

Til Ballerup Kommune**Dokumentnummer**
1598347**Dato**
29 06 2023**Sagsbehandler**
IHV**Direkte**
+45 36 13 16 85CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798**Nyt Ringnet - tilpasning af busnet i Ballerup**

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 Ballerup.

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 Ballerup Kommune.

1.	Baggrund	2
2.	Rammer og metode.....	7
	Planprincipper	7
	Proces og dialog på tværs	7
	Koordinering ift. udbud.....	9
3.	Nyt Ringnet – tilpasninger af busnettet	10
	Tilpasning af betjeningen af Skovlunde.....	10
	Øvrige tilpasninger af busnettet	15
	Økonomi og forbehold	17
	Fysiske tiltag	19
	Den videre proces	23

1. Baggrund

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

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

Mobiliteten i Ringbyen har længe været udfordret på grund af stigende biltrafik og øget trængsel. I 2013 forventede Trængselskommissionen en stigning i biltrafikken på 10 pct. frem mod 2025, men allerede 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.

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

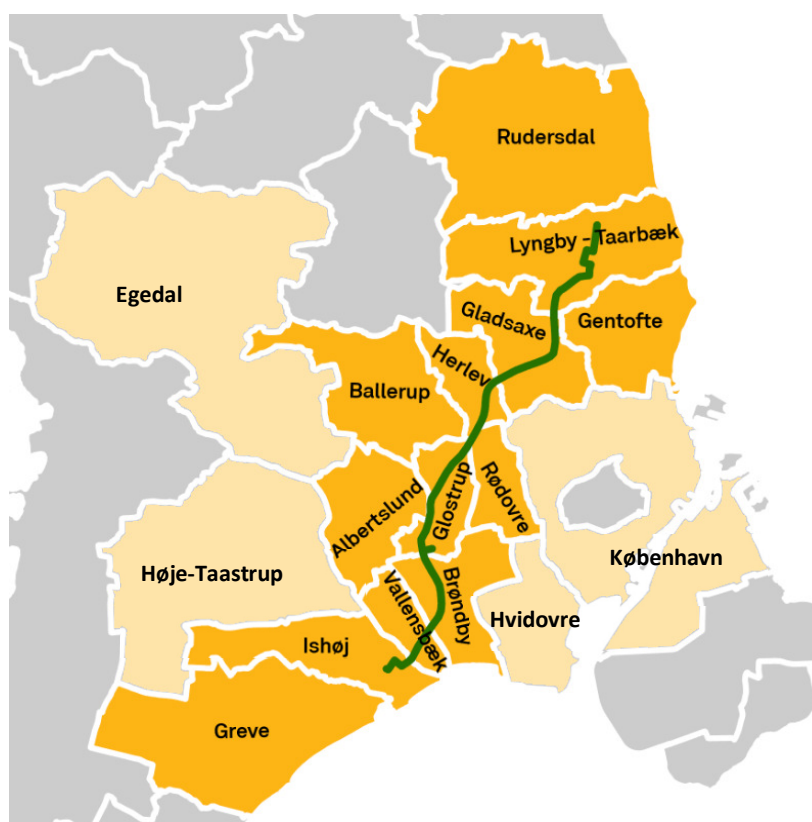
Flere skal vælge bæredygtig transport

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 rygraden, men den kan dog ikke stå alene. For at indfri letbanens potentiale kræver det, at borgerne oplever den samlede kollektive transport som sammenhængende og 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



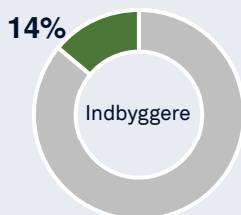
Afstand til letbane og bus

I korridoren for Nyt Ringnet er der:

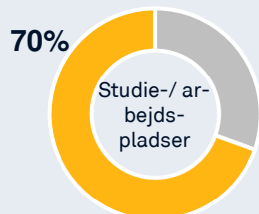
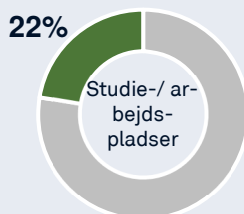
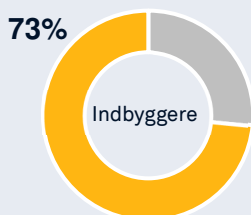
- Ca. 558.000 indbyggere
- 348.000 arbejdspladser
- 51.000 studiepladser

Figuren viser deres dækningsgrad for henholdsvis letbane og bus. 400 meter svarer til 5 minutters gang. 600 meter svarer til 7,5 minutter.

Letbanen



Busser



Mindre end 600 meters gangafstand til letbanestation

Mindre end 400 meters gangafstand til busstoppested



Rejsemønstre

10 km

Gennemsnitlig rejselængde i kollektiv transport

7 %

Andel af ture der foretages i kombination med linje 300S

17 %

Andel af ture med S-tog hvor bus er anvendt til stationen

1 / 3

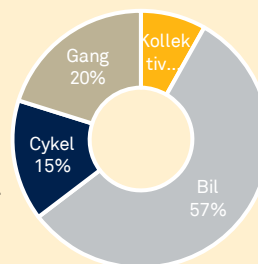
Andel af ture der foretages i kombination med S-tog



Transportvaner

Transportvaneundersøgelser fra 2012-22

viser, at 8 % af borgernes daglige ture foretages med kollektiv trafik



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.

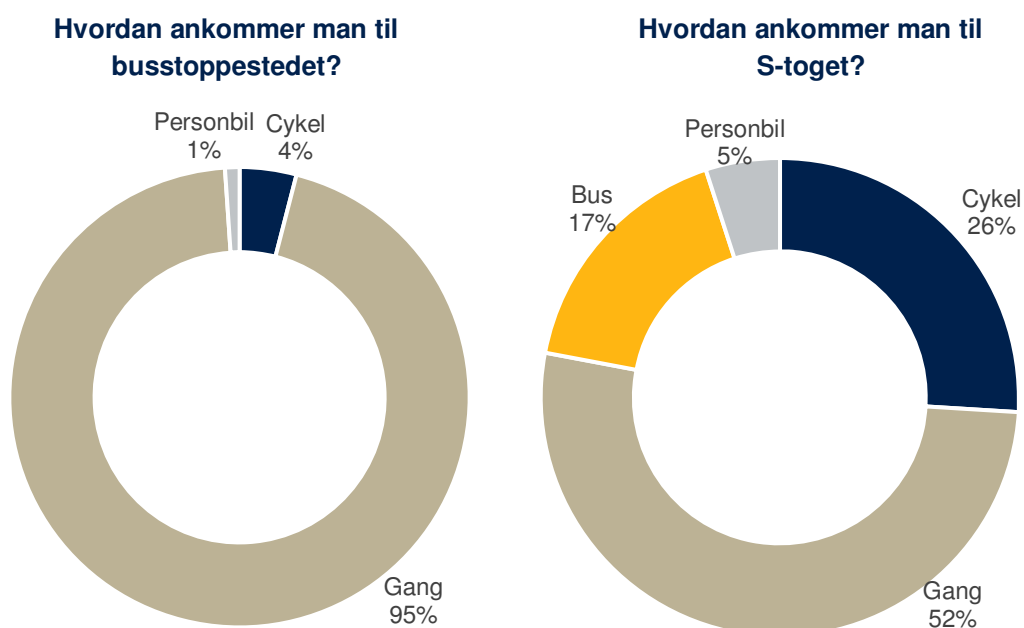
Fokus på at gøre den samlede rejse mere attraktiv

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 grund 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, gode adgangsveje for gående og cyklister samt gode cykelparkeringsforhold

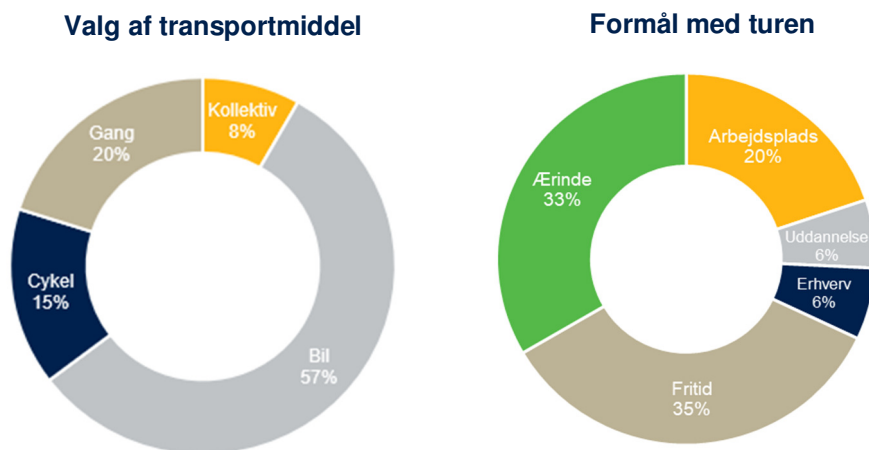


Figur 2 Tilbringertrafikken i Nyt Ringnet-kommunerne, jf. Data fra Transportvaneundersøgelsen 2012-2022

Attraktiv kollektiv transport både for pendlere og fritidsrejsende

I planlægningen af bus trafikken 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, hvoraf 17 pct. af rejserne foregår med kollektiv trafik.

