

Til Gladsaxe Kommune

Nyt Ringnet - tilpasning af busnettet i Gladsaxe

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 Gladsaxe.

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 Gladsaxe Kommune

Indhold

1. Baggrund	2
Planprincipper	6
Proces og dialog på tværs	7
Koordinering ift. udbud	8
2. Nyt Ringnet	9
Fokusområder i Gladsaxe	9
Forslag til tilpasninger	10
Økonomi og forbehold	15
Den videre proces	16
Fysiske tiltag	17

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



Flere passagerer

Flere skal vælge bæredygtig transport

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

Et sammenhængende og attraktivt busnet vil understøtte letbanen

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

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

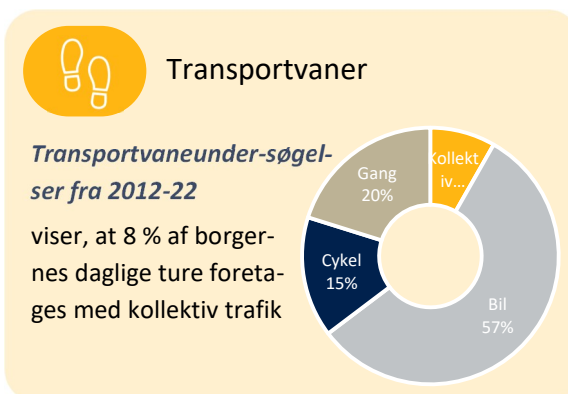
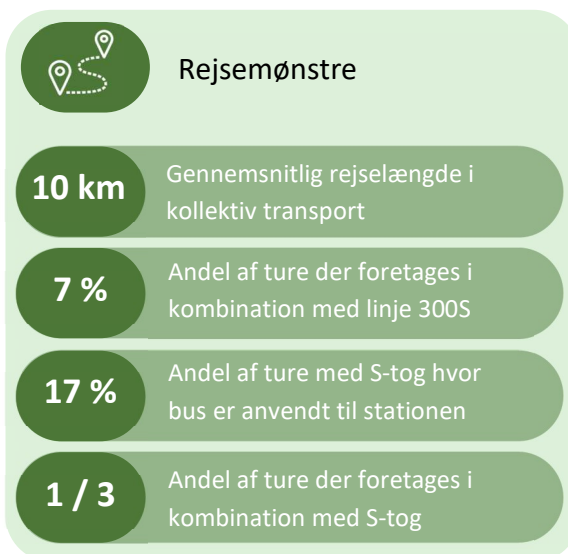
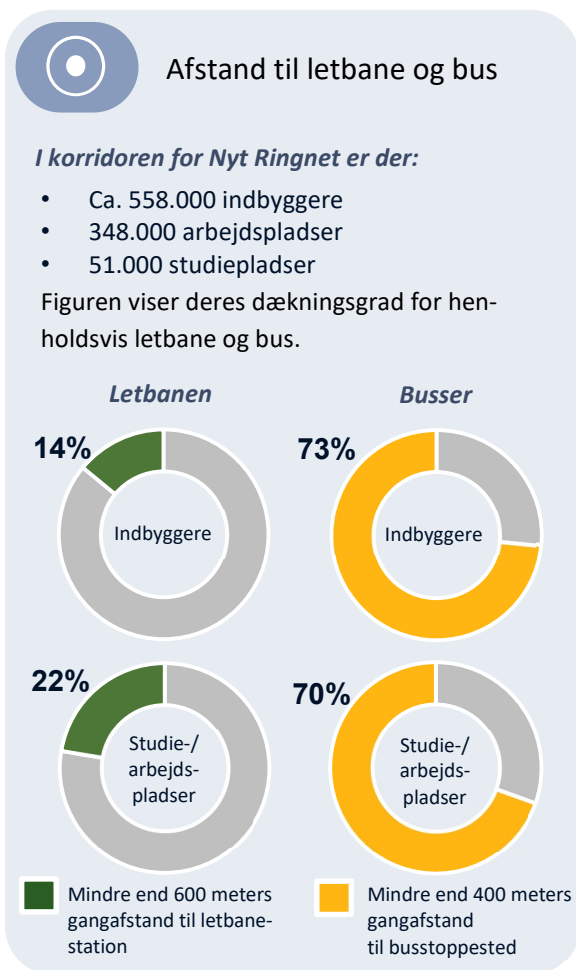
Samarbejde og koordinering blandt kommuner skal sikre letbanens målsætninger

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

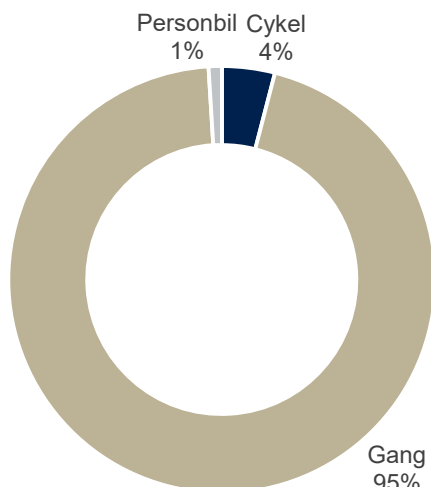
grobund for, at ruterne (linjeføringerne) kan fastholdes, mens serviceniveauet (antal afgang) for betjeningen kan tilpasses i takt med den lokale udvikling.



