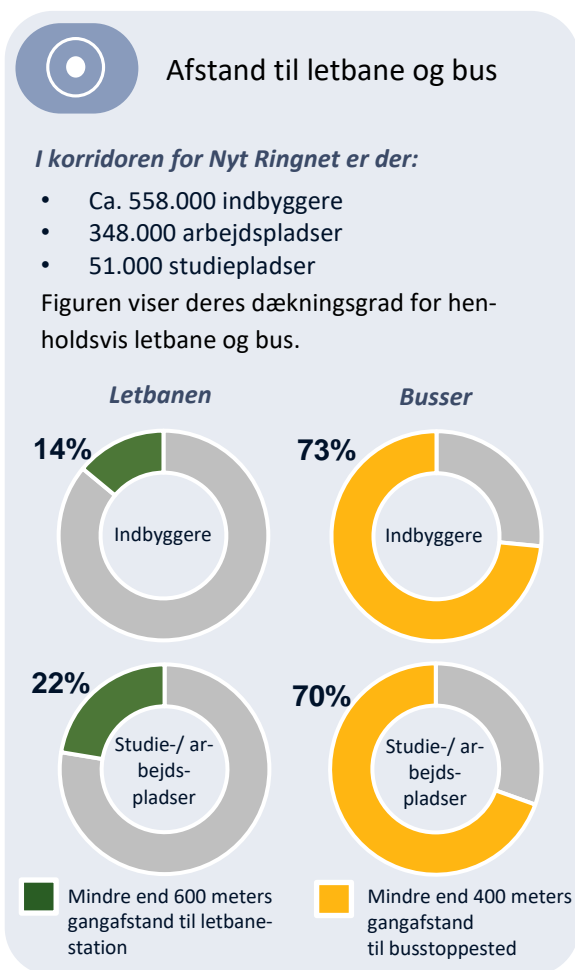
Figur 1: Kortet viser de 13 kommuner, som indgår i Nyt Ringnet-korridoren, og de fire nabokommuner, som følger projektet.

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

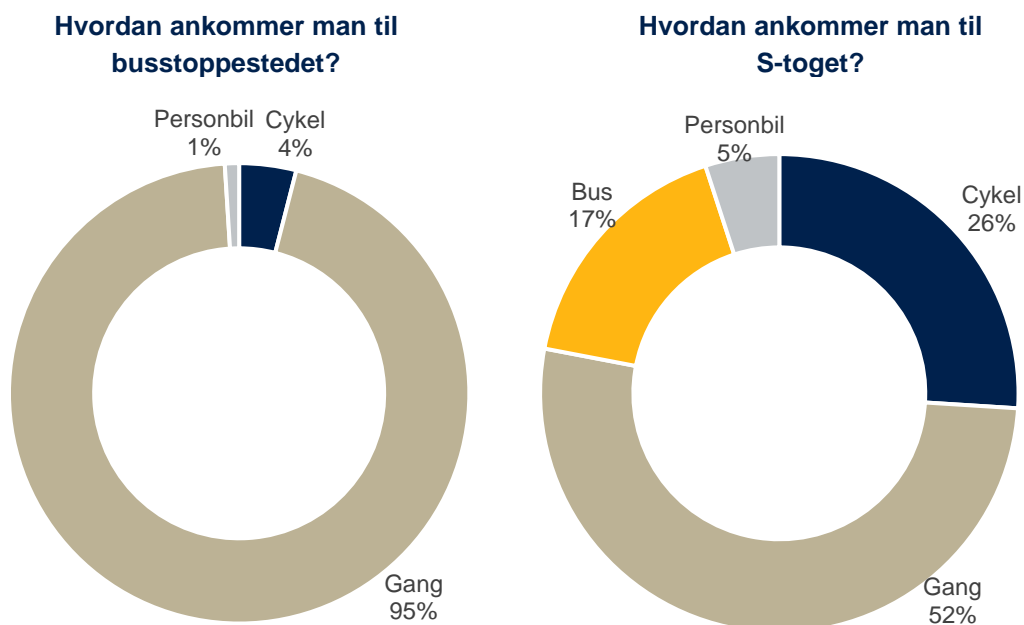
Fokus på at gøre den samlede rejse mere attraktiv

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

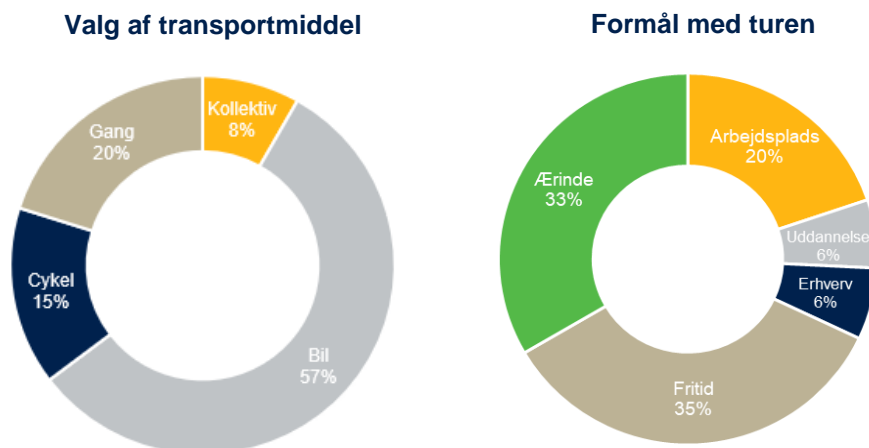
Kommunerne i Nyt Ringnet-korridoren består i høj grad af sammenhængende byområder med høj befolkningstæthed og flere større erhvervsområder. Det betyder, at der hver dag er mange mennesker, der transporterer sig til arbejde, studie mv. Busnettet skal både understøtte den lokale trafikbetjening og sikre 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 bustrafikken 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 bustrafikken 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.

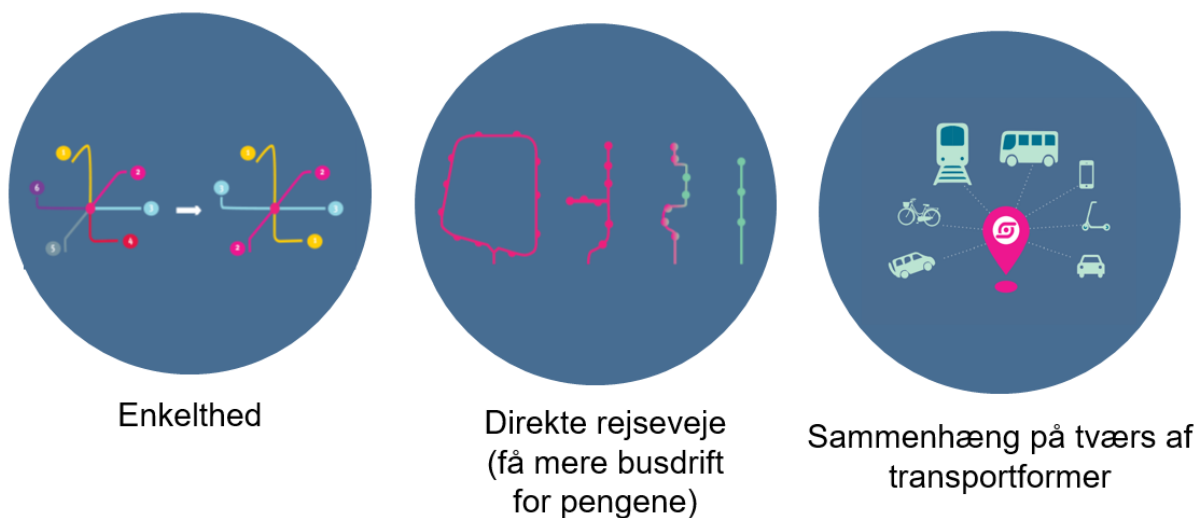
2. Rammer og metode

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 økonomiske 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 geografi 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 3 - 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.