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.



Figur 3 - Transportmiddelvalg og turformål i Nyt Ringnet-kommunerne, jf. Data fra Transportvaneundersøgelsen 2012-2022

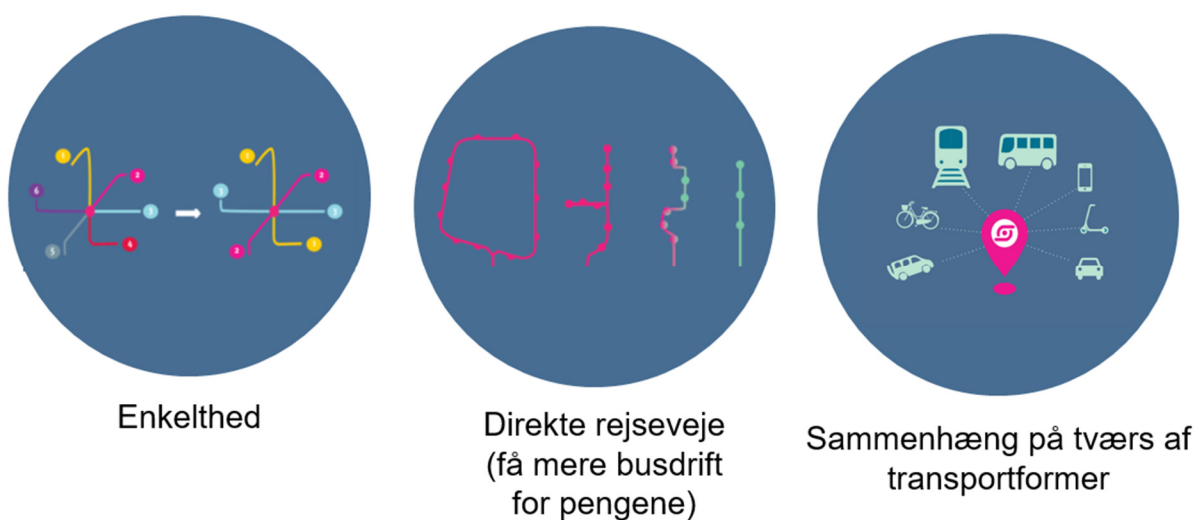
2. Rammer og metode

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 og knudepunkter, at effektivisere driften gennem mere direkte ruter og at skabe enkelthed i nettet. Nedenstående figurer illustrerer principperne.



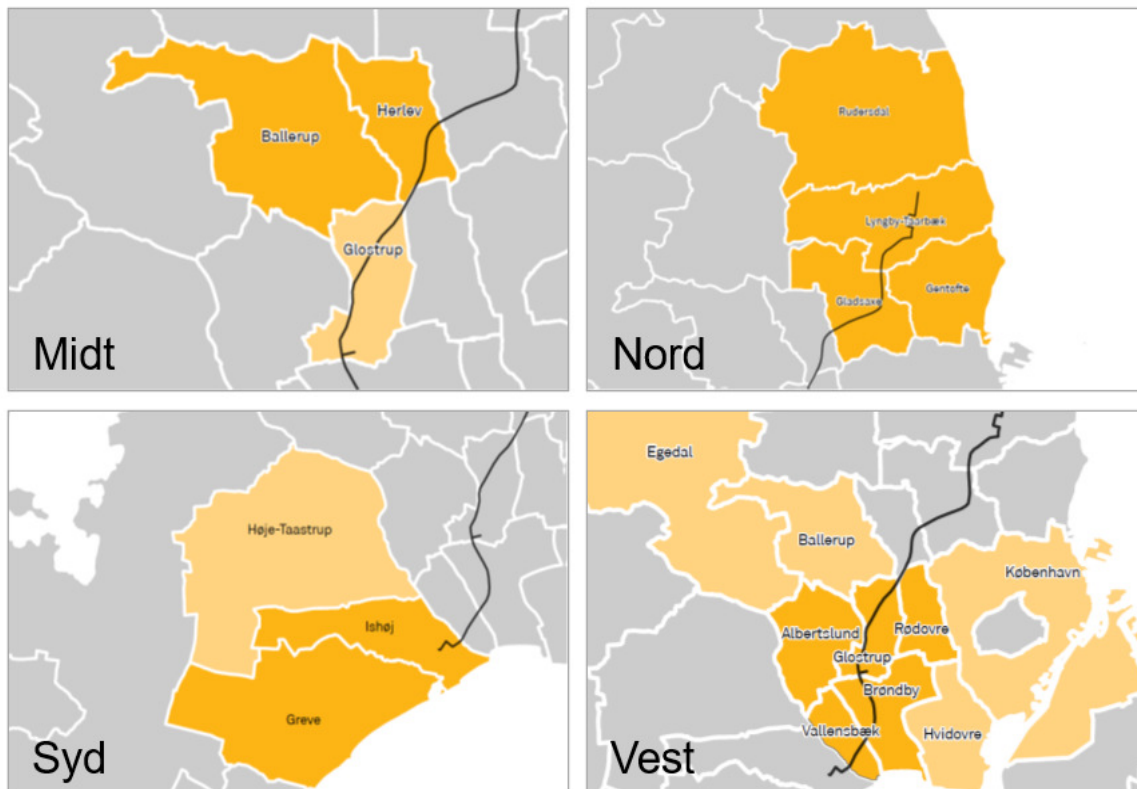
Figur 4 - Principper for planlægningen

Når busnettet tilpasses, er det samtidig fornuftigt at se på, om driften kan effektiviseres. Det kan den fx 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 koordi-

ner på tværs af kommunegrænser, er kommunerne i planlægningsprocessen inddelt i fire kommunegrupper. Kommunegrupperne¹ er opdelt geografisk efter hvilke buslinjer, de har tilfælles. Der er kommuner, som ikke har en direkte kobling til den kommende letbane, men som stadig er en del af 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 5 - Principper for planlægningen

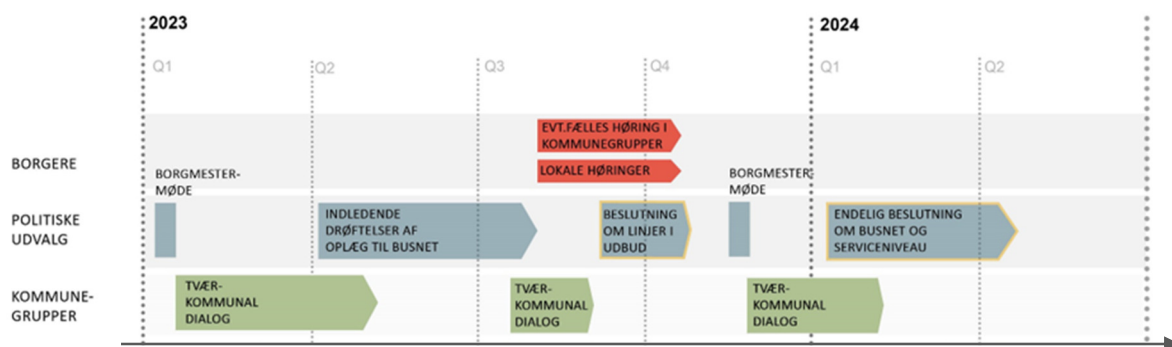
Movias administration har i samarbejde med teknisk direktør-gruppen udarbejdet et forslag til en fælles planlægningsproces, jf. figur 5. I processen frem mod beslutningen om tilpasninger af busnettet er der indlagt mulighed for politiske behandlinger forud for en eventuel (fælles) borgerinddragelse i efteråret 2023 samt to efterfølgende behandlinger.