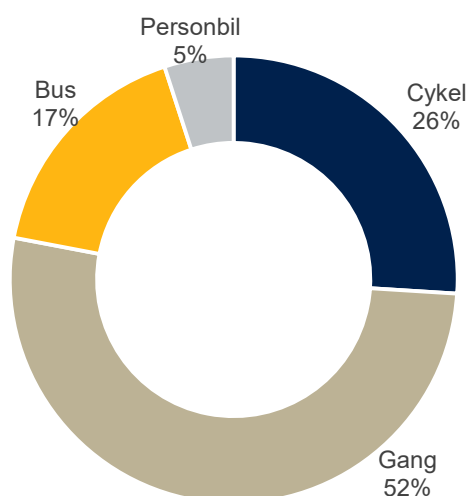
Passagererne efterspørger en kollektiv transport, der hænger sammen på tværs af transportmidler

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.

Hvordan ankommer man til busstoppestedet?



Hvordan ankommer man til S-toget?

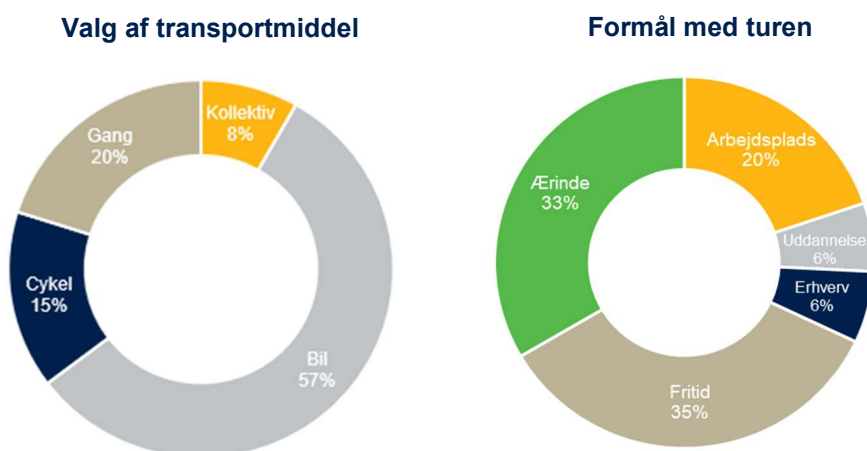


Figur 4 – Tilbringertrafikken i Nyt Ringnet-kommunerne, jf. Data fra Transportvaneundersøgelsen 2012-2022

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. Heraf udgør kollektiv trafik 17 pct. af rejserne.

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

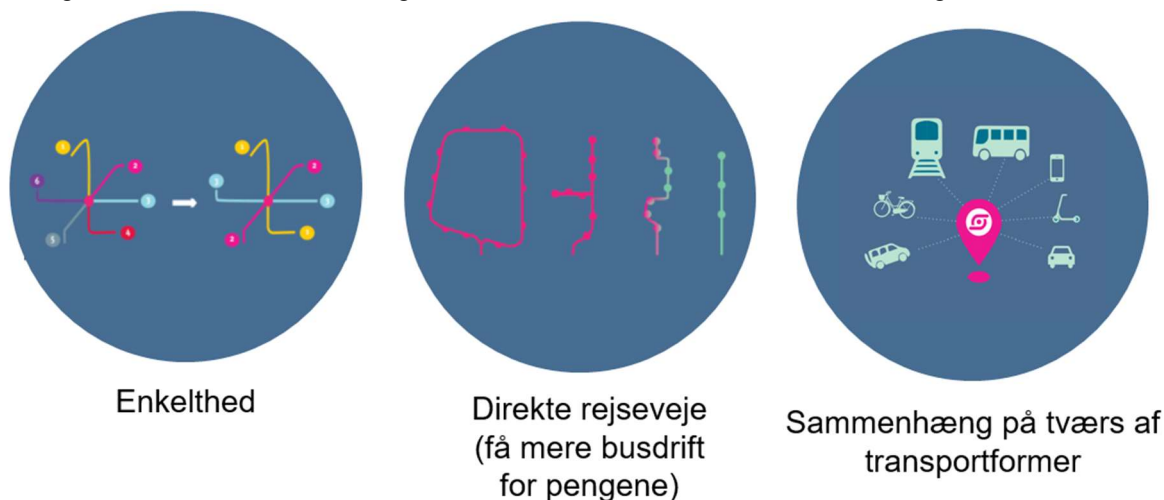
2. Rammer og metode

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, herunder letbanen, og knudepunkter, at effektivisere driften gennem mere direkte ruter og at skabe enkelhed i nettet. Nedenstående figurer illustrerer