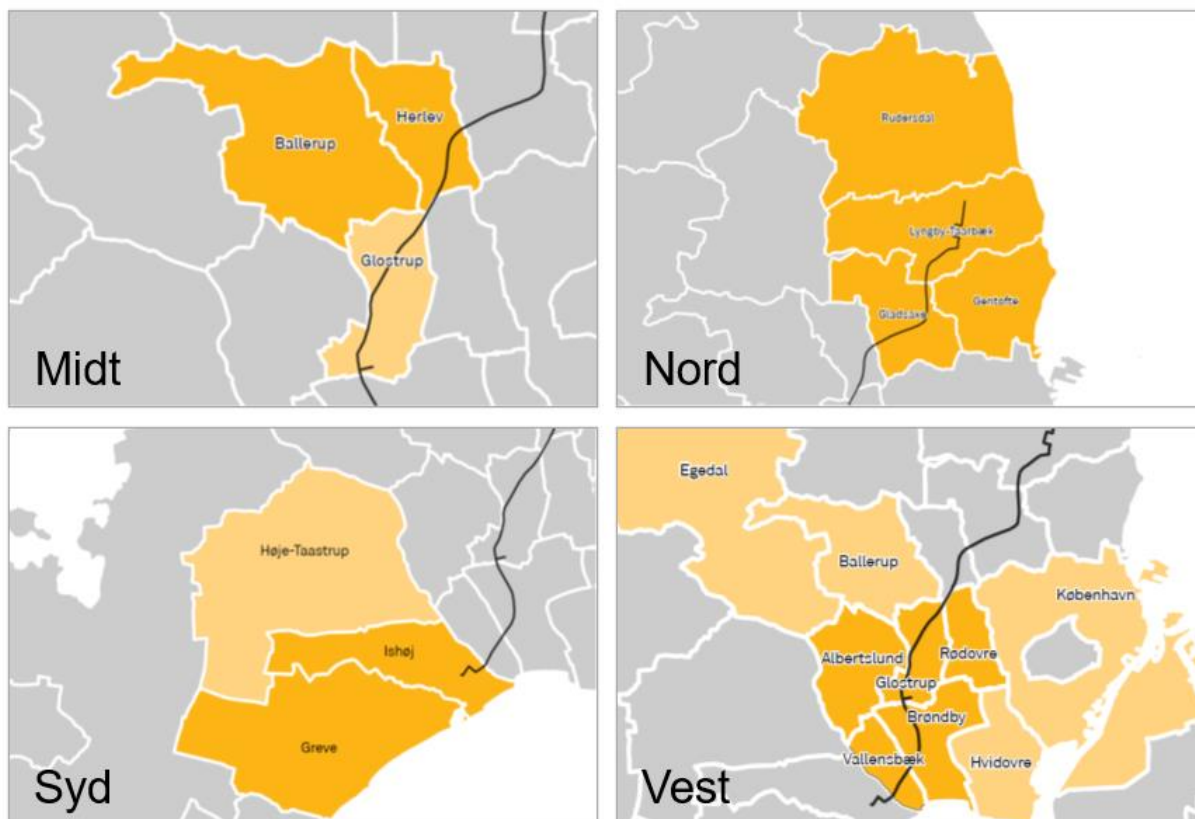
Proces og dialog på tværs

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

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.

kommuner, som ikke har en direkte kobling til den kommende letbane, men som stadig er en del af 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.

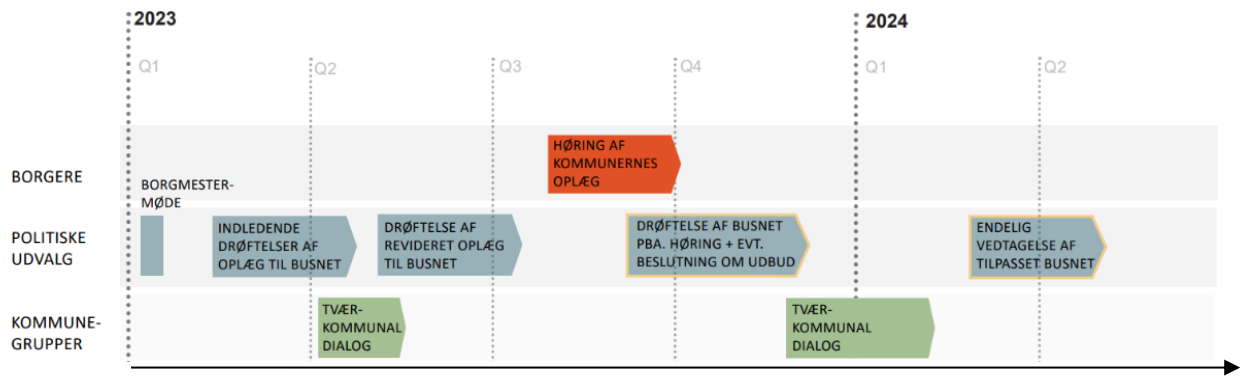


Figur 4 - De fire kommunegrupper i Nyt Ringnet samarbejdet

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 5 - 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 vil Movia udarbejde et udbudsgrundlag, der peger ind i den forventede betjening, men også rummer den fornødne fleksibilitet.

3. Nyt Ringnet

Fokusområder i Glostrup

Hovedformålet med Nyt Ringnet er at sikre, at busnettet bidrager til et sammenhængende og attraktivt udbud af kollektiv transport. Når letbanen åbner, vil der være behov for at tilpasse busnettet, så bolig- og erhvervsområder er godt forbundet til de nye trafikale knudepunkter.

Dette er også relevant i Glostrup. Kommunen har særligt fokus på at styrke betjeningen af boligområdet i Hvissinge, der har været udbygget det sidste årti, og hvor der også i fremtiden vil blive opført nye boliger. Herudover er der generelt et fokus på byudvikling i de kommende år blandt andet i Stationsområdet, i Rådhusparken og i området omkring Glostrup Fritidscenter. Der er planer om en bro over jernbanen, der vil forbinde de to områder syd og nord for banen og give langt bedre forhold for fx cyklister. Glostrup Station vil i fremtiden blive et vigtigt knudepunkt for den kollektive transport med busser, S-tog, letbane og på sigt regionaltog.

Letbanen kommer til at løbe langs den vestlige kommunegrænse og vil have fire stationer i Glostrup: Glostrup St., Glostrup Hospital, Glostrup Nord og Glostrup Ejby.

