

Til Vallensbæk Kommune

Dokumentnummer
1505222Dato
26 06 2023

Kopi til JF

Sagsbehandler
IHVDirekte
+45 36 13 16 85CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

Nyt Ringnet - Tilpasning af busnet i Vallensbæk

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 Ringnet.

Dette notat indgår i den første politiske drøftelse af de foreslåede tilpasninger af busnettet i Vallensbæk.

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 Vallensbæk 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 Vallensbæk | 10 |
| Forslag til tilpasninger..... | 12 |
| Økonomi og forbehold | 17 |
| Den videre proces | 18 |

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 grønner, 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

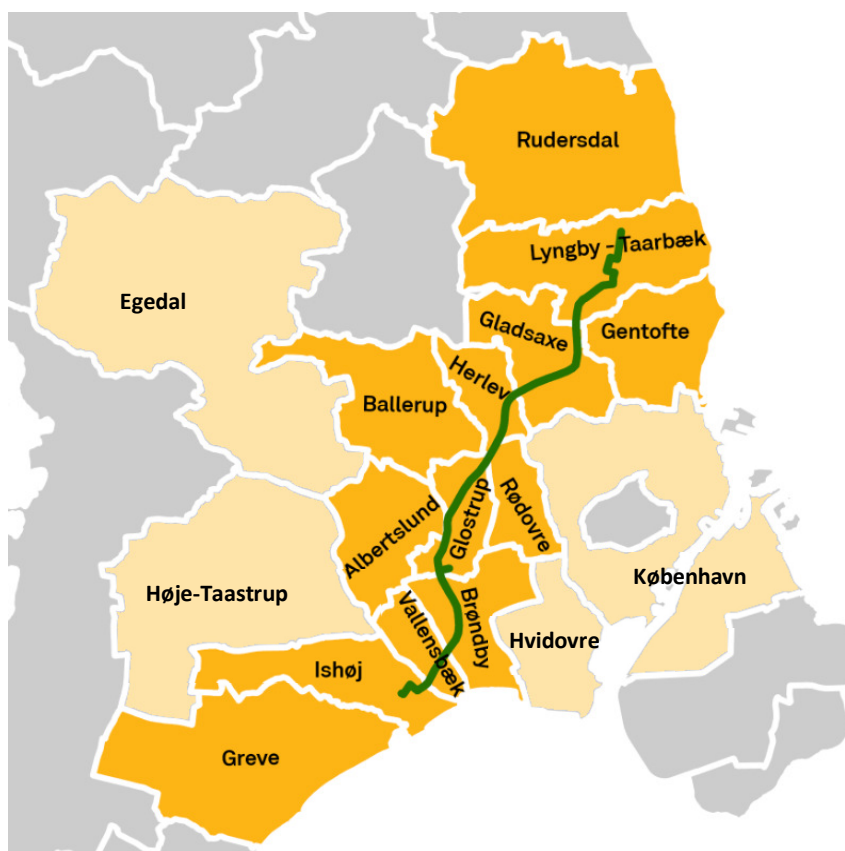
Flere skal vælge bæredygtig transport

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.