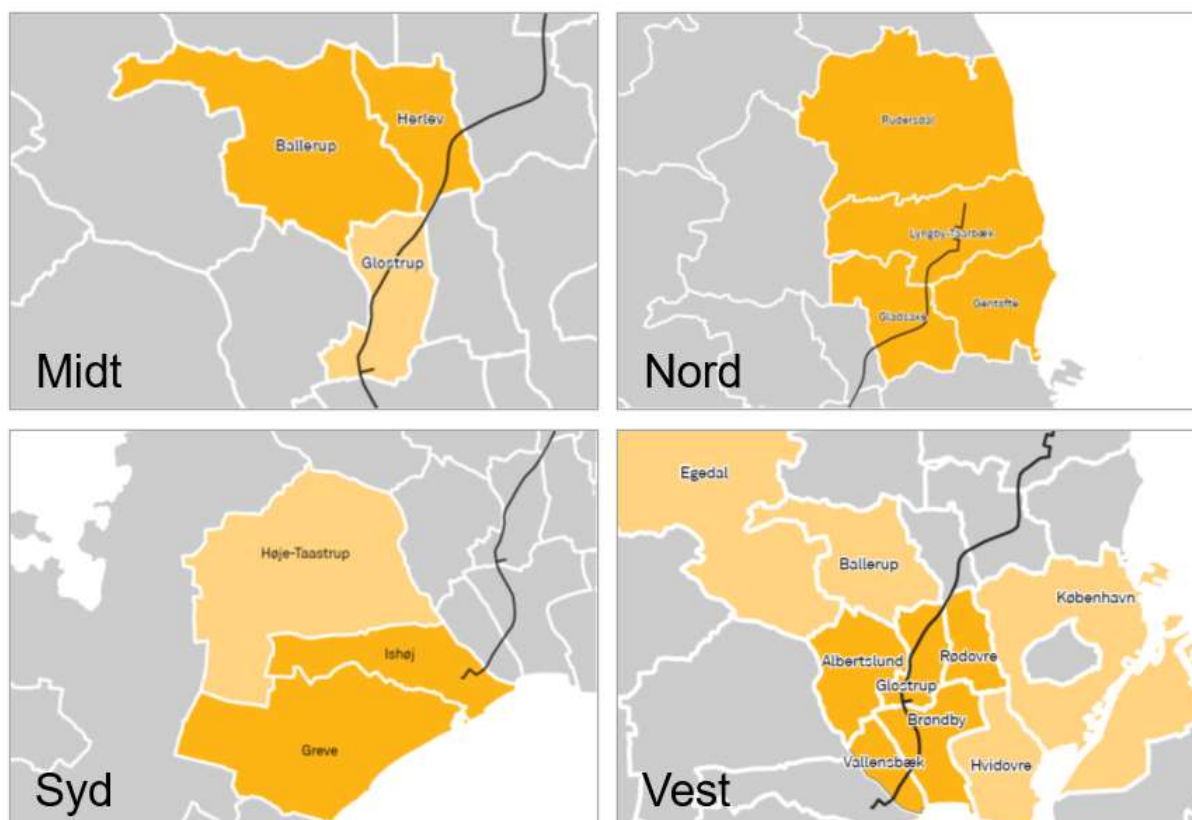
Figur 3 – Overordnede principper for planlægningen

principperne.

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

Proces og dialog på tværs

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

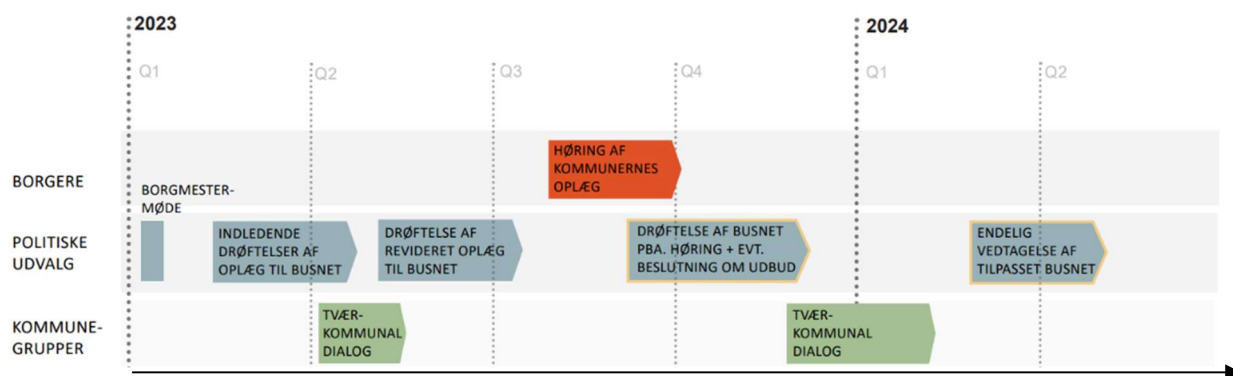
¹ Kommunegruppernes inddeling:

- 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.

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 imødekommenthed 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 kommende udbud. 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 dennødvendige fleksibilitet.

For Gladsaxe Kommune indgår linje 160, 166, 176 og 200S i udbud A23, mens linje 165 indgår i udbud A24.