Eksisterende busnet

Glostrup har 8 kommunale buslinjer. I den sydlige del af kommunen kører 9A fra Glostrup St. ad Hovedvejen og til Kongens Enghave. Linje 141 og 149 kører mellem Albertslund St. og Glostrup St. ad Trippendalsvej, Stadionvej og Hovedvejen. Linje 22 kører betjener Glostrup St. og kører mellem Brøndbyvester og Husum Torv, og giver en direkte forbindelse til Hvidovre Hospital.

I den nordlige del af kommunen kører linje 142 mellem Flintholm St. og Skovlunde St. via Ejby og linje 161 mellem Herlev St. og Rødovre St. via Slotsherrenej. Linje 161 har dog ingen stoppesteder i Glostrup og er derfor ikke finansieret af Glostrup Kommune.

Linje 166 forbinder den nordlige og sydlige del af kommunen, hvor linjen betjener Ejby Industrivarter og Hvissinge. Linjen og kører mellem Værebroparken og Vallensbæk St.

Derudover har kommunen en servicebus, der betjener Hvissinge og den sydlige del af kommunen.

Udover de kommunale buslinjer betjenes kommunen af fire regionale buslinjer, der kører gennem Glostrup. Linje 123 kører ad Hovedvejen mellem Glostrup og Roskilde St. 500S kører mellem Kokkedal St. og Ørestad St. via Nordre Ringvej og Glostrup St. 300S kører på Ring 3 mellem Gl. Holte og Ishøj, og bliver nedlagt, når letbanen åbner. Desuden kører natbussen 93N mellem Rådhuspladsen og Roskilde St. via Hovedvejen.



Figur 6 Nuværende busnet



Forslag til tilpasninger

Det samlede forslag består overordnet i:

- at nedlægge linje 149 på strækningen mellem Herstedøster og Glostrup St. da denne forbindelse bliver styrket af letbanen
- at styrke betjeningen i Hvissinge ved at lade 141 erstatte 166 mellem Glostrup St. og Glostrup Ejby St. og øge frekvensen på denne strækning.
- at forenkle og udrette linjeføringen på linje 142
- at styrke og forenkle busnettet sydvest for Glostrup St. ved at lade to buslinjer, 135 og 149, erstatte linje 22 mellem Glostrup St. og Brøndbyvester. Linje 135 erstatter desuden linje 166 på strækningen mellem Glostrup St. og Brøndby Strand St.

Der er opstillet et basisforslag, der tager udgangspunkt i et tilskudsbehov, der svarer til det nuværende. Desuden er der opstillet en tilkøbsmulighed for linje 141.

Linje 149

I dag kører linje 149 mellem Glostrup St. og Albertslund St. I Glostrup kører buslinjen ad Nordre Ringvej og forbinder Glostrup St. med Herstedøster. Når letbanen åbner, vil den styrke betjeningen af denne forbindelse, og samtidig vil ombygningerne på Nordre Ringvej gøre det vanskeligt for linje 149 at krydse Nordre Ringvej og letbanen ved Herstedøster. Derfor foreslås det, at linje 149 afkortes ved Herstedøster og får endestation på den vestlige side af letbanestationen Glostrup Nord ved den kommende stationsforplads.

Linje 149's rute gennem Albertslund ændres, så den fremover både betjener Herstedøster og Herstedvester.

Syd for S-banen ønsker Brøndby Kommune at styrke forbindelsen til Kirkebjerg og den kommende letbanestation. Derfor foreslås det at lade 149 kører mellem Glostrup St. og Albertslund St. syd for S-banen via Østbrovej og Park Allé. Det vil sikre en god forbindelse til både S-tog og letbane fra erhvervsområderne syd for S-banen.

Samlet set vil den foreslåede løsning medføre et reduceret tilskudsbehov for linje 149 på 0,3-0,4 mio. kr. og give 90.000 færre påstigere i Glostrup, der for hovedpartens vedkommende forventes overført til letbanen.



Figur 7 Foreslået linjeføring for linje 149

Linje 141

Linje 141 kører mellem Glostrup St. og Albertslund St. via Hovedvejen, Sportsvej og Stadionvej. Det foreslås, at linje 141 får en mere direkte linjeføring mellem Glostrup St. og Albertslund St. Desuden foreslås det, at frekvensen øges på linje 141 for fortsat at sikre en god og attraktiv forbindelse mellem Glostrup og Albertslund, hvis 149 afkortes ved Glostrup Nord. I dag kører 141 med 3 afgang pr. time i dagtimerne og 2 afgang pr. time i aftentimerne. Det foreslås, at frekvensen øges til 4 afgang pr. time i dagtimerne og 3 afgang pr. time i aftentimerne.

Samtidig foreslås det, at lade 141 erstatte 166 på strækningen mellem Glostrup St. og Glostrup Ejby St. Det vil styrke betjeningen i Hvissinge, idet frekvensen øges fra 3 til 4 afgang pr. time i dagtimerne, og fra 2 til 3 afgang i timen i aftentimerne. Desuden vil det skabe en direkte forbindelse fra Hvissinge til letbanestationer både mod nord og syd.

Det vil give et øget tilskudsbehov for Glostrup Kommune på 3,2-3,6 mio.kr. til linje 141. Det svarer til den besparelse, der opnås ved at afkorte linje 166. Antallet af påstigere på linje 141 forventes at stige med 550.000 passagerer om året. Samtidig reduceres antallet af påstigere på linje 166 med 315.000 om året. Det vil sige, at der vil være en samlet passagertilvækst på 235.000, hvis linje 141 erstatter linje 166.

Muligt tilkøb

Som en tilkøbsmulighed foreslås det, at lade 141 kører med 6 afgang pr. time i dagtimerne på strækningen mellem Albertslund St. og Glostrup St. og 3 afgang pr. time på strækningen mellem Glostrup St. og Glostrup Ejby St. Den høje frekvens på strækningen mellem Albertslund St. og Glostrup St. vil gøre det til en meget attraktiv linje og styrke forbindelse mellem det vestlige Glostrup og S-tog samt letbane. Frekvensen i Hvissinge vil være som i dag, men der vil blive skabt en direkte forbindelse til letbanestationen Glostrup Ejby mod nord. Tilkøbet vil medføre et øget tilskudsbehov for linje 141 på 3,8-4,1 mio. kr. (0,5-0,6 mio. mere end basisforslaget). Antallet af påstigere på linje 141 i Glostrup vil stige med 510.000 i forhold til i dag. Når tages højde for det reducerede antal påstigere på 166, vil det give en samlet passagertilvækst på 195.000 i forhold til i dag (ca. 40.000 færre end i basisforslaget).