Det er forventningen, at behovet for møder stiger, jo tættere man kommer på selve beslutningen om Nyt Ringnet. Movia foreslår, at dele af den tværgående politiske dialog foregår i de fire kommunegrupper enkeltvis, for at forenkle dialogen om de mere lokale detaljer. 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.

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.

Som udgangspunkt lægger Movia op til en fælles høring. En borgerhøring 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 imødekommenthed for fremtidige beslutninger.



Figur 6 - 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 A23 og A24. Da beslutningstidspunktet for Nyt Ringnet afviger fra den ordinære trafikbestillingsproces, betyder det, at der for enkelte buslinjer skal tages stilling til, 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 nødvendige fleksibilitet.

3. Nyt Ringnet – tilpasninger af busnettet

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 trafikknudepunkter.

Dette er også relevant i Ballerup Kommune, der har mange arbejdspladser og indpendling fra et stort opland på Sjælland. En god mobilitet har stor betydning for borgernes livskvalitet og er en væsentlig forudsætning for at kunne tiltrække og fastholde både virksomheder og borgere. Letbanen kører ikke igennem Ballerup Kommune, men det store opland i kommunen medfører et øget fokus på at tilpasse busnettet til letbanen og derigennem medvirke til at styrke den grønne mobilitet og byudviklingen lokalt.

Ballerup Kommune fik i 2020/2021 udarbejde en kollektiv trafikanalyse. Formålet med analysen var at belyse, hvordan busnettet kunne tilpasses og forbedres, så det giver mest mulig kollektiv trafik for pengene til gavn for borgere, pendlere, besøgende og virksomheder. Analysen danner således grundlag for den fremtidige tilpasning af busbetjeningen frem mod 2030 blandt andet i forhold til kommunens by- og erhvervsudvikling, samt tilpasning til ændringer i infrastrukturen såsom letbanen i Ring 3 og en mulig Bus Rapid Transit (BRT) i Ring 4. Den kollektive trafikanalyse pegede på, at der ved at koncentrere busdriften, der hvor passagerpotentialet er størst, forenkle busnettet samt styrke betjeningen på de tilbageværende linjer ville være muligt at tiltrække betydeligt flere passagerer indenfor kommunens nuværende busbudget.

Dialogen med nabokommuner om tilpasninger af busbetjeningen til letbanen har taget udgangspunkt i de forslag, som blev lagt frem i den kollektive trafikanalyse. Det er ikke alle forslag, der blev lagt frem i den kollektive trafikanalyse, der er medtaget, men kun dem med relevans ift. tilpasningen af letbanen. Forslagene berører tilpasninger af busbetjeningen af Skovlunde og Erhvervs kvarteret Mileparken, etableringen af en ny busforbindelse fra Malmparken St. til Herlev samt nedlæggelsen af linje 143, der kører fra Ballerup St. til Vallensbæk St.

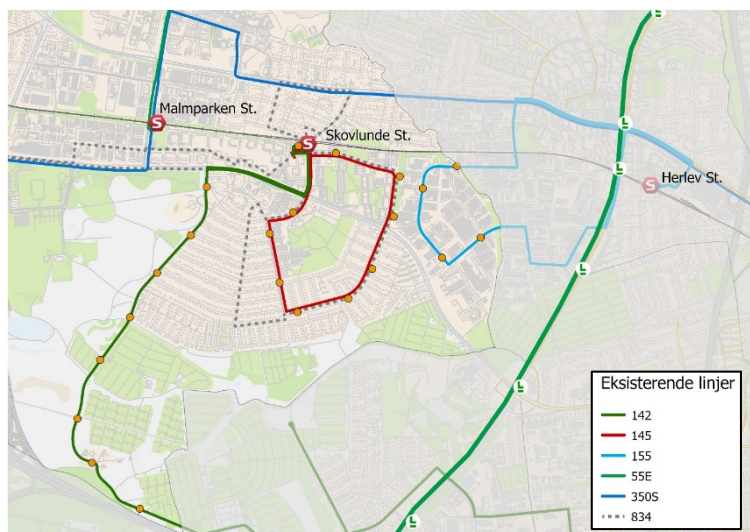
Tilpasning af betjeningen af Skovlunde

Skovlunde rummer mange parcelhusområder, og etageboliger ved stationen og i bymidten. Bydelen rummer også Erhvervs kvarteret Mileparken, der både ligger i Ballerup og Herlev Kommuner. I Ballerup er det udlagt til pladskrævende industri. I Herlev kommune ligger erhvervsområdet tæt på den kommende letbane, og der er igangsat en transformation af området til blandet bolig og erhvervs kvarter.

Skovlunde er i dag busbetjent af fire kommunale og en regional buslinje (se Figur 7). I den nordlige del af Skovlunde skaber linje 350S på Skovlunde Byvej forbindelse til Ballerup St. samt Herlev og København. Linje 350S kører i kanten af Skovlunde og betjener ikke Skovlunde St. eller bymidten i Skovlunde. Syd for S-banen skaber linje 142 forbindelse mod Ejby, Rødovre og Flintholm St. Linjen kører ad Ballerup Boulevard-Harrestrupvej og betjener kun kanten af villaområdet i Viften. Linje 145 er en lille ringlinje, som forbinder villakvarteret syd for Ballerup Boulevard med Skovlunde St. Skovlunde er desuden betjent af servicebuslinje 834, der betjener størstedelen af bydelen og giver busforbindelse til Ballerup St., mens Erhvervs kvarteret Mileparken er betjent i myldretiderne på hverdage af linje 155, der i myldretiden skaber forbindelse til Herlev St. (se Figur 7 på næste side).

I den kollektive trafikanalyse blev der identificeret tre ønsker til en bedre busbetjening. For det første et ønske om at få genetableret en busforbindelse mellem Skovlunde og Herlev bymidte, Herlev hospital og letbanen. Nord for S-banen skaber linje 350S denne forbindelse, men syd for S-banen kræver denne rejsere-

lation mindst ét skift. Dernæst blev der udtrykt et ønske om en busforbindelse mellem Ballerup og Skovlunde med flere afgang og en mere direkte linjeføring end servicebuslinje 834. Endelig blev en utilfredshed identificeret hos de borgere, der i dag kan benytte linje 145, idet den blev beskrevet som for lokal og ikke effektiv.

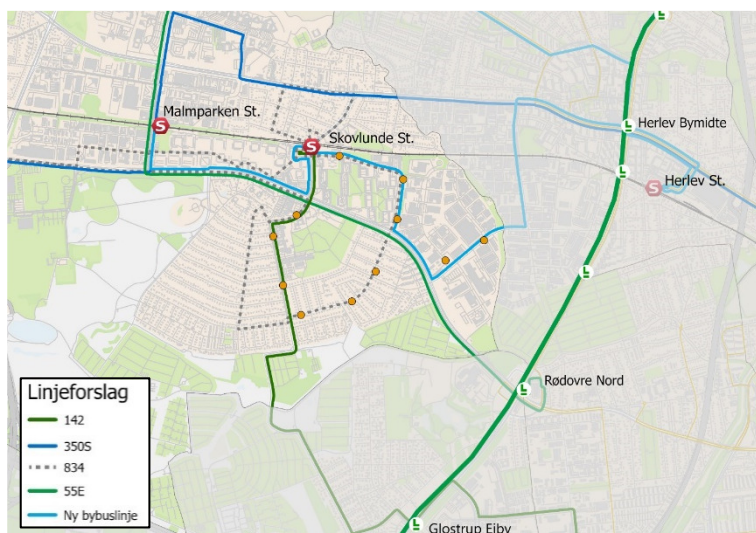


Figur 7 Eksisterende busnet i Skovlunde.