3. Nyt Ringnet

Fokusområder i Gladsaxe

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 Gladsaxe Kommune der får seks letbanestationer, der vil fungere som nye trafikale knudepunkter. Letbanen vil betjene områder, der i dag er betjent af både kommunale og regionale buslinjer. Når letbanen åbner i 2025, nedlægges den regionale buslinje 300S og 200S er planlagt afkortet ved Gladsaxe Trafikplads, da de ellers vil køre parallelt med letbanen.

Movia har siden efteråret 2020 været i løbende dialog med administrationen i kommunen, ligesom der er afholdt flere workshops med Teknikudvalget og deltaget på udvalgsbehandlinger.

Det nuværende busnet

Gladsaxe Kommune betjenes i dag af 9 kommunale buslinjer, heraf to A-busser. En enkelt linje kører alene kører internt i kommunen, mens de resterende deles med nabokommuner. Derudover betjenes kommunen af 6 regionale buslinjer, herunder fire S-busser og en ekspresbus.



Figur 6 - Nuværende busbetjening i Gladsaxe Kommune

Forslag til tilpasninger

Busnettet i Gladsaxe Kommune blev i forbindelse med tilpasningerne til Cityringen i København i 2019, også forberedt til den kommende letbane i Ring 3. Det blev bl.a. gjort for at mindske risikoen for forsinkelser i driften som følge af arbejdet med at anlægge letbanen. Derfor blev linjer der kørte på Gladsaxe Ringvej lagt ad andre veje. Tilpasningerne i 2019 betyder også, at der er behov for relativ få ændringer af busnettet i forbindelse med Nyt Ringnet.

Movia har på baggrund af ønsker fra Gladsaxe og dialogen med de øvrige kommuner i Nyt Ringnet udarbejdet forslag til tilpasning af de lokale busnet, ligesom der arbejdes med tilpasning af det regionale busnet. Nærværende tilpasningsforslag er afstemt administrativt med nabokommunerne og forventes behandlet i nabokommunerne i april og maj 2023.

Linje 166

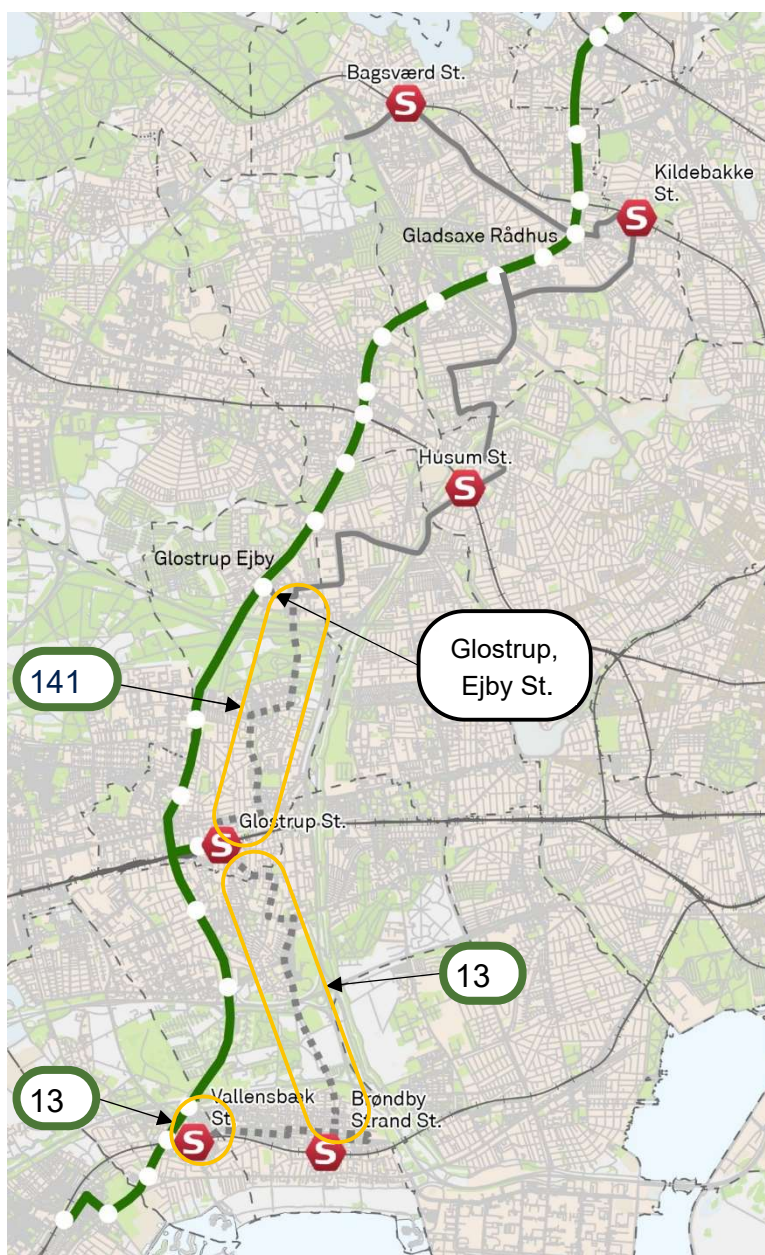
Linje 166 er en relativt lang buslinje, som kører gennem mange kommuner. Det betyder på den ene side, at den er med til at sikre sammenhæng på tværs af kommunegrænser. På de lange rejser betjener 166 mange af de samme rejserelationer, som letbanen vil komme til at betjene. Derfor foreslås det, at buslinjen opdeles i flere buslinjer under hensyntagen til, at der fortsat skal være sammenhæng i busnettet på tværs af kommunegrænser.

