



Notat (opdateret efter KMU-mødet den 28.5 2024)

Plan

Tina Wexøe Ertbjerg (TWE)
Telefon 41750128
E-mail twe@balk.dk

Sagsnr. 13.05.16-G00-2-20

Dato 4. juni 2024

Forslag til supplerende busbetjening til Nyt Ringnet i Skovlunde

Kommunalbestyrelsen har den 29. april 2024 tiltrådt forslag til Nyt Ringnet, som træder i kraft søndag den 14. december 2025. Det betyder, at der sker følgende ændringer i busnettet i Ballerup Kommune:

- Linje 142 (Skovlunde st. – Flintholm st.) får ny ruteføring ad Bybjergvej-Ejbyvej i stedet for Ballerup Boulevard-Harrestrupvej
- Der oprettes en bybuslinje 168 mellem Malmparken St. via Skovlunde og Erhvervskvarteret ved Mileparken til Herlev
- Den regionale buslinje 55E (Allerød st. – Malmparken st.) forlænges til den nye letbanestation Rødovre Nord
- Linje 145 (Skovlunde st. – Skovlunde st.) og 155 Herlev st. – Mileparken – Herlev st.) nedlægges
- Linje 143 (Ballerup st. - Vallensbæk st.) nedlægges i Ballerup Kommune.

Eventuelle ændringer i Nyt Ringnet kan bestilles ved de årlige trafikbestillinger i oktober til gennemførelse i december det efterfølgende år. Hvis der bestilles ændringer til det netop besluttede Nyt Ringnet ved trafikbestilling 2025 inden udgangen af oktober 2024, da vil ændringer kunne gennemføres ved køreplansskiftet i december 2026, dog er der indgået en særskilt aftale med Movia om, at såfremt model 2 eller 3, som sikrer betjening mellem Skovlunde station og Harrestrup landsby, bestilles inden udgangen af oktober 2024, da vil ændringen blive gennemført til december 2025 samtidig med resten af Nyt Ringnet.

Model 1 opsplitting af linje 142 mellem Ejbyvej og Harrestrupvej blev ved den politiske behandling i april 2024 skinlagt, som følge af vedtagelsen af Nyt Ringnet.

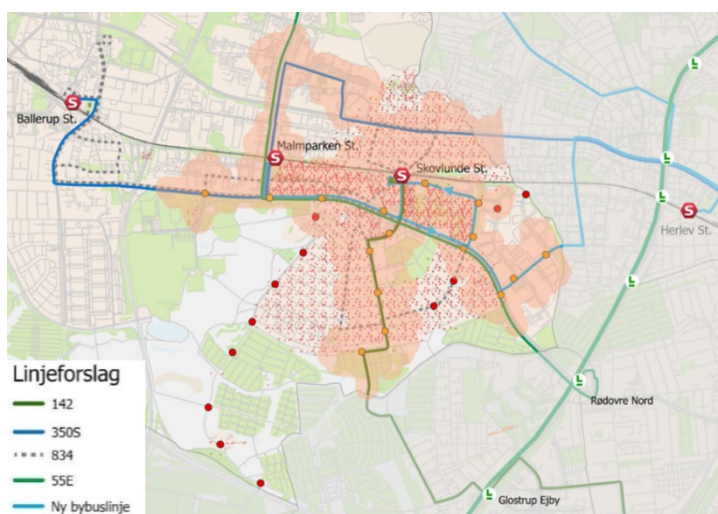
Under den politiske behandling af Nyt Ringnet er administrationen blevet bedt om

1. At vurdere, om der er behov for, at den nye bybuslinje mellem Herlev og Malmparken station kører på strækningen eller om den med fordel kan afkortes til Skovlunde st.
2. At redegøre for, hvorledes Skovlunde vil blive koblet op på letbanen.
3. At beskrive en supplerende busbetjening til Nyt Ringnet med udgangspunkt i model 2 (forlængelse af linje 142) og model 3 (gratis minibus) i forhold til driftsomfang med tilhørende drifts- og anlægsøkonomi og forventet passagerbenyttelse.
4. At forberede en minihøring om den supplerende betjening.

Den kollektive trafikanalyse, som Kommunen gennemførte i 2020/2021, har dannet grundlag for administrationens arbejde med at tilpasse busnettet i Nyt Ringnet, således at der sikres gode forbindelser til den kommende letbane i Ring 3.