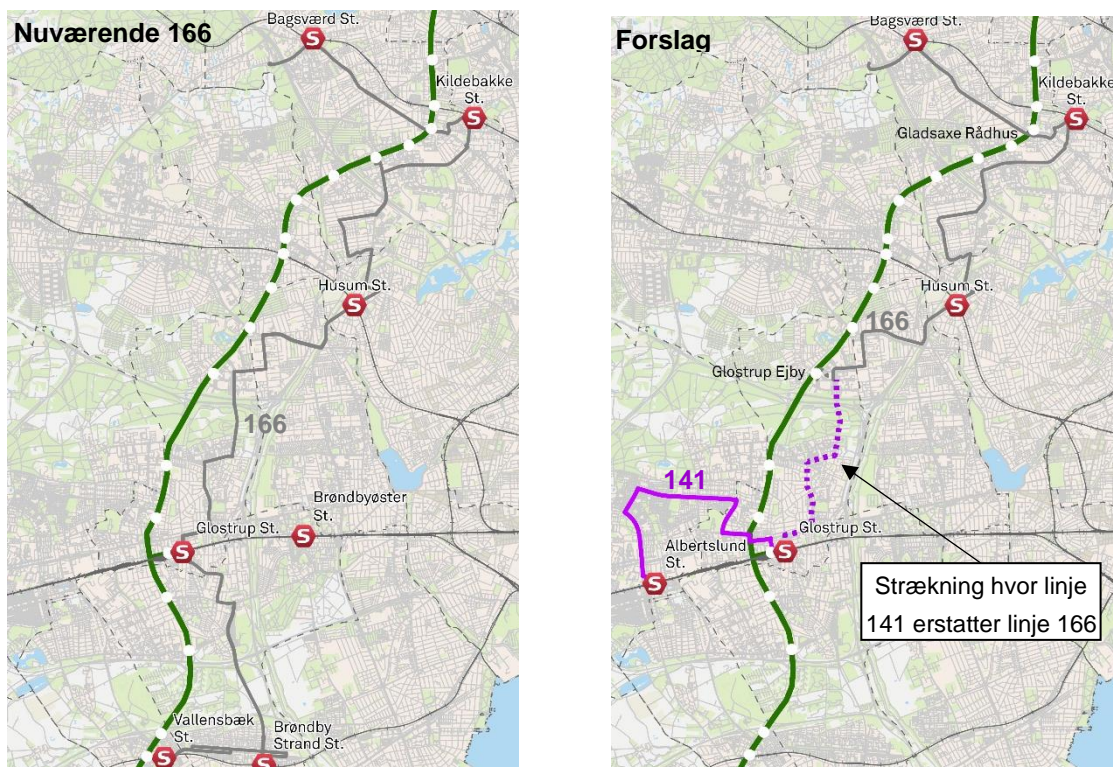
Figur 8 Foreslået linjeføring for linje 141

Linje 166

Det foreslås at afkorte linje 166, så den fremover kører mellem Glostrup Ejby St. og Værebroparken. På strækningen mellem Glostrup Ejby St. og Glostrup St. foreslås det, at linje 141 overtager betjeningen, som beskrevet tidligere. På strækningen syd for Glostrup St., der i dag betjenes af linje 166, foreslås det at oprettes en ny buslinje, der erstatter linje 166 mellem Glostrup St. og Brøndby Strand St. og kører gennem Ragnesminde og Vesterled i Brøndby Kommune i stedet for linje 22. Det vil betyde, at linje 166 fremover kun kører i den nordlige del af Glostrup Kommune, og at passagerer, der i dag benytter linjen til Husum, Mørkhøj og Gladsaxe, vil skulle foretage et skift enten til linje 141 eller til letbanen.

Hvis 166 afkortes ved Glostrup Ejby St. vil passagerer i Hvissinge ikke længere have en direkte busforbindelse til blandt andet Husum Torv, Gladsaxe og videre mod Bagsværd, lige som de heller ikke vil have en direkte busforbindelse til rejsemål syd for Glostrup St. Rejsekortdata viser, at 65 pct. af passagererne i Hvissinge benytter bussen til rejsemål mellem Hvissinge og Glostrup St. De vil derfor ikke vil få flere skift på deres rejse, hvis 166 erstattes af 141 mellem Glostrup St. og Glostrup Ejby St.

25 pct. af de passagerer fra Hvissinge, der i dag bruger 166, kører til et stoppested nord for Glostrup Ejby, og vil fremover skulle skifte til bus eller letbane ved Glostrup Ejby, for at komme til de samme rejsemål. 10 pct. af passagerne fra Hvissinge benytter i dag 166 til rejsemål mellem Glostrup St. og Vallensbæk St. Disse passagerer vil skulle skifte til bus eller letbane på Glostrup St.



Figur 9 Til venstre: Nuværende linjeføring for linje 166. Til højre: Foreslået linjeføring for linje 141 og 166

Overordnet set vil forbindelsen til Hvissinge styrkes, idet 141 vil køre med højere frekvens end 166 gør i dag. Ca. en tredjedel af de rejsende fra Hvissinge vil få et ekstra skift på deres rejse. Disse skift vil dog ske ved stoppesteder, hvor der er gode muligheder for skift til letbanen eller andre busser.

Hvis 166 afkortes ved Glostrup Ejby vil det medføre et reduceret tilskudsbehov på 3,3-3,4 mio. kr. pr. (svarende til det øgede tilskudsbehov på linje 141). Antallet af påstigere på linje 166 i Glostrup vil falde med 315.000 passagerer pr. år.

Linje 22

I dag kører linje 22 fra den sydlige del af Glostrup St. og betjener Brøndbyvest via Stationsparken og Banemarksvej. Mod øst kører linje 22 til Husum Torv.

Det foreslås, at betjeningen af Stationsparken og Banemarksvej samt Vesterled og Ragnesminde i Brøndby fremover betjenes af en ny linje, 135, som kører mellem letbanestationen Brøndbyvester og Brøndby Strand St. Samtidig foreslås det, at linje 22 kører i sin nuværende linjeføring mellem Glostrup Station og Husum Torv.

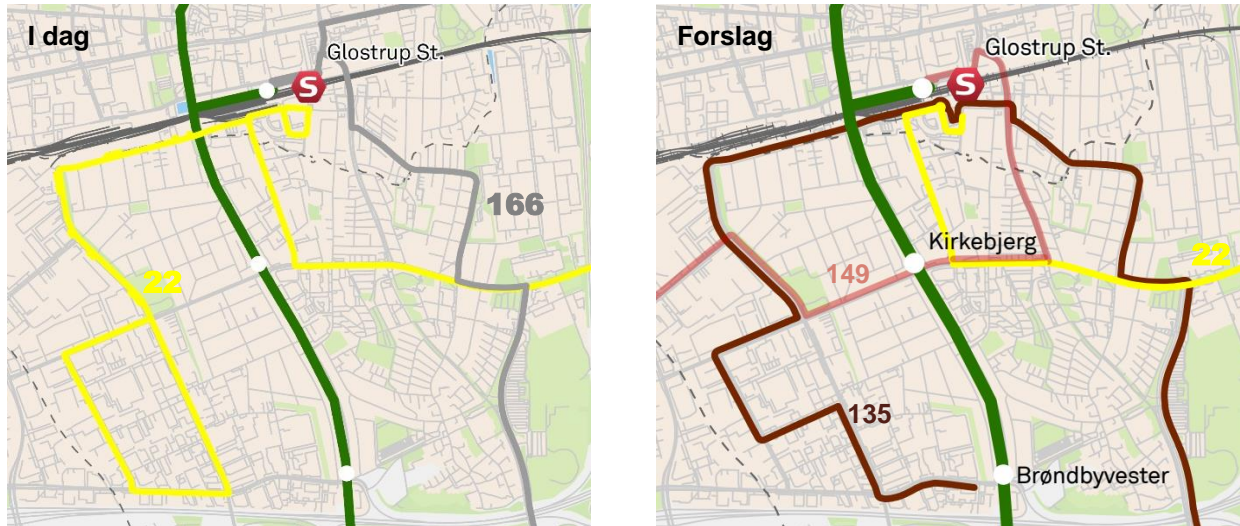
Ændringen vil medføre et reduceret tilskudsbehov på 0,3-0,4 mio. kr. til linje 22, idet ruten afkortes. Antallet af påstigere på linje 22 i Glostrup vil falde med ca. 5.000 passagerer om året.