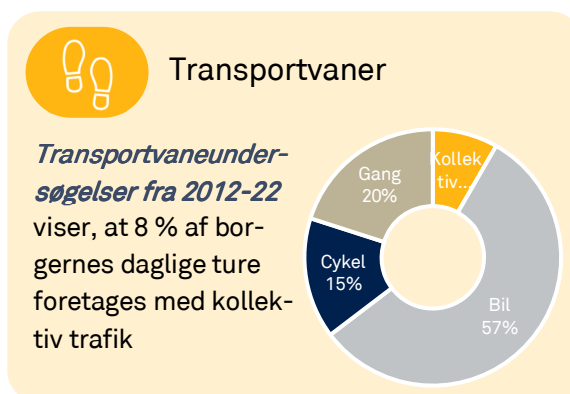
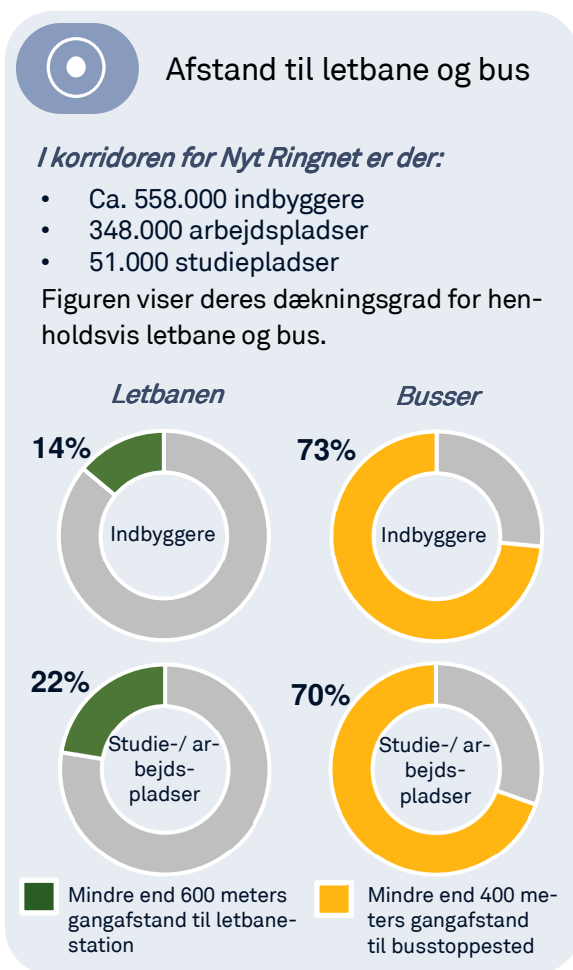
Figur 1: Kortet viser de 13 kommuner, som indgår i Nyt Ringnet-korridoren, og de fire nabokommuner, som følger projektet.

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

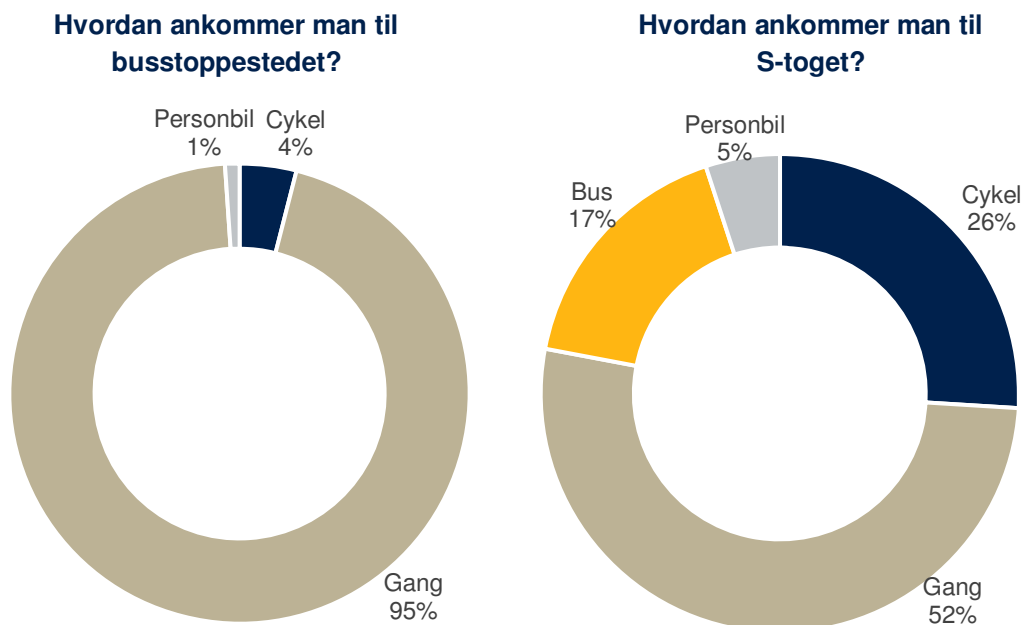
Fokus på at gøre den samlede rejse mere attraktiv