Ad. 1 Ny bybuslinje 168 mellem Herlev og Malmparken st.

I den kollektive trafikanalyse blev der peget på et stort ønske om at genetablere en busforbindelse mellem Skovlunde og Herlev, samt at sikre en mere frekvent busforbindelse mellem Skovlunde og Ballerup end den nuværende servicebuslinje 834.



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 figur), 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 Bymidte og Herlev st. Kollektive rejser, der i dag kræver et skift. Linjen planlægges at køre tre afgang i timen i dagtimerne og to afgang i timen i aftentimerne og i weekenderne. Det betyder, at flere af de strækninger, der i dag betjenes af linje 142, 145 og 155, vil få flere busafgange, end de har i dag.

På Malmparken station er det muligt at skifte til linje 350S (Ballerup st. – Nørreport st.) og linje 40E (DTU Lyngby – Høje Taastrup st.).

En afkorting af bybuslinjen, således at den kun kører mellem Skovlunde st. og Herlev, vil betyde, at boligområderne langs Ballerup Boulevard/Lillemønt, Gl. Skovlunde og den nordlige del af Harrestrupvej mister den ønskede forbindelse til Herlev, ligesom det ikke vil være muligt at skifte på Malmparken st. til linje 350S videre mod Ballerup eller linje 40E mod Lyngby/Høje Taastrup. Hvis man ser på passagerpotentialet på ovenstående kort, så er der tale om ca. 2.650 borgere, ca. 1.850 arbejdspladser og ca. 150 uddannelsespladser, der mister betjening med den nye bybuslinje, såfremt den ikke betjener strækningen mellem Skovlunde og Malmparken stationer.

Den økonomiske besparelse for kommunen ved at afkorte bybuslinjen til Skovlunde station forventes at blive minimal, da der ikke vil kunne spares en driftsbus, samtidig med at antallet af passagerer vil falde. Movia har ikke haft mulighed for at skønne de økonomiske konsekvenser af en eventuel afkorting.

Den økonomiske besparelse for kommunen ved at afkorte bybuslinjen til Skovlunde station forventes at blive minimal, da der ikke vil kunne spares en driftsbus, samtidig med at antallet af passagerer vil falde. Movia har ikke haft mulighed for at skønne de økonomiske konsekvenser af en eventuel afkorting.



Movia har meddelt Ballerup Kommune, at en afkortning af ruten for den nye bybuslinje, så den ender på Skovlunde St. tidligst kan bestilles til trafikbestilling 2025 inden udgangen af oktober 2024 med ikrafttræden til vinteren 2026/2027.

Administrationen vil anbefale, at ruteføringen for bybuslinjen fastholdes, og at der i forbindelse med evalueringen af Nyt Ringnet i 2027 tages stilling til eventuelle tilpasninger af linjen.

Ad. 2 Skovlundes opkobling til letbanen

Buslinjerne 55E, 142, 168 (ny bybus) og 350S foruden S-toget giver forbindelse til den kommende letbane i Ring 3.

- Linje 55E forlænges fra Malmparken st. til letbanestationen Rødovre Nord. Linjen får stoppesteder ved Center Syd/Ballerup Boulevard og Mileparken/Ballerup Boulevard. Derved får den centrale del af Skovlunde og boligområdet ved Dyrehegnet, samt Lautrup Erhvervscenter forbindelse til letbanen.
- Den nye bybuslinje 168 giver boligområderne langs Ballerup Boulevard, Gl. Skovlunde, Lundebjerg og den nordlige del af Åbyvej forbindelse til letbanen ved Herlev Bymidte og Herlev st.
- Linje 142 giver boligområderne omkring Skovlunde st., Bybjergvej og Ejbyvej (østlige del af Viften og vestlige del af Åbyvej) direkte forbindelse til letbanestationen Glostrup Ejby og metro/S-tog ved Flintholm st.
- Linje 350S giver den sydlige del af Lautrup Erhvervscenter og boligområderne nord for Skovlunde Byvej og den nordlige del af Torvevej forbindelse til letbanen ved Herlev Bymidte.