Det foreslås at afkorte linje 166 i Glostrup, så den fremover kører mellem letbanestation Glostrup Ejby og Værebroparken. Strækningen mellem Glostrup St. og Glostrup Ejby St. vil fremover blive betjent af linje 141 der forlænges. Men en ny linje 135, erstatter linje 166 mellem Glostrup St. og Brøndby Strand St.

I Gladsaxe foreslås det, at linje 166 på alle ture lægges forbi Gladsaxe Trafikplads, så forbindelse til letbanen styrkes. Det vil bl.a. sikre fortsat god forbindelse fra Mørkhøj til Buddinge St. der dog vil have et skift fra bus til letbanen.

I basisforslaget lægges der op til, at linjens nuværende betjeningsomfang fastholdes.

Forslaget vil medføre et øget tilskudsbehov på 0,8-0,9 mio. kr. i Gladsaxe og forventes at tilfører 50.000 passagerer pr. år.

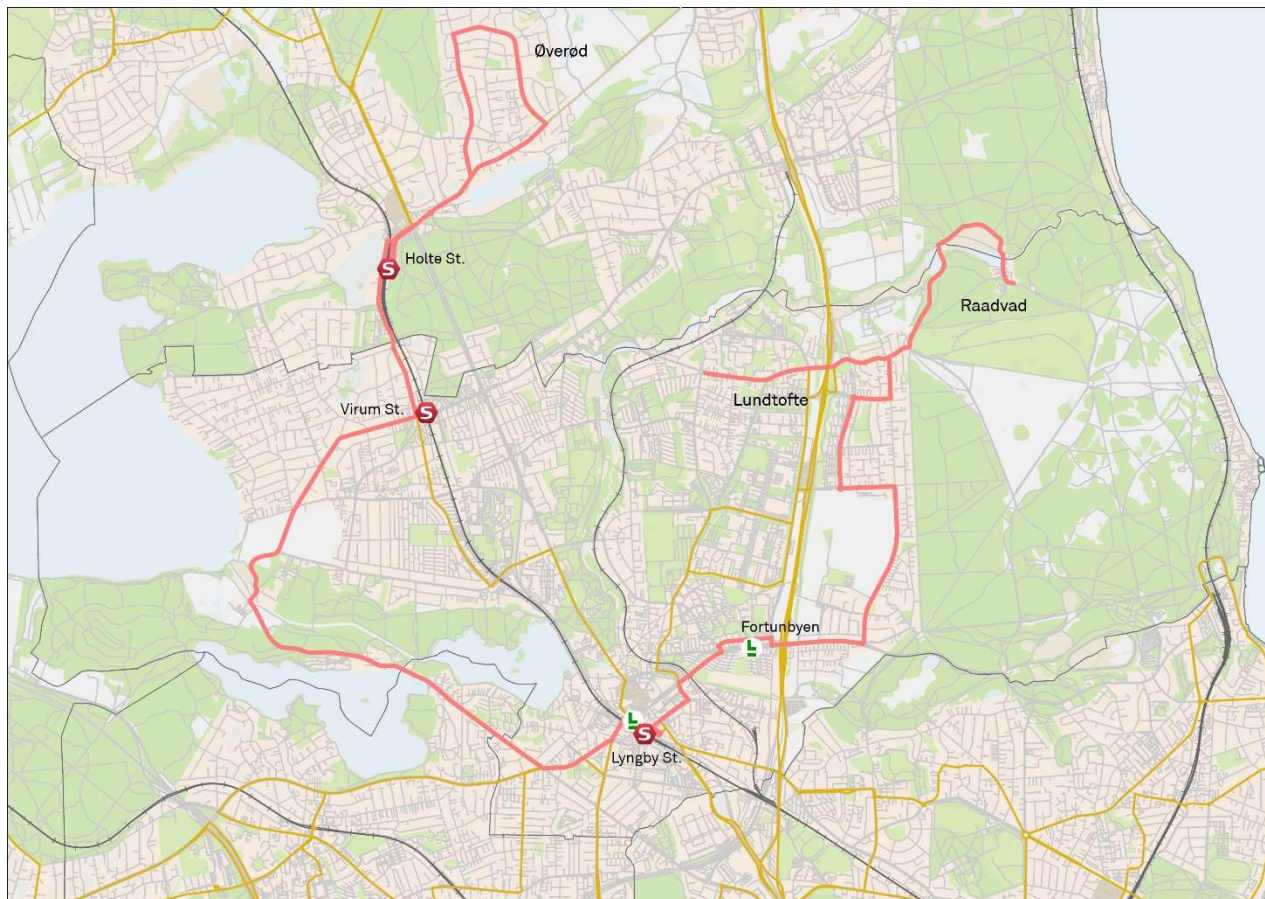


Figur 7 - Foreslået rute for linje 166, hvor Gladsaxe Trafikplads betjenes på alle ture