Linje 135

Det foreslås, at en ny linje 135 erstatter linje 22 mellem Glostrup St. og letbanestationen Brøndbyvester, og linje 166 mellem Glostrup St. og Brøndby Strand St. Samtidig foreslås det, at linjeføringen forenkles ved at lade linjen betjene Glostrup St. syd for banen ved at føre linjen ad Stationsparken og Banemarksvej og lade den forsætte til Brøndbyvester St. Dermed vil boligområdet langs Brøndbyvestervej og Vesterled samt erhvervsområdet Ragnesminde blive godt forbundet til letbanen med direkte bus til letbanestationer (Glostrup og Brøndbyvester).

Linje 135 vil have et årligt tilskudsbehov på 0,6-0,7 mio. kr. og ca. 70.000 påstigere i Glostrup.

Som udgangspunkt foreslås det, at linje 135 har to afgang pr. time i dagtimerne og en afgang pr. time om aftenen. Der er dog fortsat en dialog med Brøndby med hensyn til at finde den rette balance mellem driftsomfang og økonomi for linjerne i Brøndby samlet set. I den forbindelse kan der blive justeret på frekvensen for linje 135.



Figur 10 Betjening syd for Glostrup St. Til venstre: Betjening i dag. Til højre forslag til tilpasning af busnettet.

Muligt tilkøb

Som en tilkøbsmulighed foreslås det at øge frekvensen på linje 135 om aftenen, så den har 2 afgang pr. time om aftenen. Det vil medføre et øge tilskudsbehov på yderligere 0,0-0,1 mio. kr. i forhold til basisforslaget. Samtidig vil antallet af passagerer stige med yderligere 5.000 om året.

Betjeningsomfang	Basis	Tilkøb
Hverdag	Kl. 6-19: 2 afgang pr. time Kl. 19-23: 1 afgang pr. time	Kl. 6-23: 2 afgang pr. time
Weekend	Kl. 6-19: 2 afgang pr. time Kl. 19-23: 1 afgang pr. time	Kl. 6-23: 2 afgang pr. time

Linje 161

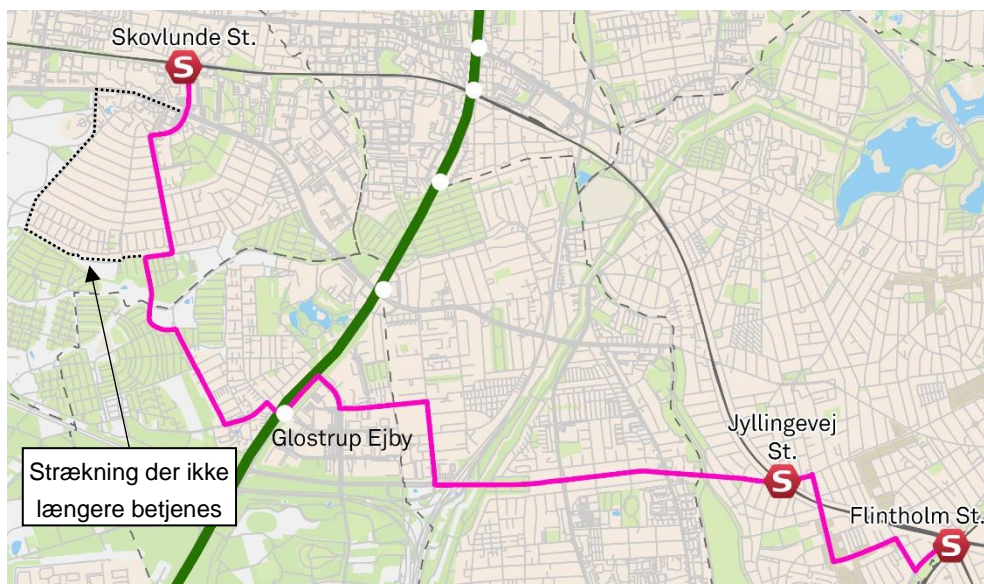
Som en del af den samlede tilpasning af busnettet i Rødovre og Herlev Kommune foreslås at nedlægge linje 161, som i dag kører mellem Rødovre St. og Herlev St. Buslinjen kører en kort strækning gennem Glostrup Kommune ad Slotsherrensvej og Nordre Ringvej, men betjener ingen stoppesteder i Glostrup. Det har derfor ingen betydning for kommunens tilskud til busdriften eller antallet af påstigere i Glostrup Kommune. Driften på linjen i Rødovre forventes at overgå til en anden buslinje, mens der i Herlev henvises til letbanen.

Linje 142

I dag kører linje 142 ad Ejby Mosevej/Statenevej og derfra ad Bakkebjergvej, hvor den betjener to stoppesteder og derefter vender rundt og kører tilbage til Ejby Mosevej/Statenevej. Det medfører en del omvejskørsel for de passagerer, der ikke benytter de to stoppesteder. Det foreslås at forenkle linjeføringen på linje 142, så den fremover fortsætter ad Bakkebjergvej og videre ad Ejbyvej mod Skovlunde St. fremfor at køre ad Statenevej og Harrestrupvej som i dag. Det vil give de rejsende en mere enkelt og direkte rejsevej. Samtidig vil det betyde, at to stoppesteder på Statenevej i Glostrup ikke længere vil blive betjent. Det drejer sig om stoppestederne Ejbylund og Ny Vestergård, som til sammen har ca. 25 påstigere pr. hverdag.

Der foreslås etableret stoppesteder på Smedebækvej ved Borgmester Sortsøs Alle, som erstatning for stoppestedet ved Ejby Sommerby for enden af Bakkebjergvej. De nye stoppesteder vil ligge ca. 125 meter vest for det nuværende stop.

Forslaget vil medføre et reduceret tilskudsbehov for linje 142 på 0,3-0,4 mio. kr. give 20.000 flere påstigere i Glostrup.



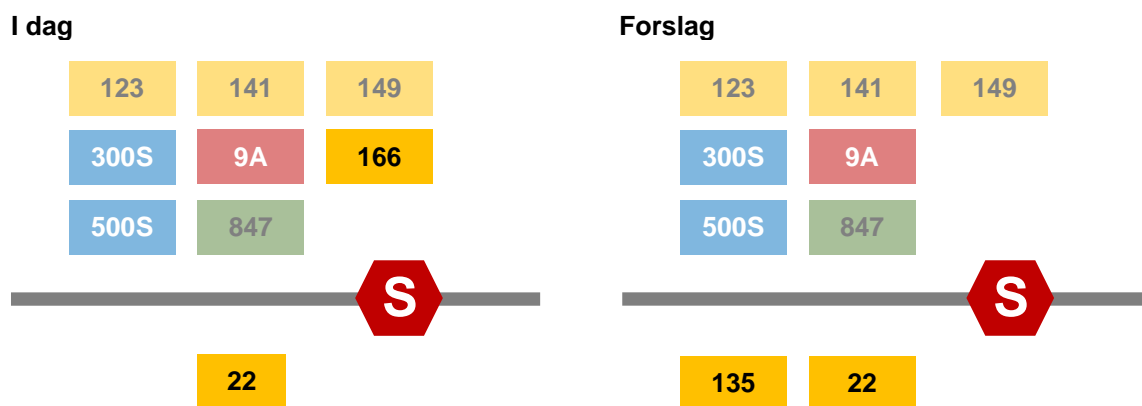
Figur 11 Foreslået linjeføring for linje 142

Kapacitet ved Glostrup St.