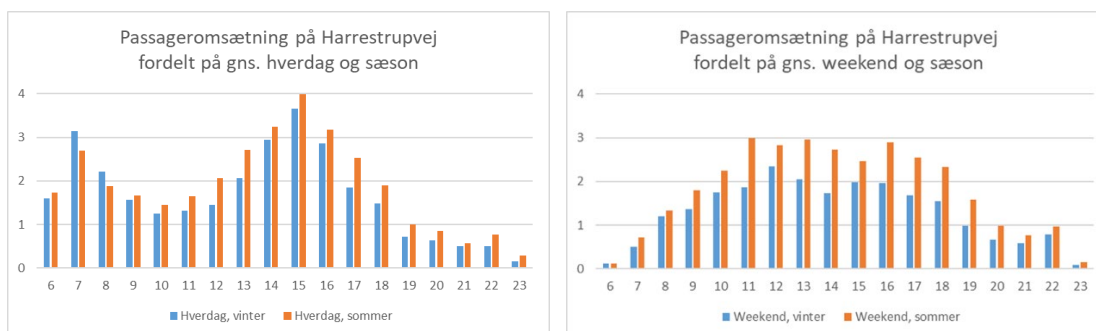
Det betyder, at hovedparten af Skovlunde vil få en direkte busforbindelse til letbanen, dog er det således, at den sydvestlige del af Viften og kolonihaverne langs Harrestrupvej skal benytte den supplerende busbetjening til enten stoppestedet Center Syd eller Skovlunde station for at skifte til S-toget eller én af buslinjerne 55E, 142 eller 168.

I dag er det således, at brugerne af linje 145 skal rejse via Skovlunde station, såfremt de vil bruge den eksisterende linje 142 mod Flintholm station, hvilket betyder en rejsetidsforlængelse på 10-15 minutter. I fremtiden vil det blive brugerne langs Harrestrupvej, som vil få en rejsetidsforlængelse på op til 10-15 minutter, hvis de vil opnå forbindelse til letbanen på Ring 3 eller videre mod Flintholm st.

Movia har opgjort, at der langs linje 142s nuværende ruteføring ad Harrestrupvej er et passagerpotentiale på ca. 850, mens der er et passagerpotentiale på ca. 3.500 langs Bybjergvej-Ejbyvej for den kommende linje 142. Så umiddelbart forøger vi antallet af borgere i Skovlunde Syd, som vil få en hurtig og nem adgang til letbanen og Flintholm st.

Ad. 3 Supplerende busbetjening af Harrestrupvej

Som en del af Nyt Ringnet, den tværkommunale tilpasning af busdriften til letbanen, er det blevet besluttet, at linje 142 fremover skal køre ad Ejbyvej i stedet for ad Harrestrupvej. Derved kører linjen mere centralt gennem Skovlunde Syd og linjens passagerpotentiale øges til ca. 3.500 borgere langs Ejbyvej, hvor ruteføringen langs Harrestrupvej i dag har et passagerpotentiale på ca. 850.



På ovenstående figur er vist den gennemsnitlige passageromsætning, som er summen af påstignere og afstignere inden for en time i begge retninger delt med 4. I dagtimerne kører linjen halvtimesdrift, hvorfor ovenstående timebånd viser den samlede gennemsnitlige passageromsætning for 2 ture i hver retning. Passagertallene på Harrestrupvej i dag understøtter ikke den halvtimesdrift, der køres med i dagtimerne, da der i gennemsnit er 1-2 henholdsvis på- og afstignere per tur. Det fremgår også af figuren, at der er minimal forskel i benyttelsen af den nuværende linje 142 på Harrestrupvej hhv. sommer og vinter, hvorfor der ikke er grundlag for at lave en sæsonspecifik køreplan.

Om aftenen har de fleste ture stort set ingen på- og afstignere på Harrestrupvej, hvilket taler for at tilbyde noget mere behovsstyret, som Flextur og Plustur.