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



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

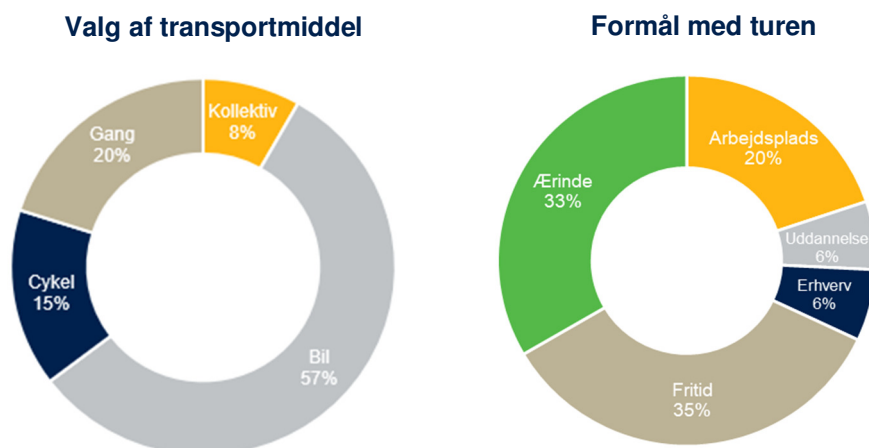
Kommunerne i Nyt Ringnet-korridoren består i høj grad af sammenhængende byområder med høj befolkningstæthed og flere større erhvervsområder. Det betyder, at der hver dag er mange mennesker, der transporterer sig til arbejde, studie mv. Busnettet skal både understøtte den lokale trafikbetjening og sikre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

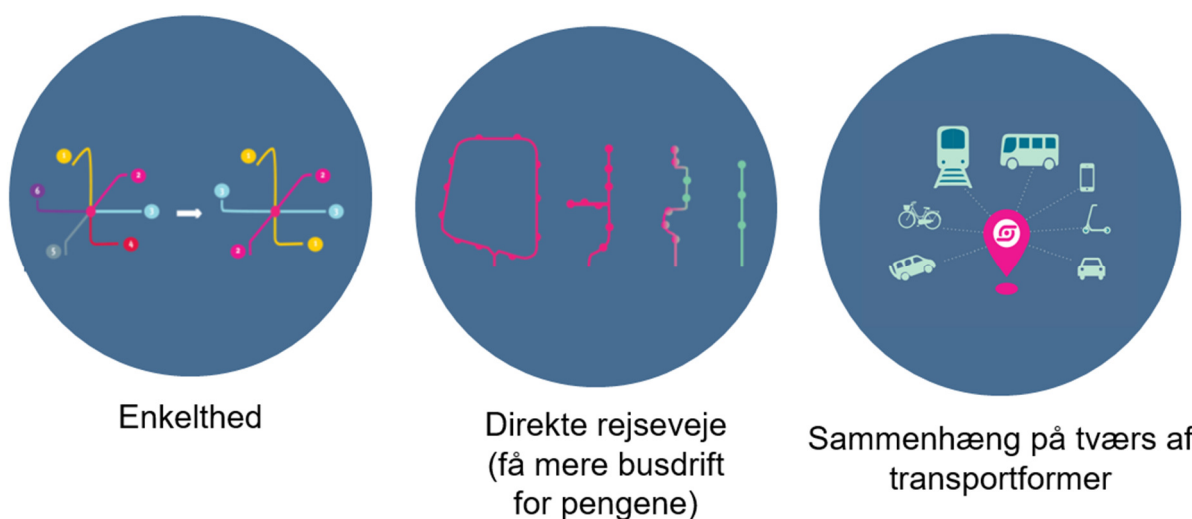
2. Rammer og metode

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 økonomisk 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.