I dag er der 9 busser, der betjener Glostrup St. 8 af de 9 busser standser ved banegårdspladsen på den nordlige side af Glostrup St. Den kommende letbanestation vil også blive placeret ved banegårdspladsen. Det vil sige, at hovedparten af skiftene mellem bus, tog og letbane vil blive foretaget via stationsforpladsen på den nordlige side af stationen. Der pågår pt en dialog med Glostrup Kommune om udformning af busterminalen ved Glostrup St., som kan påvirke den fremtidige kapacitet.

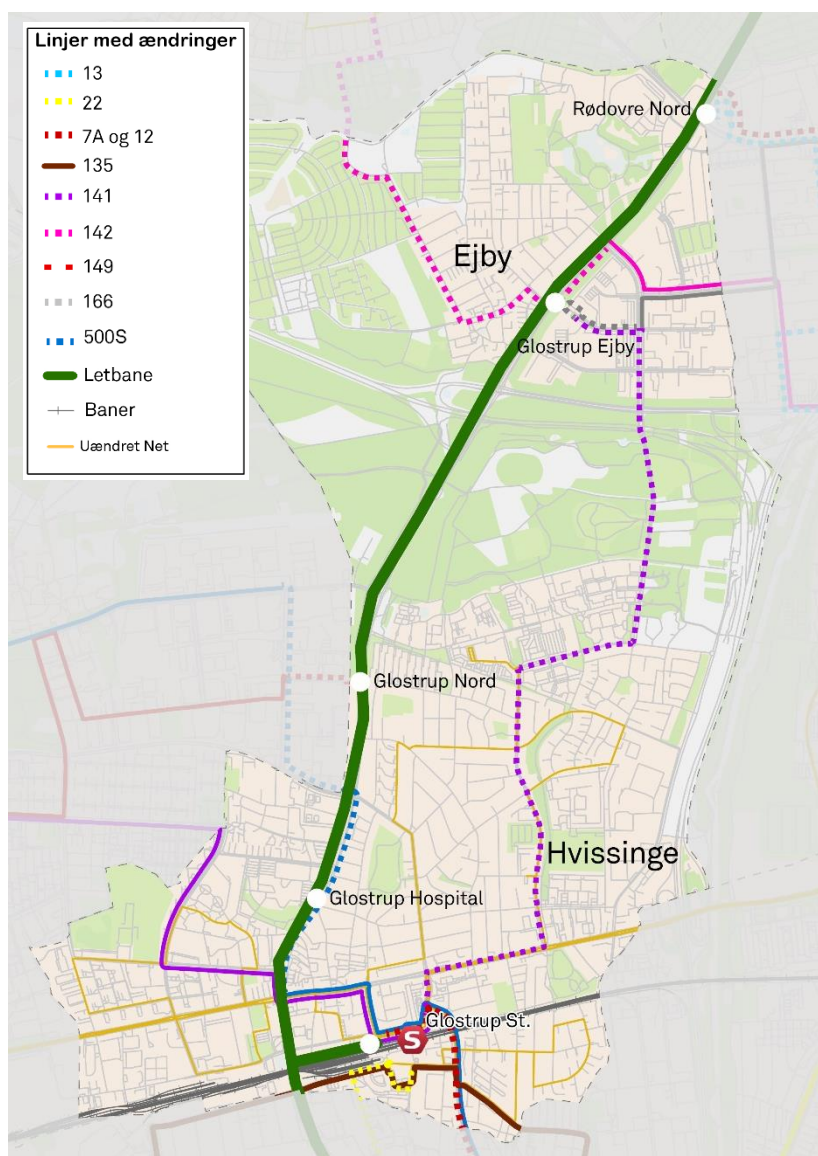
I forbindelse med de foreslåede tilpasninger af busnettet i Glostrup vil én buslinje ikke længere standse ved den nordlige side af stationen, idet 166 foreslås afkortet ved Glostrup Ejby St. Hertil kommer at linje 141 foreslås forlænget til Glostrup Ejby St., og vil i så fald ikke længere have endestation ved Glostrup St. Det vil frigøre kapacitet på stationsforpladsen.

Fremover vil to buslinjer standse på den sydlige side af stationen: linje 22 som vil have endestation ved Glostrup St., og 135 som betjener Kirkebjerg og Brøndbyvester. Med den nuværende vejudformning på den sydlige side af stationen, vil der ikke være kapacitet til mere end to buslinjer her.



Figur 12 Placering af stoppesteder hhv. nord og syd for Glostrup St. Til venstre: placering i dag. Til højre: Placering som følge af foreslåede tilpasninger i forbindelse med Nyt Ringnet.

Samlet forslag



Figur 13 Samlet forslag for tilpasning af busnettet i Glostrup

Fordele

- Styrket betjening i Hvissinge idet frekvensen øges, og der etableres direkte busforbindelse til to letbanestationer.
- Øget frekvens gennem boligområderne langs Sportsvej og Stadionvej
- Forenklet linjeføring på linje 142 og gode skiftemuligheder ved letbanen
- Gode forbindelser til letbanen både i den nordlige og sydlige del af kommunen
- Styrket betjening af bolig- og erhvervsområder sydvest for Glostrup St.
- 230.000 flere passagerer i Glostrup

Ulemper

- Stoppestederne Ejbylund og Ny Vestergård ved Ejby Sommerby vil ikke længere bliver betjent. De to stoppesteder har til sammen ca. 25 påstigere pr. hverdag.
- Beboere i Hvissinge vil ikke længere have en direkte busforbindelse til fx Husum Torv og Gladsaxe eller til rejsemål syd for Glostrup St. Nogle passagerer vil derfor få et ekstra skift på deres rejse. Disse skift vil dog foregå ved stoppesteder, hvor der er gode muligheder for skift til letbanen eller andre busser.

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 Glostrup Kommunes tilskud til busdriften fra 2024 og frem at være på niveau med det realiserede tilskud i 2021.

Da tilpasningsforslagene også påvirker nabokommunerne, og der udestår en endelig afdækning af betjeningen i Brøndby, kan der ske justeringer af tilpasningsforslaget.

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

Tabellen viser pris og passagereffekt for basisforslaget samt for eventuelle tilvalg.

Passagereffekten er beregnet med afsæt i de nuværende passagertal. Der er indregnet en effekt af den samlede frekvensændring på de strækninger, som hver enkelt buslinje betjener. Denne effekt er baseret på erfaringstal. Derudover er der indregnet en netværkseffekt i størrelsesorden 5-10% for de buslinjer, hvor det vurderes at være relevant. Dette er baseret på et fagligt skøn. Der er ikke indregnet effekt af byudvikling, da Movia har vurderet, at grundlaget for dette ikke er til stede på nuværende tidspunkt. Der er lavet følsomhedsberegninger på det økonomiske overslag, som tager højde for en passagereffekt på +/- 10%. Dette er indeholdt i de økonomiske intervaller, som fremgår af tabellen nedenfor.