Idet der, afledt af borgerhøringen i efteråret 2023, er udtrykt et ønske om fortsat at betjene Harrestrupvej, har Movia opstillet to forslag:

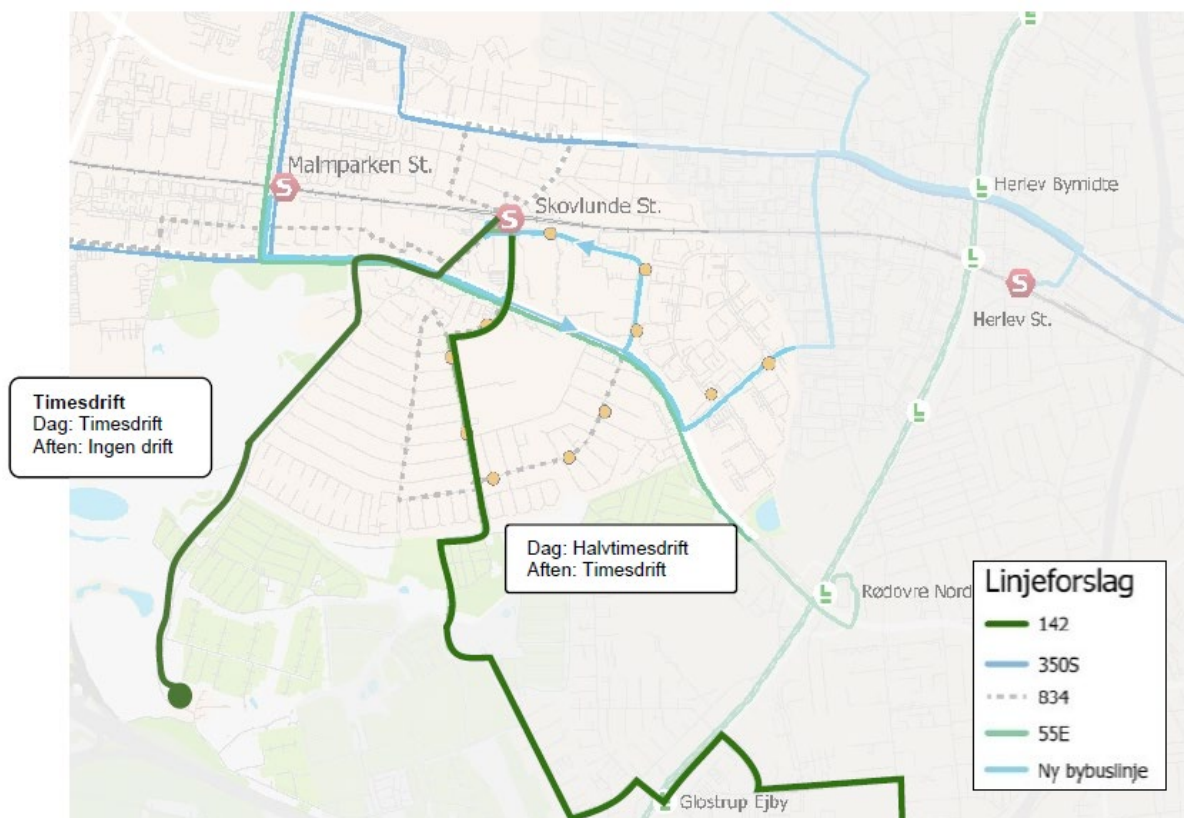
- Model 2: Linje 142 forlænges fra Skovlunde St. til Harrestrup landsby til en ny anlagt vendeplads med enten
 - 2B: timedrift kl. 7-19 på hverdage og kl. 8-19 i weekenden
 - 2C: ½-timedrift kl. 7-19 på hverdage og kl. 8-19 i weekenden
- Model 3: Gratis minibus, der kører mellem Skovlunde St. og Harrestrupvej
 - 3A: 2 timerdrift kl. 7-19 på hverdage og kl. 8-19 i weekenden.
 - 3B: Timedrift kl. 7-19 på hverdage og kl. 8-19 i weekenden

Movia har meddelt, at de ikke kan tilbyde ½-timedrift i model 3 med en flextrafik garantivogn. Model 3 er et forsøg, hvor der afprøves om en flextrafik garantivogn både kan løse betjeningen på korte linjeføringer med en fast køreplan som alternativ til en almindelig rutebus, og samtidig stå til rådighed og blive brugt i Flextrafikken. Det er årsagen til, at oplægget til en betjening på Harrestrupvej netop baserer sig på to timer drift eller timedrift. Med halvtimesdrift er der tale om en bus i fast rutefart, og indsættes en flextrafik garantivogn her, kan den "kun" løse den opgave, hvorfor der i stedet skal findes en løsning med en almindelig rutebus. En præmis for løsningen med at bringe en flextrafik garantivogne i spil er, at kørslen på vognen kan blandes, og det efterfølgende kan konkluderes i hvor høj grad, det er muligt at blande kørslen.