Linje 182

Linje 182 er i dag en ringlinje, der sammen med den nuværende linje 183, betjener boligområder i Lyngby-Taarbæk

Det foreslås, at linje 182 omdannes til en dobbeltrettet linje mellem Lundtofte og Holte. Linjen vil betjene boligområder i Lundtofte, Kgs. Lyngby, Nybro, Virum, Holte og Øverød. Linjen vil i Gladsaxe overtage betjening fra linje 191 på Nybrovej.



Figur 8 - Foreslået ruteføring for linje 182

I basisforslaget lægges der op til, at linje 182 på hverdage vil have to afgang pr. timen i morgen/eftermiddag og dagtimerne, mens der om aftenen vil være en afgang pr. timen. I weekenden vil der være en afgang pr. timen i dagtimerne og om aftenen. Dette er på flere delstrækninger en forringelse ift. det nuværende betjeningsomfang.

Forslaget vil medføre et øget tilskudsbehov på 0,3-0,4 mio. kr. i Gladsaxe. Linjen forventes at få 385.000 passagerer pr. år.

Tilvalg

Som et tilvalg foreslås det at øge frekvensen på linje 182 i weekenden fra en til to afgang pr. time. Tilvalget vil medføre et øget tilskudsbehov på 0,1 mio. kr. i Gladsaxe, 0,4 mio. kr. i Lyngby-Taarbæk og 0,3 mio. i Rudersdal. Den øgede weekendbetjening forventes at tiltrække 75.000 passagerer pr. år på hele linjen.

Tabellen nedenfor viser nuværende og det foreslåede betjeningsomfang på delstrækninger.

Linje 182		Antal afgange pr. time (morgen/eftermiddag, dagtimer, aften)		
Delstrækning	Nuværende buslinje	Nuværende betjening	Basis	Tilvalg
Lundtofte - Hjortekær - Lyngby St.	182/183	Hverdag (3,3,1½) Lørdag (3,3,1½) Søndag (2,2,1½)	Hverdag (2,2,1) Lørdag (1,1,1) Søndag (1,1,1)	Hverdag (2,2,1) Lørdag (2,2,1) Søndag (2,2,1)
Lyngby St. - Nybrovej - Virum Torv	191	Hverdag (2,2,1) Lørdag (2,2,1) Søndag (2,2,1)		
Virum Torv - Holte St. - Øverød	190	Hverdag (2,2,1) Lørdag (2,2,1) Søndag (1,1,1)		

Linje 191

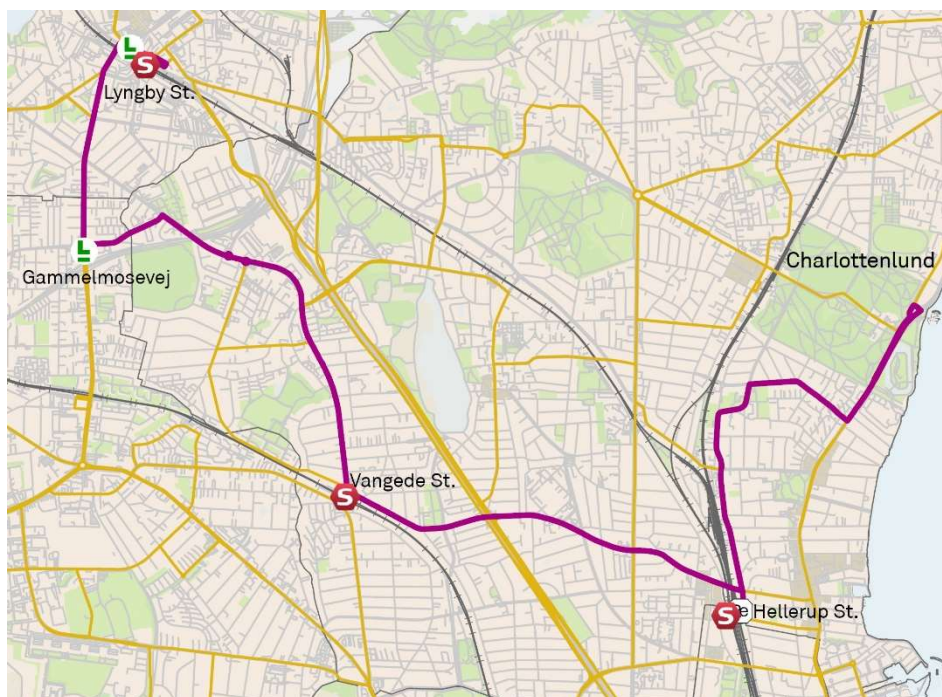
Linjen nedlægges i Gladsaxe Kommune og betjeningen overtages af linje 183. Nedlæggelsen medfører en besparelse på 0,5 mio. kr. i Gladsaxe.