Prisen og passagereffekt for tilvalg skal ses i forhold til basis. Det vil sige, at pris og passagereffekt for tilvalget skal lægges til prisen og passagereffekten for basisforslaget for at sammenligne tilvalget med niveauet i dag.

Linje	Basis/ tilvalg	Beskrivelse	Frekvens Antal ture pr. time (myldretid,dag,aften,nat)	Passagerer pr. år	Ændret tilskudsbehov	
					Basis (mio.kr. pr. år)	Tilvalg (mio.kr. pr. år)
9A	Basis	Samme linjeføring og frekvens som i dag	I dag Hverdag (8,8,3,0) Weekend (8,3,0) Basis Hverdag (8,8,3,0) Weekend (8,3,0)	Uændret	Uændret	Uændret
22	Basis	Afkortes så den kører mellem Glostrup St. og Husum Torv. Strækningen mellem Glostrup St. og Brøndbyvester betjenes af linje 135.	I dag Hverdag (3,3,2,0) Weekend (3,3,2) Basis Hverdag (3,3,2,0) Weekend (3,3,2)	-5.000	-0,4 til -0,3 mio. kr.	-
135	Basis	Ny linje, der kører mellem Brøndbyvester St. via Glostrup St. til Brøndbyvester St.	Basis Hverdag (2,2,1,0) Weekend (2,1,0)	+70.000	+0,5 til + 0,6 mio. kr.	
	Tilkøb	Øget frekvens om aftenen	Hverdag (2,2,2,0) Weekend (2,2,0)	+5.000		0,0 til + 0,1 mio. kr.

141	Basis	Forlænges til Glostrup Ejby St. og får en mere direkte linjeføring gennem Albertslund. 4 afgang pr. time i dagtimerne.	I dag Hverdag (3,3,2,0) Weekend (3,2,0) Basis Hverdag (4,4,3,0) Weekend (3,3,0)	+550.000	+3,2 til +3,6 mio. kr.	-
	Tilkøb	6 afgang pr. time i dagtimerne mellem Albertslund St. og Glostrup St. og 3 afgang pr. time mellem Glostrup St. og Glostrup Ejby St.	Hverdag Alb.St. – Glo.St. (6,6,3,0) Glo.St. – Glo.Ejby St. (3,3,3,0) Weekend - Hele linjen (3,3,0)	-40.000	-	+0,5 til +0,6 mio. kr.
142	Basis	Forenklet linjeføring	I dag Hverdag (2,2,1,0) Weekend (2,1,0) Basis Hverdag (2,2,1,0) Weekend (2,1,0)	+20.000	-0,4 til -0,3 mio. kr.	-
149	Basis	Afkortes ved Herstedøster og kører til Glostrup St. syd for S-banen	I dag Hverdag (2,2,1,0) Weekend (2,1,0) Basis Hverdag (2,2,1,0) Weekend (1,1,0)	-90.000	-0,4 til -0,3 mio.kr.	-
161	Basis	Linjen nedlægges (har ingen stop i Glostrup og det påvirker derfor ikke kommunens økonomi og passager-tal	-	-	-	-
166	Basis	Afkortes ved Glostrup Ejby St. Linje 141 overtager betjeningen mellem Glostrup St. og Glostrup Ejby St.	I dag Hverdag (3,3,2,0) Weekend (2,2,0) Basis Hverdag (3,3,2,0) Weekend (2,2,0)	-315.000	-3,9 til - 3,8 mio.kr.	-
I alt	Basis	<ul style="list-style-type: none"> • Styrket betjening af Hvinginge • Forenklet busnet syd for S-banen 		+230.000	-1,4 til -0,5 mio. kr.	
	Tilvalg	<ul style="list-style-type: none"> • Styrket betjening af det vestlige Glostrup, men fastholdelse af nu-værende frekvens i Hvinginge 		-40.000		+0,5 til +0,7 mio. kr.
Samlet effekt af Basis og tilvalg				+190.000	-0,9 til +0,2 mio. kr.	

Linje 166 skal genudbydes i forbindelse med A23, hvor udbudsgrundlaget skal afklares i efteråret 2023. Det betyder, at beslutningen om at afkorte linje 166 ved Glostrup Ejby skal være afklaret inden da.

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 kommunen, der afholder udgifter til anlæg af disse tiltag. Der er 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.

I Glostrup Kommune drejer det sig om følgende tiltag:

1. Nye busstoppesteder ved Glostrup Ejby St. på Ejbydalsvej
2. Krydsombygning Ejby Mosevej/Ejbydalsvej
3. Nye stoppesteder på Smedebækvej
4. Vendeplads og stoppested på Ejby Industrivej ved Glostrup Ejby St.

De første tre tiltag er i relation til linje 142. I dag standser linje 142 på Brandsbjergvej ved Nordre Ringvej. Det er ca. 500 meters gang fra den kommende letbanestation Glostrup Ejby. For at sikre gode skiftemulig-



Figur 14 Fysiske tiltag

heder mellem linje 142 og letbanen foreslås det at flytte stoppestederne til Ejbydalsvej, og ændre linjeføringen for 142, så den kører ad Nordre Ringvej og Ejbydalsvej på strækningen mellem Ejby Industrivej og Ejby Mosevej. Det vil betyde, at der skal etableres ny stoppesteder på Ejbydalsvej og en mindre ombygning af krydset Ejby Mosevej/Ejbydalsvej for at sikre tilstrækkelig plads til bussenes svingbevægelser i dette kryds.

Nye stoppesteder på Ejbydalsvej

Stoppestederne etableres ved at opsætte stoppestedstandsere med count down-moduler, og bussen holder ved den eksisterende kantsten. Fordelen ved dette er, at anlægsomkostningerne er lave. Ulempen er at biler skal holde tilbage for busserne, mens bussen holder ved stoppestedet. Tiltaget forventes at koste i størrelsesordenen 160.000 kr. ekskl. moms.



Figur 15 Nye stoppesteder på Ejbydalsvej

Krydsombygning Ejby Mosevej/Ejbydalsvej

Svingende 12 meter busser mellem Ejby Mosevej og Ejbydalsvej kan ikke foretage svingbevægelse omkring det eksisterende helleanlæg på Ejbydalsvej og busserne vil komme til at krydse spærrefladen på Ejbydalsvej. Desuden er den hævede flade på Ejbydalsvej for kort til, at en 12 meter bus kan holde oppe på fladen med bageste hjulsæt, inden der foretages venstresving. En bus skal kunne holde helt oppe på den hævede flade ved ubetinget vigepligt. Det foreslås derfor, at helleanlægget fjernes, at spærrefladen stiplees og at den hævede flade forlænges samt de to nedløbsbrønde flyttes tilsvarende mod sydøst. Tiltaget forventes at koste i størrelsesordenen 65.000 kr. ekskl. moms.