Model 2: Forlængelse af linje 142 til Harrestrup landsby

Harrestrupvej kan fortsat betjenes af linje 142 ved at forlænge den foreslåede linjeføring fra Skovlunde St. til Harrestrup landsby. Det betyder, at alle afgangene på linje 142 kører ad Ejbyvej mellem Ejby Mosevej og Skovlunde St. Fra Skovlunde St. kan bussen fortsætte ad Ballerup

Boulevard og Harrestrupvej til en vendeplads ved Harrestrup landsby, som skal etableres. Med udgangspunkt i passagerbenyttelsen foreslås det, at etablere timedrift kl. 7-19 på hverdage og kl. 8-19 i weekenderne. Der er desuden et politisk ønske om en beregning af, hvad det vil koste, såfremt der etableres ½-times drift på hverdage og kl. 8-19 i weekenderne.



Forslaget forudsætter, at der etableres en vendeplads på Harrestrupvej. Administrationen har vurderet, at det vil koste ca. 2,0 mio. kr. at etablere vendepladsen på en kommunal matrikel i udkanten af Harrestrup landsby.



Forslaget vil give Harrestrupvej timedrift eller ½-timesdrift i dagtimerne, hvorved det bliver muligt at skabe forbindelse til både S-toget ved Skovlunde st., buslinjerne på Boulevard, letbanen på Ring 3 og metroen ved Flintholm station.

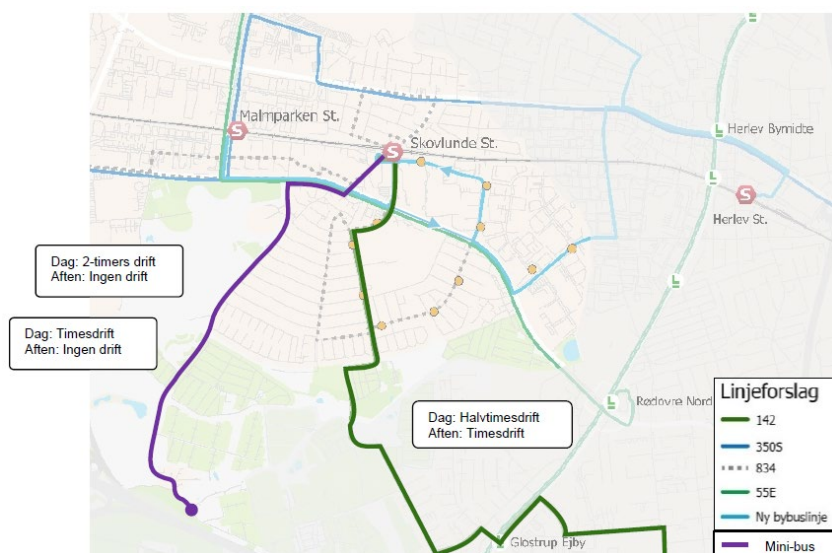
Movia har estimeret, at forslaget vil øge kommunens tilskudsbehov med 0,5 - 0,7 mio. kr. og forventes at få ca. 17.000 passagerer på strækningen mellem Skovlunde st. og Harrestrup landsby om året, hvis der etableres timedrift. Såfremt frekvensen øges til ½-timedrift vil kommunens tilskudsbehov stige til 1,1-1,3 mio. kr. og forventes at få ca. 21.000 passagerer om året. Hertil skal lægges en anlægsudgift på ca. 2,0 mio. kr. til etablering af en vendeplads ved Harrestrup landsby.

En beslutning om realisering af forslaget til december 2025 skal videregives til Movia ved den ordinære trafikbestilling 2025 senest den 31. oktober 2024. En eventuel tilpasning af driften kan kun ske til de ordinære årlige trafikbestillinger i oktober til gennemførelse ved et af køreplansskiftene i det efterfølgende år.