Linje 192

Linjen betjener i dag områder mellem Charlottenlund Fort, Hellerup St., Gentofte Hospital og Lyngby St. Linjens ruteføring foreslås justeret, så linjen fremover betjener den kommende letbanestation ved Gammellosevej i Gladsaxe. Ruteændringen vil betyde, at stoppesteder på Nybrovej mellem Buddingevej og Sandtoften mister busbetjening. Derudover skal der etableres stoppesteder ved Gammellosevej St.

I basisforslaget lægges der op til, at linje 192 fastholder sit nuværende betjeningsomfang. Mellem Lyngby St. og Hellerup St. har linjen i dag tre afgange pr. time i morgen/eftermiddag og dagtimer og en afgang pr. time aften og weekend.

Forslaget vil medføre et reduceret tilskudsbehov på 0,0-0,1 mio. kr. i både Lyngby-Taarbæk og Gentofte og et øget tilskudsbehov i Gladsaxe på 0,3-0,4 mio. kr. pr. år. Linjeomlægningen for den ny letbanestation forventes at tilføre 30.000 passagerer pr. år.



Figur 9 - Linjeføring for linje 192, med forbindelse til letbanen ved Gammellosevej.

Regionale busser

Udover de foreslåede ændringer på de kommunale buslinjer er Movia i dialog med Region Hovedstaden om tilpasning af den regionale bustrafik. I Gladsaxe Kommune er der ud over nedlæggelsen af linje 300S, hvis betjening overtages af letbanen, forslag om at lægge 400S og 400 sammen, afkorte linje 200S og justere linjeføringen for linje 40E.

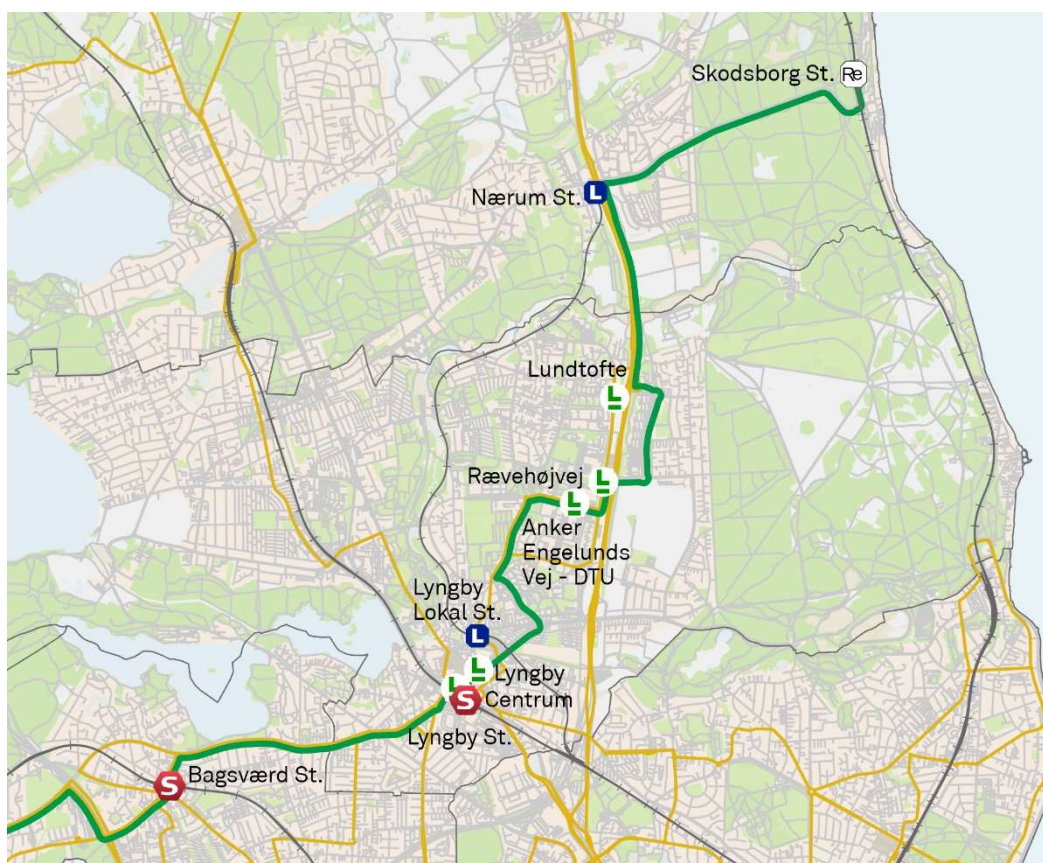
Linje 200S

Derudover foreslås linje 200S afkortet ved Gladsaxe Trafikplads, da letbanen vil betjene strækningen mellem Gladsaxe Trafikplads og Buddinge St. fremover. Det betyder, at omkring 900 daglige ture fremover vil få et skift mellem letbane og bus ved Gladsaxe Trafikplads.