For at etablere nye forbindelser til Herlev og letbanen samt forenkle og forstærke busbetjeningen af Skovlunde anbefales det samlet, at:

- Linje 145 og 155 nedlægges
- Linje 142 får ny ruteføring ad Bybjergvej-Ejbyvej i stedet for Ballerup Boulevard-Harrestrupvej
- Der oprettes en ny bybuslinje mellem Malmparken St. og Herlev
- Den regionale buslinje 55E forlænges fra Malmparken St. til den nye letbanestation Rødovre Nord

Tilpasningerne er skitseret i Figur 8 og uddybes i de efterfølgende afsnit.



Figur 8 Forslag til tilpasninger i Skovlunde.

Nedlæggelse af linje 145

Linje 145 foreslås nedlagt, og betjeningen delvist erstattet af linje 142, der foreslås omlagt til Bybjergvej og Ejbyvej samt den nye bybuslinje, der vil give en bedre betjening af stoppestederne på Lundebjerg/Lundebjerggårdsvej. Stoppestederne på Åbyvej (Melbyvej og Dyrevænget) vil miste betjening. I dag har linje 145 30 afgang på hverdage, svarende til to afgang pr. time i dagtimerne og én pr. time om aftenen. Lørdag og søndag er der henholdsvis 25 og 16 afgang pr. dag. Stoppestederne på Åbyvej har i dag få passagerer (se evt. Figur 9), der vil kunne henvises til stoppesteder på Ejbyvej, som linje 142 foreslås omlagt ad, samt den nye bybuslinjes stoppesteder ved Ballerup Boulevard/ Lundebjerg.

Nedlæggelsen af linje 145 vil medføre en årlig reduktion i tilskudsbehovet på 1,3 mio. kr.



Figur 9 Antal påstigere på en gennemsnitlig hverdag i Skovlunde (2. halvår 2022)

Nedlæggelse af linje 155

Linjen foreslås nedlagt og erstattet af en ny buslinje, der skaber forbindelse mellem Skovlunde og Herlev. Den nye buslinje beskrives nedenfor.

Nedlæggelsen af linje 155 vil medføre en årlig reduktion i tilskudsbehovet på 0,2 mio. kr.

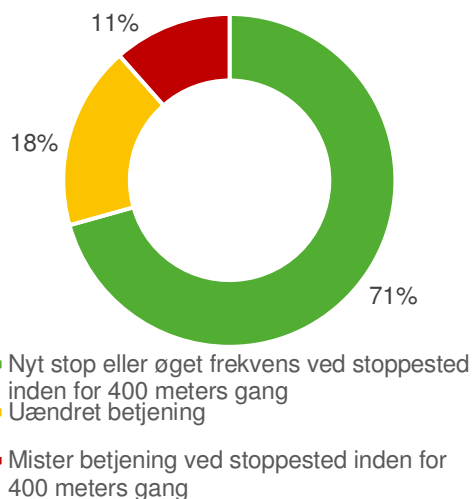
Ændret linjeføring for linje 142

Linje 142 foreslås omlagt til at køre mere centralt gennem villaområdet i Viften ad Bybjergvej og Ejbyvej og ikke som i dag på kanten af området. Forslaget vil øge linjens passagergrundlag og vil tilbyde en større del af borgerne i villaområdet en mere attraktiv forbindelse, som giver forbindelse til den kommende letbane på Ring 3 ved Ejby. Det medfører dog også, at Harrestrupvej mister sin busbetjening. Det nordligste stoppested på Harrestrupvej ved Skovlunde Kirkegård/Gl. Skovlunde vil kunne benytte stoppestederne på Ballerup Boulevard, der vil blive betjent af den nye bybuslinje.

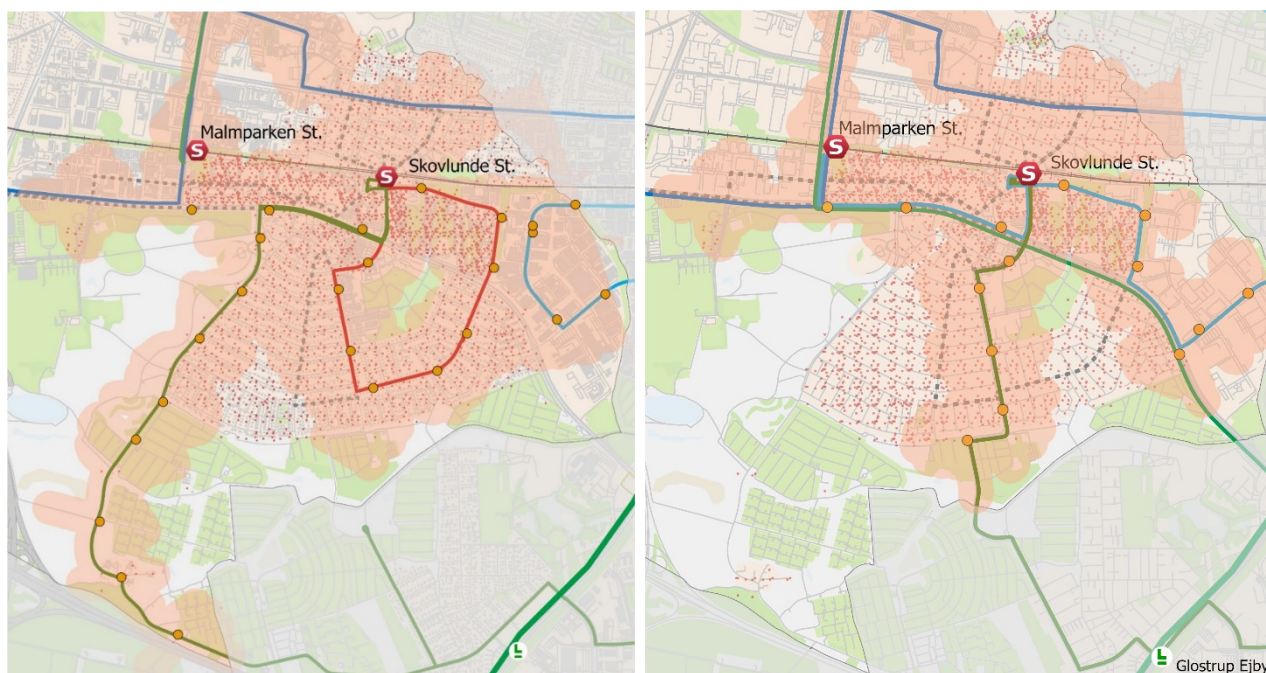
Passagerne på de øvrige stoppesteder på Harrestrupvej vil blive henvist til linje 142 på Ejbyvej eller Flextur. I betragtning af, at der er halvtimes drift på strækningen i dag, så er passagerbenyttelsen relativt lav. På de 7 stoppesteder, som ligger mere end 400 meter fra enten Ballerup Boulevard, Ejbyvej eller Hold An Vej/Sydbuen, er der på en gennemsnitlig hverdag 53 påstigere fordelt på 55 daglige afgang (begge retninger).

I den fremtidige situation vil mange kunne gå eller cykle over til Ejbyvej, hvor linje 142 kører eller til Ballerup Boulevard. Det er primært kolonihaveområderne og Harrestrup Landsby, som vil få langt til bussen, og som vil være henvist til Flextur. Her bør der ses nærmere på, hvordan stiforbindelserne kan opgraderes, så adgangen til stoppesteder forbedres for fodgængere og cyklister, både til Ejbyvej og evt. en opgradering af naturstien gennem Harrestrup Ådal til busstoppestederne på Hold An Vej/Sydbuen.

Figur 11 viser stoppestedernes oplande og passagergrundlag henholdsvis i det eksisterende busnet og i det tilpassede net. I det tilpassede net har 71 % af indbyggerne i Skovlunde mindre en 400 meters gang til et stoppested, som vil blive betjent med højere frekvens end i dag, eller til et nyt stoppested. 11 % af indbyggerne i Skovlunde bor inden for 400 meters gang til de stoppesteder, som ikke vil blive betjent i det tilpassede net, og vil få længere til nærmeste stoppested. Det vil sige, at 71 % af indbyggerne får bedre betjening end i dag, og kun 11 % får længere til nærmeste stoppested. Dermed vil de foreslåede tilpasninger understøtter målsætningen fra den Kollektive Trafikanalyse om at få mest mulig kollektiv trafik for pengene, ved at koncentrere busdriften, der hvor passagerpotentialet er størst.