Model 3: Gratis minibus mellem Skovlunde st. og Harrestrup landsby

En anden mulighed, som ikke kræver anlæg af en vendeplads, er at lade garantivogne fra Movias flextrafik betjene strækningen fra Skovlunde St. til Harrestrup. Bussen vil køre efter en fast køreplan alle ugens dage og være gratis for borgerne at benytte, da Flextrafik vognene ikke har billetteringsudstyr. Der er taget udgangspunkt i, at minibussen vil være en Mercedes Sprinter eller lignende med plads til fem passagerer og to kørestole. Med udgangspunkt i den relativt lave passagerbenyttelse er der opstillet to forslag til betjeningsomfang:

- 3A: 2 timedrift kl. 7-19 på hverdage og kl. 8 -19 i weekenden
- 3B: Timedrift kl. 7-19 på hverdage og kl. 8 -19 i weekenden



Movia har ikke erfaringer med at blande fast rutekørsel og flexkørsel med Flextrafikvognene, hvorfor det vil blive implementeret på forsøgsbasis til en start. Konceptet består i, at bussen kan bruges til flexkørsel udenfor den faste køreplan. Idet der endnu ikke er erfaringer med produktet, er de oplyste økonomi tal opgjort, som et interval, hvor den høje ende af intervallet angiver, at Ballerup kommune betaler en større del af udgifterne til bussen, end Movia egentlig forventer, mens den lave ende af intervallet viser økonomien, såfremt bussen,



udenfor den planlagte køreplan, kan have andre flexkørsler i 70-90% af tiden. Jo mere bussen bruges til flexkørsel udenfor køreplanen, des mere kan udgifterne bringes ned. Såfremt der køres timedrift vil det være mere begrænset, hvor mange flexkørsler, der kan køres mellem de faste afgang, hvorfor det kun er ved totimedrift, at der kan forventes en god synergi mellem de faste ture og flexkørsel, der kan reducere omkostningerne til ordningen.

Udvidelse af det tidsrum, hvor de faste ture kører, udover 10 timer er relativt dyrt, da dette vil kræve en ekstra vogn og chauffør. En udvidelse af tidsrummet for fast kørsel fra 10 til 12 timer skønnes at give en merudgift på ca. 0,7 mio. kr. I nedenstående tabel er vist regneeksempler, hvor der dels kører i samme driftsperiode som model 2, dels en reduceret driftsperiode, som vurderes at dække behovet og samtidig kun kræver en vogn og chauffør.

Model	Driftsomfang	Driftsperiode	Årlig omkostning	Årlige passager
3A	Hver 2. time	Hverdage: 7-19 Weekend: 8-19	1,6 – 2,0 mio. kr.	+11.000
3A reduceret	Hver 2. time	Hverdage: 8-18 Weekend: 10-18	0,9 – 1,3 mio. kr.	+ 8.000
3B	Hver time	Hverdage: 7-19 Weekend: 8-19	2,1 – 2,3 mio. kr.	+16.000
3B reduceret	Hver time	Hverdage: 8-18 Weekend: 10-18	1,4 - 1,6 mio. kr.	+13.000

Idet Flextrafik vognene ikke har billetteringsudstyr, vil kørslen være gratis at benytte for passagerne. I ovenstående økonomioverslag for model 3 er der derfor ikke regnet med passagerindtægter. Det skønnes, at Ballerup Kommune mister en mulig passagerindtægt på ca. 10 kr./passagerer eller i størrelsesorden 80.000 – 160.000 kr./år afhængig af den valgte driftsperiode og frekvens.

Forslag 3A og 3B giver betjening til Harrestrupvej i et mere begrænset omfang, men er fleksibel i forhold til at tilpasse serviceniveauet løbende, idet ændringer vil kunne gennemføres med et varsel på 30-60 dage, samtidig vil det ikke være nødvendigt at anlægge en vendeplads, da de mindre Flextrafik-vogne kan vende i Harrestrup landsby på samme måde som en personbil.

Plustur: Et alternativ til faste ture om aftenen.

Passagerbenyttelsen på Harrestrupvej om aftenen er meget lav med gennemsnitlig 0,1-1 henholdsvis på- og afstiger per tur. Det foreslås derfor, at Kommunen skal tilslutte sig Plustur, således at det er muligt at bestille en tur efter behov mellem Skovlunde station og ens bopæl/kolonihave.