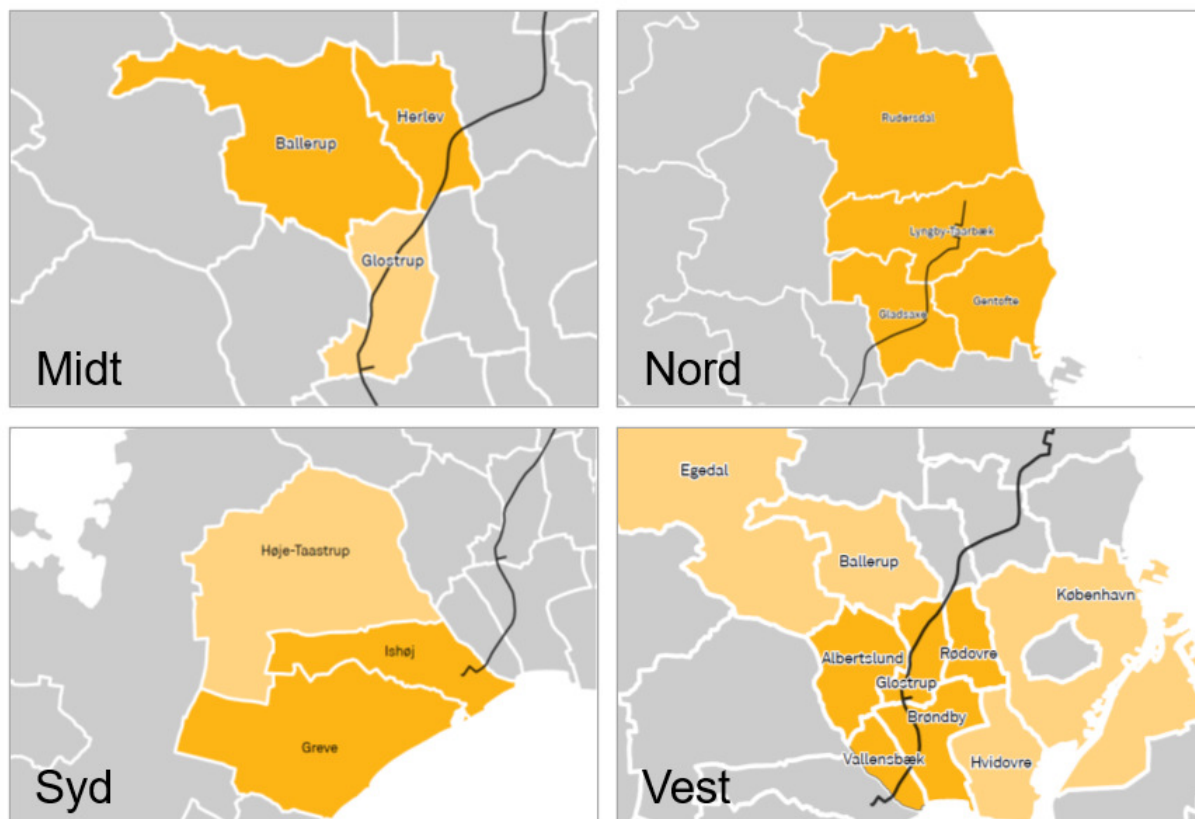
Proces og dialog på tværs

Ligesom borgerne rejser på tværs af kommunegrænser, er busnettet i Ringbyen også planlagt på tværs af kommunegrænser. Det betyder, at fremtidige tilpasninger skal sket 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.

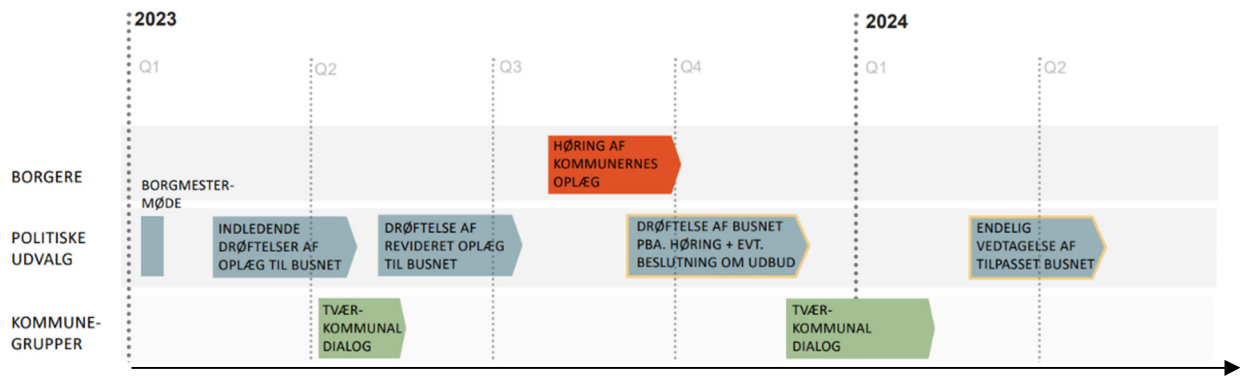


Figur 4 - De fire kommunegrupper i Nyt Ringnet samarbejdet

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 Vallensbæk

Vallensbæk Kommune har i 2022 vedtaget en trafikstrategi, der lægger vægt på at fremme den bæredygtige trafik, herunder et udbygget kollektivt trafiknet, der spiller optimalt sammen på tværs af letbane, S-to og busser. Letbanen løber gennem den sydlige del af kommunen, og tilpasningerne af busnettet skal understøtte, at både den nordlige og sydlige del af kommunen har attraktive og direkte forbindelser til letbanen.