Figur 10 Andel af indbyggere i Skovlunde som får forbedret, uændret eller forringet betjening



Figur 11 Dækning i det eksisterende net (til venstre) og i forslaget til tilpasning (til højre). De røde prikker viser befolkningstætheden, og de røde buffere viser områder, der ligger mindre end 400 meters gang fra nærmeste stoppested.

Tilpasningen af linje 142 vil medføre en årlig reduktion i tilskudsbehovet på 0,3 mio. kr.

Oprettelsen af en ny bybuslinje mellem Herlev og Malmparken St.

For at forbedre betjeningen af boligområderne langs Ballerup Boulevard og Skovlunde bymidte samt skabe bedre forbindelser mod Herlev foreslås det, at der oprettes en ny bybuslinje. Buslinjen erstatter til dels linje 142 på Ballerup Boulevard, linje 145 på Lundebjerg/Lundebjerggårdsvej samt linje 155 i Erhvervs kvarteret Mileparken. Buslinjen er skitseret på kortet i Figur 8, og foreslås at køre mellem Malmparken St. og Peberhaven i Herlev over Ballerup Boulevard – Torvevej - Skovlunde St. – Lundebjerg – Ballerup Boulevard – Mileparken – Marielundvej - Herlev Hovedgade – Herlev St. Linjen fortsætter herefter retur ad Ring 3 – Hjortespringvej (syd for Herlev Hospital) - Vindebyvej - Tvedvangen – Gl. Klausdalsbrovej for at ende ved boligområdet ved Peberhaven i Hjortespring. Der pågår forsat en dialog med Herlev Kommune om linjeføringen for den nye bybuslinje på strækningen gennem Herlev.

Den nye bybuslinje vil medføre en markant forbedring af betjening af boligområderne langs Ballerup Boulevard og Lundebjerg. Den Kollektive Trafikanalyse pegede på, at disse boligområder har det største passagerpotentiale (se evt. Figur 11), og at områderne relativt set er underbetjent i dag. Den nye bybuslinje vil ligeledes skabe en direkte rejsevej for en stor del af borgerne i Skovlunde til både letbanen, Herlev By-midte, Herlev St. og Herlev Hospital. Kollektive rejser, der i dag kræver et skift.

Det anbefales, at linjen kører tre afgange i timen i dagtimerne og to afgange i timen i aftentimerne og i weekenderne. Driftsoplægget vil medføre, at de strækninger, der i dag betjenes af linje 142, 145 og 155, vil få flere busafgange, end de har i dag.

Den nye buslinje vil medføre en årlig stigning i tilskudsbehovet på 3,2 mio. kr.

Forlængelse af linje 55E til den kommende letbanestation Rødovre Nord

Linje 55E kører i dag mellem Allerød St. og Malmparken St., men foreslås forlænget til den kommende letbanestation Rødovre Nord ad Ballerup Boulevard. 55E vil betjene stoppestederne Centersyd/Ballerup Boulevard og Mileparken/Ballerup Boulevard. Derved opnås en attraktiv forbindelse mellem letbanen, Skovlunde Bymidte og Lautrup erhvervs kvarter og den sydlige del af Mileparken erhvervs kvarter.

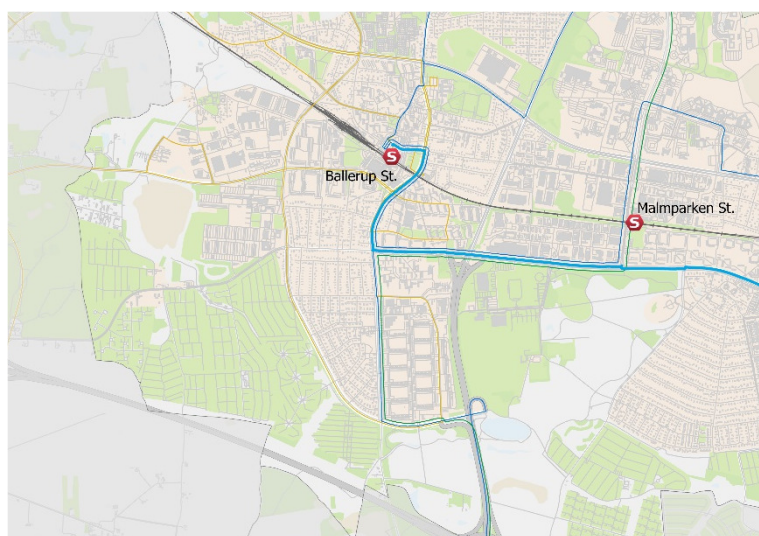
Linje 55E er regionalt finansieret, og forlængelsen vil ikke påvirke Ballerup Kommunes tilskudsbehov.

Øvrige tilpasninger af busnettet

Mulig forlængelse af ny buslinje fra Malmparken St. til Ballerup St.

Linje 350S skal sammen med linje 5C genudbydes i 2024. Movia har i den forbindelse foreslået at igangsætte et fælles projekt, der skal undersøge, hvorvidt busdriften kan optimeres for alle kommuner og Region Hovedstaden, hvis de to linjer udbydes som en ny, sammenlagt linje. Region Hovedstaden har ved tidligere regionale besparelser varslet, at linje 350S ikke får endestation på Ballerup St., men afkortes til at køre mellem Malmparken St. og Nørreport St.

I den Kollektive Trafikanalyse blev en mulig afkorting af linje 350S ved Malmparken St. belyst, og det blev her foreslået eventuelt at forlænge den nye bybuslinje fra Malmparken til Ballerup St. (se evt. Figur 12).



Figur 12 Mulig forlængelse af ny bybuslinje til Ballerup St.

Bybuslinjen vil i så fald kunne betjene de tre stoppesteder på Ballerup Boulevard, der i dag betjenes af linje 350S (Tempovej, O4 og Psykiatrisk Center Ballerup), men også skabe en direkte rejseforbindelse mellem store dele af Skovlunde og Ballerup. Hvis bybuslinjen forlænges til Ballerup St., vil den ikke betjene Malmparken St., men i stedet blive på Ballerup Boulevard.

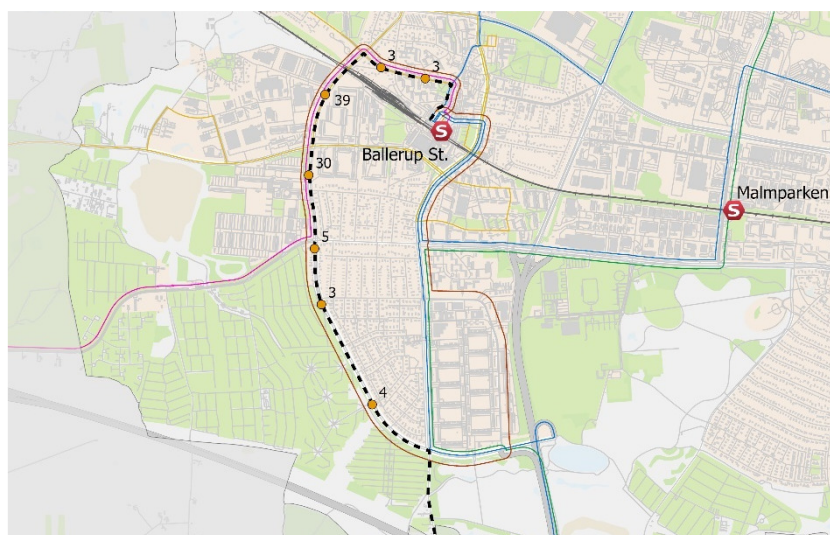
En forlængelse af den nye bybuslinje fra Malmparken St. til Ballerup St., vil medføre en årlig stigning i tilskudsbehovet på 3,8 mio. kr. (+0,6 mio. kr. mere end forslaget, hvor bybuslinjen kun kører til Malmparken St.). Der er i kommissoriet for en evt. sammenlægning af linjerne 5C og 350S lagt op til en mulig samfinansiering af de strækninger, som i dag er betjent, men som ikke betjenes af en evt. ny sammenlagt buslinje.