Plustur er en flextur mellem et Plustur stoppested og en adresse i kommuner, der er tilsluttet ordningen. Plustur skal bestilles og betales individuelt på rejseplanen.dk senest 2 timer før ønsket afgang og koster 27 kr. uanset rejselængde. Plustur bliver kun tilbudt på rejseplanen, såfremt afstanden til nærmeste stoppested er mere end 1-1,5 km svarende til en gangtid på mere end 15 minutter eller der er mere end 60 minutter mellem busafgangene. Det betyder, at Plustur vil blive et tilbud til adresser i den syd-vestlige del af Viften og kolonihaverne langs

Harrestrupvej i Ballerup Kommune, idet Glostrup Kommune ikke tilbyder Plustur. Movia har skønnet kommunens udgift til Plustur til ca. 20.000 kr./år.

Borgerforslag om ny buslinje, der betjener Skovlunde Syd

Der er modtaget et borgerforslag, som foreslår, at den nye linje 142 fra Skovlunde st. ad Ejbyvej til Flintholm station afkortes til Ejby Sommerby og dermed ikke længere kører i Ballerup Kommune.

I stedet foreslås oprettet en ny buslinje, som kobler den nuværende buslinje 145 med den nuværende buslinje 142 mellem Skovlunde st. og Ring3 til letbanestationen Glostrup Ejby med en ruteføring, hvor der først køres rundt i en ensrettet ring Skovlunde st. – Ejbyvej – Åbyvej – Lundebjerg – Skovlunde st., hvorefter linjen fortsætter ad Ballerup Boulevard - Harrestrupvej – Statenevej – Glostrup Ejby st. Linjen vil give en stor fladedækning af Skovlunde syd, men en mindre gennemskuelig køreplan. Linjen løser ikke de problemstillinger, som den kollektive trafikanalyse påpegede, nemlig at den nuværende ringlinje 145 "er for lokal og ikke effektiv", idet den kun er koblet op på Skovlunde st.



De ca. 3.500 borgere, som i forslag til Nyt Ringnet vil kunne tage en buslinje direkte til Glostrup Ejby st. og Flintholm st., vil med dette forslag skulle tage bussen via Skovlunde st., hvilket vil give en rejsetidsforøgelse på 10-15 min. Til gengæld vil de ca. 850 borgere langs Harrestrupvej komme hurtigere til letbanestationen Glostrup Ejby, men det vil kræve et skift, hvis man ønsker at rejse til erhvervsområdet sydøst for Ring3 og Flintholm st.

Linjen vil kunne køre timedrift med én bus. Der er dog det problem, at der ikke er chaufførpauselokale tilgængeligt hverken på Skovlunde st. eller den nye letbanestation Glostrup Ejby, som ikke er indrettet til endestation. Nærmeste pauselokaler findes på Ballerup st. eller Rødovre Nord st. Det vil kræve, at Ballerup Kommune etablerer eller stiller chaufførpauselokale til rådighed på Skovlunde st., da der ikke er plads på Glostrup Ejby st., alternativt skal der betales for tomkørsel til Rødovre Nord st., og så kan planen ikke længere køres med én bus.

Økonomisk vil buslinjen blive dyrere per køreplantime, da passagerbenyttelsen er væsentligt lavere nordvest for Ring3 end sydøst for Ring3. Det er en økonomisk fordel for Ballerup og Glostrup Kommuner at dele en buslinje med Rødovre og Københavns kommuner, hvor passagerunderlaget og – benyttelsen er større, dvs. større passagerindtægter, som kommer hele buslinjen til gode. Forslaget vil kræve enighed med Glostrup Kommune, da de vil skulle medfinansiere buslinjen. Da en eventuel implementering kræver ændring i Nyt Ringnet, vil det tidligst kunne ske ved køreplansskiftet i december 2026.

Administrationen kan ikke anbefale, at der arbejdes videre med forslaget.



Ad. 4 Gennemførelse af borgerhøring

Der foreslås gennemført en 4 ugers digital borgerhøring i juni/juli 2024 af model 2 (forlængelse af linje 142) og model 3 (gratis minibus) for supplerende busbetjening af Harrestrupvej, som vil kunne implementeres fra december 2025 samtidig med Nyt Ringnet.

Høringen lægges ind på Kommunens høringsportal, samt annonceres på kommunesiden og Ballerup.dk. Derudover vil der blive udsendt brev til alle, som tidligere har afgivet hørings svar til Nyt Ringnet, hvor der gøres opmærksom på høringen om den supplerende betjening

Resultatet af høringen fremlægges til politisk behandling i september forud for den endelige busbestilling 2025 af den supplerende betjening til Movia inden udgangen af oktober 2024.