Vallensbæk arbejder aktivt for at forbedre klima og miljø. Kommunen er med DK2020 klimaprojektet. Det betyder, at kommunen har forpligtet sig til at udvikle og realisere en klimahandlingsplan, der lever op til Parisaftalens mål om klimaneutralitet og klimatilpasning senest i 2050 - og med ambitiøse delmål for CO₂-besparelser før da. Bæredygtig mobilitet er et væsentligt element i klimaarbejdet. Det at flytte trafikanter fra biltrafikken og over i den kollektive trafik vil både bidrage til at nå målet om CO₂-neutralitet og vil reducere støj fra trafikken.

Busnettet skal sikre gode forbindelser internt i kommunen og understøtte, at alle borgere har gode muligheder for at komme til og fra job, indkøb, natur og grønne områder, skole, pasnings- og fritidstilbud mm., så der er optimale betingelser for et sundt og aktivt liv, som beskrevet i kommunens trafikstrategi.

Vallensbæk betjenes i dag af de lokale linje 143, 144 og 166 samt den regionale linje 300S, der erstattes af den kommende letbane.

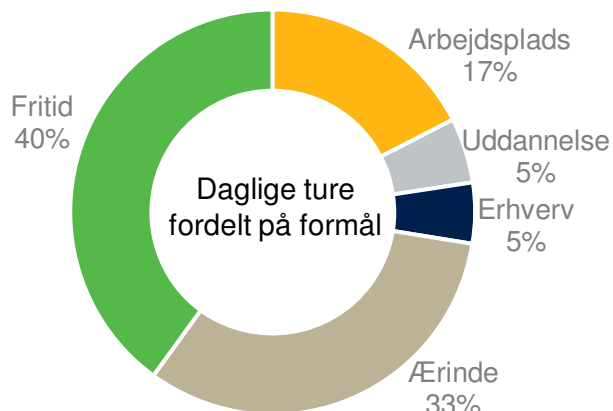
Forbindelse til letbanen

Movia har gennemført en række analyser i forbindelse med arbejdet med tilpasning af busnettet til den kommende letbane i Ring 3, herunder en tilbringeranalyse der har vurderet, hvor der er behov for at styrke bustilbringertrafikken til letbanen ud fra nuværende antal skift fra bus til 300S og 30E (nu nedlagt). Analysen viser, at tilbringerfunktionen mellem bus og letbane overordnet set skal styrkes. Selv om der i Vallensbæk ikke umiddelbart er behov for at ændre i busdriften i forhold til tilbringerfunktionen til letbanen, har flere nabokommuner behov og ønske om at styrke sammenhængen mellem bus og letbane i deres kommune. Fx er der et ønske om at koble Rødovre Centrum (Rødovre Kommune) bedre op på letbanen, ligesom Brøndby Kommune også har et ønske om at styrke sammenhængen mellem busser og letbane ved Kirkebjerg og Brøndbyvester.