Afkortningen betyder, at Gladsaxe Kommunes tilskud til linjen bortfalder, hvilket vil medføre en besparelse på 2,1 mio. kr. pr. år.

Linje 40E

For linje 40E foreslås det at linjens rute tilpasses i Lyngby-Taarbæk for, at undgå paralleldrift med letbanen på Lundtoftegårdsvej. I stedet foreslås linjen at fra Klampenborgvej føres ad Sorgenfrigårdsvej, Lundtoftevej, Anker Engelundsvej, Lundtoftegårdsvej, Erimitageparken og Vejporten hvorfra linje fortsætter ad sin ordinære rute til Skodsborg St. Omlægningen vil ikke påvirke betjeningen i Gladsaxe.



Figur 10 - Justeret linjeføring for 40E gennem Lyngby-Taarbæk Kommune

Samlet løsningsforslag

I Gladsaxe Kommune består tilpasningen af busnettet af relativt små ændringer, der skal bidrage til at styrke sammenhængen mellem bus og letbane.

Fordele

- Mørkhøj kobles bedre op på letbanen ved at lede linje 166 forbi Gladsaxe trafikplads
- Ved at lægge linje 192 forbi letbanestationen ved Gammelmoosevej styrkes forbindelsen til/fra Gentofte.

Ulemper

- Afkortning af linje 200S ved Gladsaxe Trafikplads vil påføre flere et skift, men også medvirke til at få passagerer ind i letbanen.
- I basisscenariet er betjeningsomfanget i weekenden på linje 182 mindre end for den nuværende linje 191.

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 relativt lille påvirkning ift. tilskudsbehovet. Som det fremgår af Movias Budgetforslag for 2024 og frem, forventes tilskudsbehovet at være på niveau med det realiserede tilskud i 2021.

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

Tabellen nedenfor indeholder nøgletal for basisforslaget samt for til- og fravalg. Prisen for fravalg skal trækkes fra prisen på basisforslaget.

Linje	Basis/ Tilvalg	Beskrivelse	Frekvens Antal ture pr. time (morgen/eftermiddag, aften, nat)	Passagerer (i Gladsaxe)	Ændret tilskudsbehov	
					Basis (mio.kr. pr. år)	Til-/Fravalg (mio.kr. pr. år)
166	Basis	Linjen får rute mellem Værebroparken og Glostrup, Ejby St. Linjen lægges i Gladsaxe ind forbi Gladsaxe Trafikplads for at forbinde til letbanen.	-	+30.000	0,8 til 0,9	-
182	Basis	Ny dobbeltrettet linje mellem Lundtofte, Lyngby St., Nybro, Virum Torv, Holte St. og Øverød	Hverdag (2,2,1) Lørdag (1,1,1) Søndag (1,1,1)	-5.000	0,3 til 0,4	-
	Tilvalg	Mulighed for tilvalg af øget betjening i weekend dagtimer fra en til to afgang pr. time.	Hverdag (2,2,1) Lørdag (2,2,1) Søndag (2,2,1)	+5.000	-	0,1 til 0,2
191	Basis	Nedlægges i Gladsaxe, hvor betjeningen overgår til linje 182.	-	-	-0,5	-
192	Basis	Linjen lægges forbi den nye letbanestation ved Gammellosevej.	Hverdag (3,3,1) Lørdag (2,2,1) Søndag (2,2,1)	+30.000	0,3 til 0,4	-
200S	Basis	Linjen afkortes ved Gladsaxe Trafikplads.	-	-370.000	-2,1	-
I alt						
	Basis	- Bedre forbindelse mellem bus og letbane		+55.000 (-315.000 incl. 200S)	-1,2 til -0,9	-
	Tilvalg	- Øget serviceniveau på linje 182		+5.000	-	0,1 til 0,2
Samlet effekt ved samlet valg af Basis, Tilvalg og Fravalg				+60.000 (-310.000 incl. 200S)	-1,1 til -0,7 mio. kr. pr. år	

Den videre proces

Oplægget til tilpasning af busnet i Nyt Ringnet behandles i de berørte kommuner i løbet af maj 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 fælles borgerdialog i efteråret 2023.

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 det følgende beskrives de nødvendige tiltag, der pt. er identificeret. I løbet af foråret/sommeren 2023 vil Movia gennemgå løsningsforslagene med henblik på at udpege eventuelle øvrige tiltag, der er relevante for Gladsaxe Kommune, og i løbet af efteråret vil der blive udarbejdet anlægsoverslag for hvert tiltag. Anlægsoverslagene vil være baseret på erfaringspriser. Det skal dog bemærkes, at overslagene er forbundet med en vis usikkerhed, da prisudviklingen pt. er vanskelig at forudsige.

Letbanestation Gladsaxevej

Der skal findes placering af stoppested for 4A på Gladsaxevej ved Gladsaxe Ringvej.

Letbanestation Gammellosevej

Der skal findes placering af stoppested for 192 på Gammellosevej/Buddingevej ved letbanestation Gammellosevej.