Figur 16 Krydsombygning Ejby Mosevej/Ejbydalsvej

Nye stoppesteder på Smedebækvej

I dag standser linje 142 i vendepladsen for enden af Bjergbakkevej. Hvis linjeføring omlægges, så busserne fremover fortsætter ad Smedebækvej, vil busserne ikke længere køre gennem vendepladsen, og det vil derfor være nødvendigt at etablere nye stoppesteder. Det foreslås, at disse stoppesteder placeres på Smedebækvej ved Borgmester Sortsøvej. Stoppestederne etableres på vejen med tilhørende stoppestandsstandere med count down-modul. Ud for hvert busstoppested etableres der fortov til af- og påstigning. Da der ikke er fortov i vejens nordlige side, lægges der et smalt fortovsfelt overfor det nordlige stop, så der gives adgang til fortov i den sydlige side af vejen. Tiltaget forventes at koste i størrelsesordenen 275.000 kr. ekskl. moms.



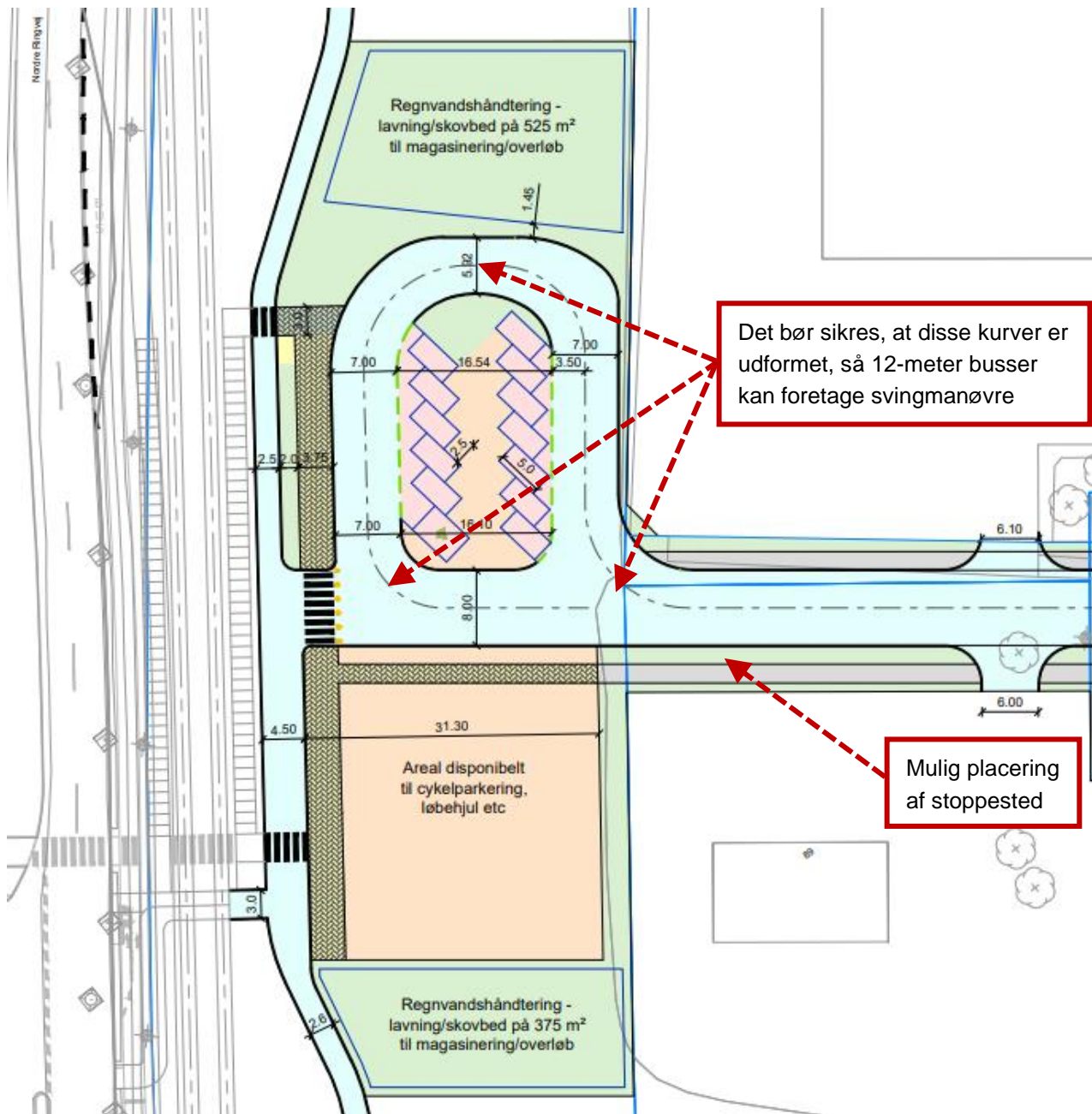
Figur 17 Nye stoppesteder på Smedebækvej

Vendeplads og stoppested på Ejby Industrivej ved Glostrup Ejby St.

Linje 141 og 166 vil begge have endestation ved Glostrup Ejby St. For at sikre gode skiftemuligheder mellem busserne og letbanen, foreslås det, at der etableres busstoppesteder på Ejby Industrivej på den østlige side af letbanestationen. Da begge busser har endestation og tilsammen har 7 afgang i timen i dagtimerne, vil det være nødvendigt at etablere plads til to holdende busser. Samtidig vil det være nødvendigt at etablere vendemulighed for busserne ved stationen.

Glostrup Kommune har fremsendt situationsplanen vist på Figur 18 for den kommende letbanestation. De to busholdepladser kan fx placeres langs den sydlige side af Ejby industrivej. Såfremt letbanestationen udformes som vist på situationsplanen, kan stoppestederne etableres ved at opsætte en stoppestandsstander med count down-modul, hvilket forventes at koste i størrelsesordenen 60.000 kr. ekskl. moms. Glostrup Kommune bør sikre, at busserne vil kunne vende ved at bruge cirkulationsarealet rundt om parkeringspladserne, samt at en svingende bus kan passere en anden bus, der holder ved stoppestedet.

Hvis udformningen af letbanestationen udformes anderledes end vist på situationsplanen, bør der forsat indtænkes vendemulighed for busserne og plads til to holdende busser.



Figur 18 Situationsplan for udformning af letbanestationen Glostrup Ejby

Samlede anlægskostninger

Tiltag	Pris ekskl. moms
Nye busstoppesteder ved Glostrup Ejby St. på Ejbydalsvej	160.000 kr.
Krydsombygning Ejby Mosevej/Ejbydalsvej	65.000 kr.
Nye stoppesteder på Smedebækvej	275.000 kr.
Vendeplads og stoppested på Ejby Industrivej ved Glostrup Ejby St.	60.000 kr.
I alt	560.000 kr.

Den videre proces

Oplægget til tilpasning af busnet i Nyt Ringnet behandles i de berørte kommuner i løbet af februar og marts 2023. Movia vil efter de lokale drøftelser og behandlinger af oplægget til Nyt Ringnet samle op på reaktioner og tilbagemeldinger. På baggrund af disse vil eventuelle forslag til justeringer af det foreslåede busnet blive udarbejdet med henblik på en genbehandling i forsommeren 2023.

En eventuel genbehandling i forsommeren skal sikre, at der ligger et afstemt oplæg på tværs af kommunerne forud for en eventuel borgerdialog i efteråret 2023.