Nedlæggelse af linje 143

Linje 143 kører i dag mellem Ballerup St. og Vallensbæk St. over Albertslund. Linjen kører på dele af strækningen parallelt med linje 144. I den kollektive trafikanalyse blev det anbefalet at nedlægge linje 143, hvilket skyldes den relativ lave benyttelse af linjen i Ballerup. Benyttelsen af linjen er illustreret i Figur 13, hvoraf det fremgår, at det primært er stoppestederne ved Grantoftecenteret og Telegrafvej, der benyttes i dag. Passagerer, der benytter stoppestedet ved Grantoftecenteret, kan benytte stoppestederne på Baltorpvej, som bybuslinjerne 147/157 og 216 betjener. Stoppestedet ved Telegrafvej vil stadig være betjent af linje 144 og enkelte afgange på linje 156. En stor del af passagererne ved stoppestedet er elever på TEC, der flytter til Baltorplænen i 2024.

Hvis linje 143 nedlægges, vil det stadig være muligt at rejse mellem Ballerup og Albertslund med linje 144 eller linje 500S.

En nedlæggelse af linje 143 vil medføre en årlig reduktion i tilskudsbehovet på 0,6 mio. kr.



Figur 13 Antal påstigere på en gennemsnitlig hverdag på linje 143 (2. halvår 2022).

Fordele og ulemper ved oplægget til tilpasninger

Med forslaget opnås følgende fordele:

- Busnettet forenkles, og forbindelsen til letbanen styrkes
- Der skabes nye rejseforbindelse på langs af kommunen og mod Herlev
- Forbindelsen til letbanen styrkes, idet linje 142 vil have forbindelse til Letbanen ved Ejby St., linje 55E vil have forbindelse til letbanen ved Rødovre Nord St., og den nye bybuslinje vil have forbindelse til letbanen ved Herlev St.
- Betjeningen af boligområderne langs Ballerup Boulevard, Lundebjerg og byudviklingsområdet ved Skovlunde St. styrkes, og der kommer en mere højfrekvent busbetjening i Skovlunde, der hvor passagerpotentialer er størst.
- En stor del af borgere i Skovlunde vil opleve en forbedring af busnettet
- Busdriften koncentrerer, der hvor passagerpotentialer er størst, hvilket vil give flere passagerer i den kollektive transport. I basisforslaget forventes passagertallet at stige med 155.000, hvilket svarer til en stigning på ca. 10 % i forhold til i dag.

Med forslaget følger også en række ulemper:

- Borgere, der benytter linje 142's stoppesteder ved Harrestrupvej vil opleve, at de får længere til bussen, end de har i dag
- Rejsende, der benytter stoppestederne Grantoftecentret og Telegrafvej vil med nedlæggelsen af linje 143 have færre afgange.
- Rejsen mellem Ballerup og Albertslund/Vallensbæk kan ikke længere foretages med linje 143, men kun med linje 144 og 500S.

Økonomi og forbehold

De beregnede tilskudsbehov tager udgangspunkt i forskellen mellem det nuværende tilskudsbehov og tilskudsbehovet ved implementering af de foreslåede tilpasninger af busnettet. De økonomiske effekter er beregnet med afsæt i Budget 2022 2. behandling.

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

Nedenstående tabel sammenfatter passagereffekter og ændringer i tilskudsbehov for Ballerup Kommune ved de foreslåede ændringer. Samlet set vil forslaget medføre en årlig stigning i tilskudsbehovet på 0,6 til 1,2 mio.kr. afhængig af, om den nye bybuslinje har endestation ved Malmparken St. eller Ballerup St.

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. Passagertallene for den nye buslinje er baseret på erfaringstal, idet den nye linje har en væsentlig anden karakter end de buslinjer, der kører på strækningerne i dag, og det derfor ikke giver mening at tage udgangspunkt i de nuværende passagertal.

Der pågår fortsat en dialog med Herlev om det samlede løsningsforslag i Herlev Kommune. Blandt andet er det ikke afklaret, hvilken linjeføring den nye bybuslinje vil få i Herlev, og om Herlev ønsker at linje 165 skal køre med øget frekvens på Hjortespringvej. Det kan give anledning til mindre justeringer af de økonomiske overslag for de to buslinjer.

Linje	Beskrivelse	Frekvens Antal ture pr. time (myldretid,dag,aften,nat)	Passagerer (ændring i antal påstigere i Ballerup)	Ændret til- skudsbehov (mio. kr. pr. år)	
142	Uændret i København og Rødovre, men foreslås udrettet ml. Ejby og Skovlunde	Hverdag (2,2,1,0) Weekend (2,1,0)	+ 35.000	-0,3	
143	Nedlægges i Ballerup	-	- 55.000	-0,6	
145	Nedlægges	-	- 63.000	-1,3	
155	Nedlægges	-	-12.000	-0,2	
164*	Uændret	Hverdag (3,3,2,0) Weekend (3,2,0)	+25.000	-0,2	
165*	Uændret i Ballerup, men ændres i Herlev og Gladsaxe	Hverdag (3,2,1,0) Weekend (2,1,0)	Uændret	Uændret	
Ny by- buslinje	Hoved- forslag	Ny linje mellem Peberhaven og Malmparken St. via Tvedvangen, Herlev Bymidte, Herlev St., Marielund/Mileparken, Skovlunde St., Ballerup Boulevard.	Hverdag (3,3,2,0) Weekend (2,2,0)	+225.000	+3,2
	Variant	Som hovedforslag men forlænget til Ballerup St.	Hverdag (3,3,2,0) Weekend (2,2,0)	+275.000**	+3,8
I alt (hovedforslag til ny linje)			+155.000 (ca. +10%)	+0,6	
I alt (variant for ny linje)			+205.000 (ca.+15%)	+1,2	

**Ændringer andre steder på linjerne medfører ændringer*

*** Der vil være flere passagerer ved en nedlæggelse af 350S*

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.

I Skovlunde bør der ses nærmere på, hvordan stiforbindelserne kan opgraderes, så adgangen til nye såvel som eksisterende stoppesteder forbedres for fodgængere og cyklister.

Endvidere er der behov for en række nye stoppesteder. Hvis linje 142 fremover kører ad Ejbyvej i stedet for Harrestrupvej, vil der være behov for nye stoppested følgende steder:

- Ejbyvej syd for Brandsbyvej (begge retninger)
- Ejbyvej ved Kirkebyvej (begge retninger)
- Ejbyvej ved Hybenvænget (i retning mod Skovlunde St.)
- Ejbyvej ved Skovlunde Skole (i retning mod Skovlunde St.)
- Bybjergvej ved Rosenhaven Plejecenter (i retning mod Skovlunde St.)

I forbindelse med den foreslåede nye bybuslinje vil der være behov for at etablere nye stoppesteder følgende steder:

- Ved krydset Ballerup Boulevard/Harrestrupvej (i retninger mod Malmparken)
- Ved krydset Ballerup Boulevard/Mileparken (i begge retninger)
- På Mileparken vest for Literbuen (i retning mod Malmparken)
- På Lundebjerggårdsvej ved Skovlunde Kirke (i retning mod Herlev)
- På Lundebjerggårdsvej ved Lundebjerg (i retning mod Herlev)
- På Lundebjerg ved Ballerup Boulevard (i retning mod Herlev)

Hvis 55E forlænges til Rødovre Nord vil der desuden være behov for at genetablere det nedlagte stoppestedet i krydset Ballerup Boulevard/Mileparken i retning med Rødovre Nord.

Der bør udarbejdes skitseprojekter, der fastlægger den præcise placering af stoppestederne under hensyntagen til oversigtsforhold, adgang til stisystemer mv.

Ejbyvej og Bybjergvej

Der anlægges stoppesteder i begge retninger på Ejbyvej syd for Brandsbyvej. Stoppestederne placeres i nærheden af svinget, og udformes så der er god adgang til stisystemet.

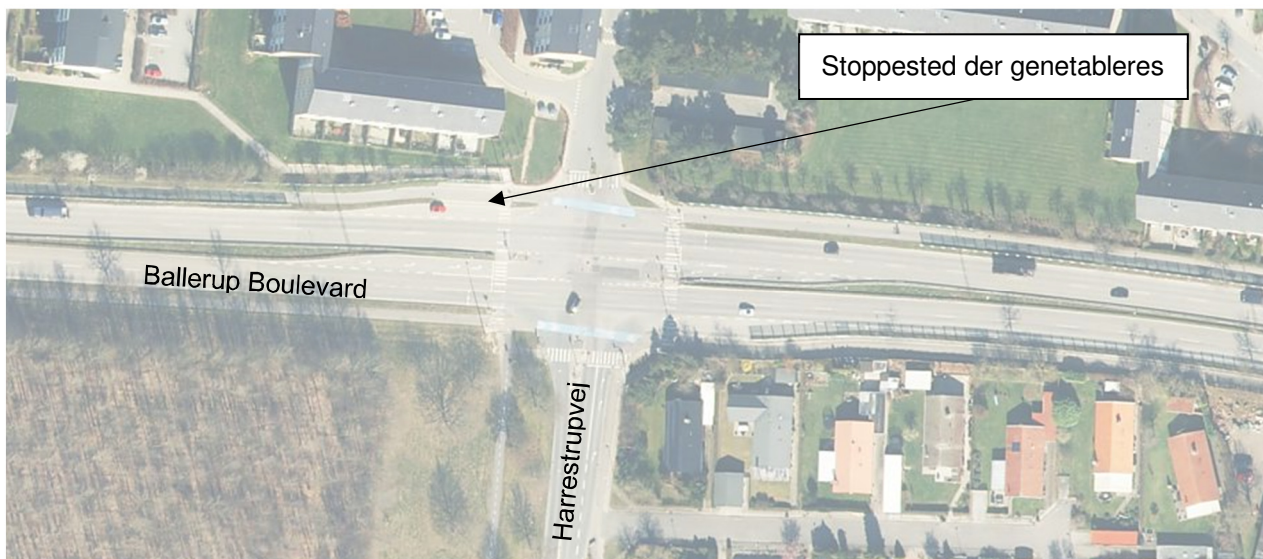
Endvidere anlægges stoppesteder i retning mod Skovlunde St. på Ejbyvej ved Hybenvænget og ved Skovlunde Skole samt på Bybjergvej ved Rosenhavnen Plejecenter. De tre stoppesteder placeres tæt på de eksisterende stoppesteder i den modsatte retning.



Figur 14 Nye stoppesteder på Ejbyvej og Bybjergvej

Krydset Ballerup Boulevard/Harrestrupvej

Der er et nedlagt stoppested ved det nordvestlige hjørne af krydset Ballerup Boulevard/Harrestrupvej, som kan genetableres. Der er anlagt buslomme og fortovsrække, så genetableringen af stoppestedet vil ikke kræve andet, end at der opsættes en stoppestedsstander.

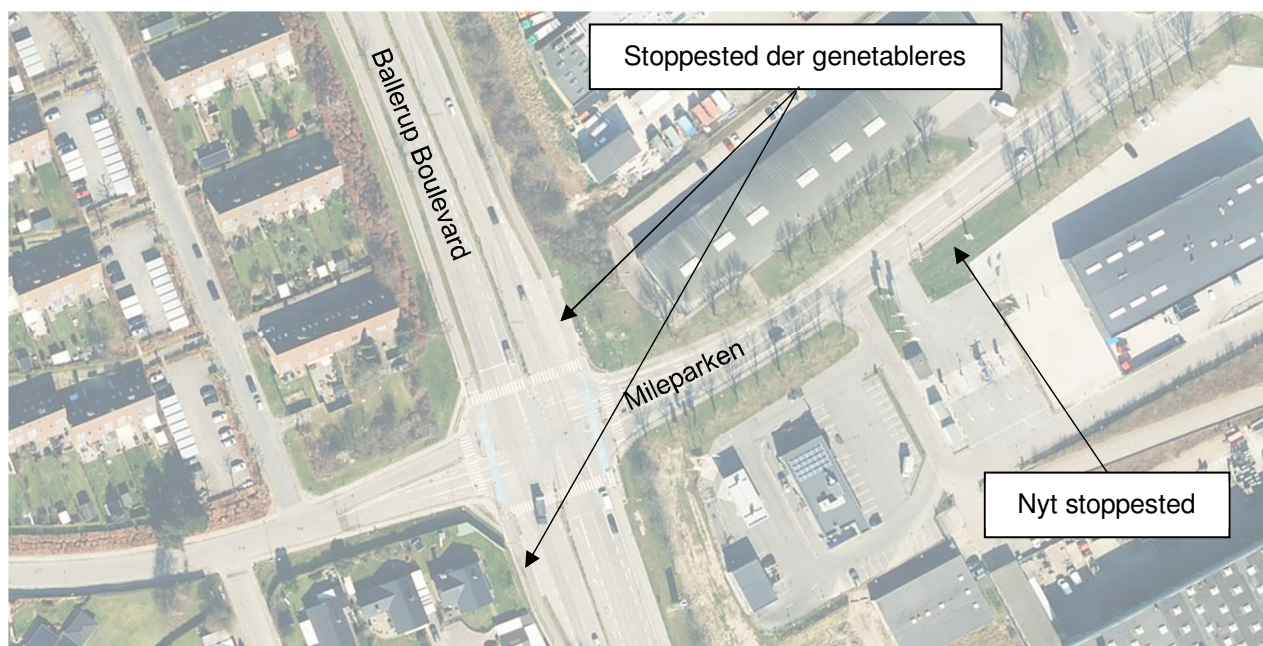


Figur 15 Stoppesteder ved krydset Ballerup Boulevard/Harrestrupvej genetableres.

Krydset Ballerup Boulevard/Mileparken

I krydset Ballerup Boulevard/Mileparken er der et nedlagt stoppested i det nordlige hjørne af krydset, som kan benyttes af den nye bybuslinje og 55E i retning mod Malmparken. Til svarende er der et nedlagt stoppested i det sydlige hjørne af krydset, som kan benyttes af 55E i retning med Rødovre Nord. Der er anlagt busbane og fortovsrække, og stoppestederne kan genetableres ved at opsætte stoppestedsstandere.

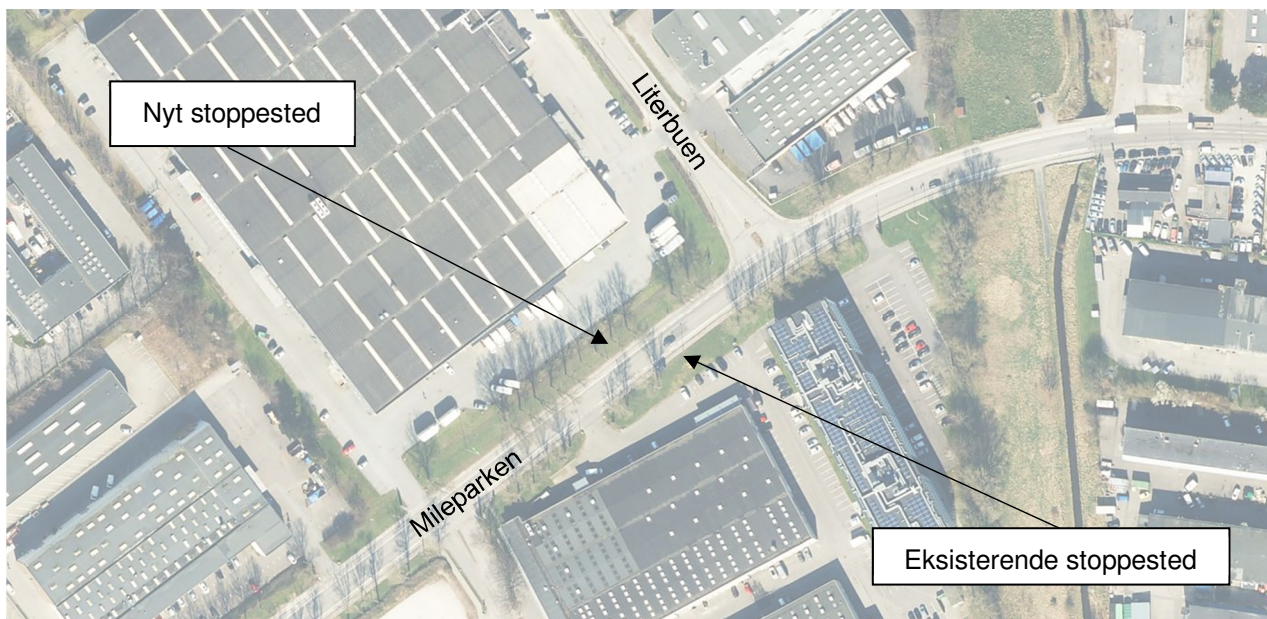
Stoppestedet til den nye bybuslinje i retning mod Herlev kan placeres i den sydøstlige vejside på Mileparken øst for krydset med Ballerup Boulevard.



Figur 16 Stoppesteder ved krydset Ballerup Boulevard/Mileparken

Mileparken vest for Literbuen

Der er et stoppested langs den sydøstlige vejside til busser i retning mod Herlev, og der bør anlægges et tilsvarende stoppested i den anden vejside til busser i retning mod Malmparken.

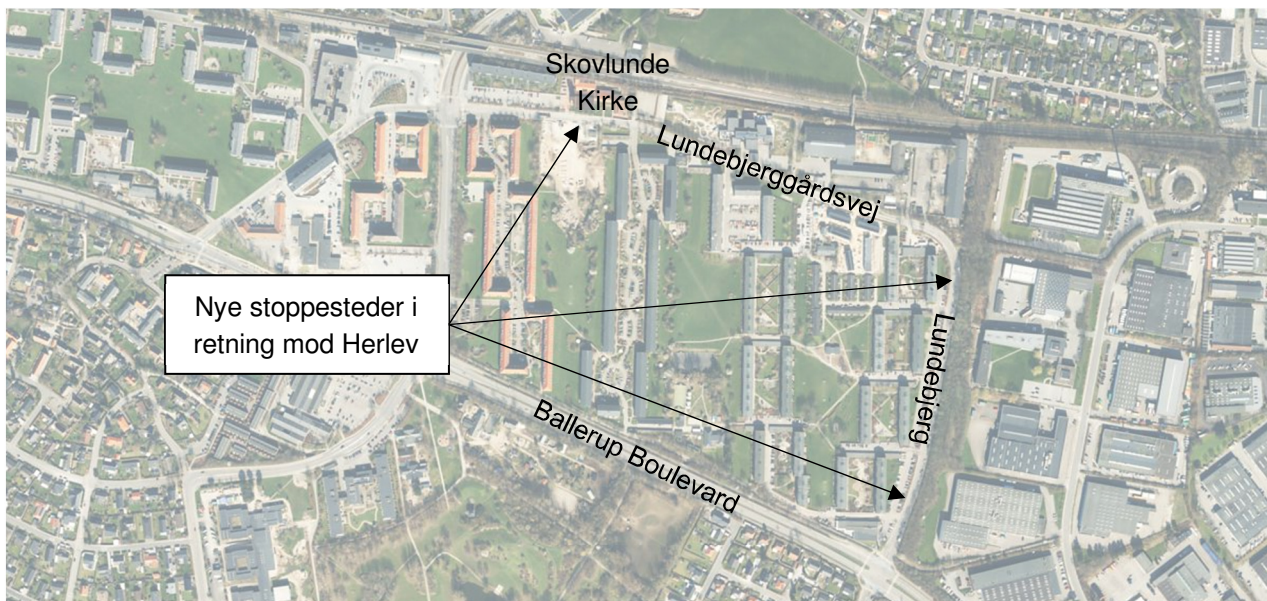


Figur 17 Nyt stoppested på Mileparken vest for Literbuen

Lundebjerggårdsvej og Lundebjerg

Der anlægges stoppesteder i retning mod Herlev på Lundebjerggårdsvej ved Skovlunde Kirke og ved Lundebjerg samt på Lundebjerg ved Ballerup Boulevard. De tre stoppesteder placeres tæt på de eksisterende stoppesteder i den modsatte retning.

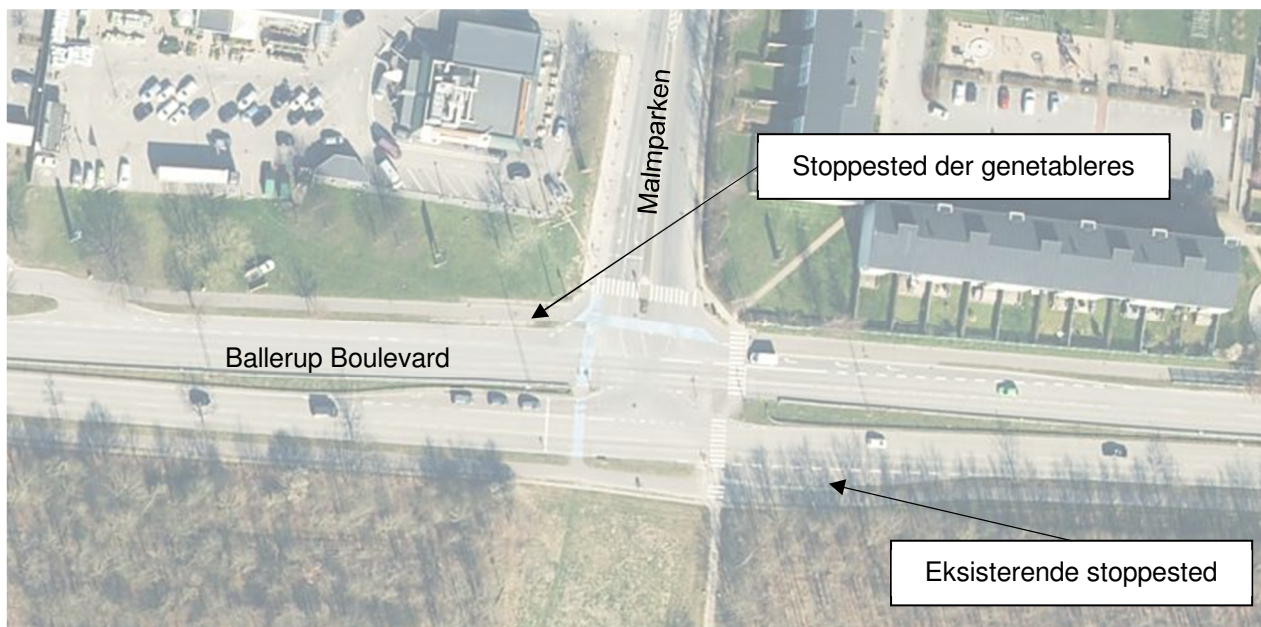
Endvidere skal det undersøges om busslusen kan busbetjenes i begge retninger, eller om det kræver ændringer i opsætningen af busslusen



Figur 18 Nye stoppesteder på Lundebjerggårdsvej og Lundebjerg

Ballerup Boulevard/Malmparken

Hvis den nye bybuslinje forlænges til Ballerup St., vil der også være behov for at genetablere det nedlagte stoppested i krydset Ballerup Boulevard/Malmparken i retning mod Ballerup St. Der er anlagt buslomme og fortovsrække, så genetableringen af stoppestedet vil ikke kræve andet, end at der opsættes en stoppestedsstander.



Figur 19 Stoppested i krydset Ballerup Boulevard/Malmparken, som genetableres, hvis den nye bybuslinje forlænges til Ballerups St.

Den videre proces

Oplægget til tilpasning af busnet i Nyt Ringnet behandles i de berørte kommuner i løbet af juni og august 2023. Kommunerne skal desuden afklare, i hvilket omfang de ønsker at gennemføre borgerhøring, og om de er interesserede i fælleshøring i samarbejde med nabokommunerne. 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 senere i efteråret 2023. Kommunerne skal afgive deres endelige trafikbestilling på Nyt Ringnet senest i april 2024.