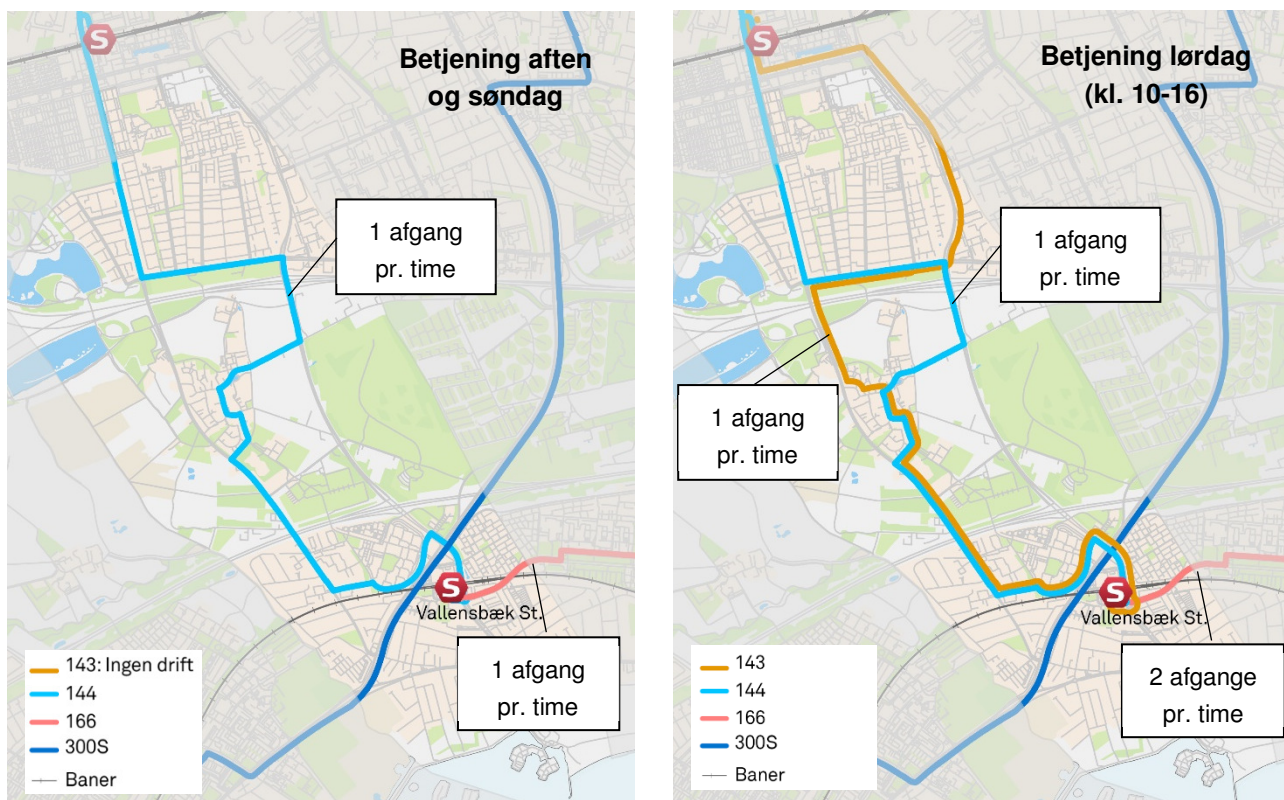
Det åbner bl.a. op for muligheden for, at der kan oprettes en direkte busforbindelse fra Vallensbæk St. til Rødovre Centrum, ligesom der er foreslået en ny linje oprettet mellem Albertslund St. og Glostrup, der vil give borgerne i Vallensbæk Nordmark en mere direkte forbindelse til letbanen i Kirkebjerg. Movia har endvidere foreslået, at betjeningen mellem Vallensbæk Nordmark og Vallensbæk St. med fordel kan styrkes.

Styrket aften- og weekend betjening

Det nuværende busnet i Vallensbæk har meget begrænset busdrift i aftentimerne og i weekenden. 40 % af borgernes ture er fritidsture (jf. DTU's Transportvaneundersøgelse). Derfor er det vigtigt også at sikre god busbetjening om aftenen og i weekenden, så borgerne har gode muligheder for at vælge bæredygtig transport på deres fritidsture fremfor at være afhængige af bil.



Figur 6 Vallensbæks borgeres daglige ture fordelt på formål med turer². 40 % af turene er fritidsture.



Figur 7 Til venstre: Aften- og søndags betjening i det nuværende busnet. Til højre: Betjening lørdag kl. 10-16. Fra kl. 16-24 kører linje 143 ikke og kører linje 144 som om søndagen.

² "Arbejdsplads" omfatter ture til og fra arbejde, men ikke i løbet af arbejdstiden. "Uddannelse" omfatter ture til og fra skole eller uddannelsessted. "Erhverv" omfatter fx kundebesøg i forbindelse med arbejde, forretningsrejser, erhvervstransport såsom gods, postbud eller avisbud og erhvervstransport af personer. "Ærinde" omfatter fx indkøb, lægebesøg, bank, bilværksted samt hente eller bringe personer fra transportmiddel eller aktivitet. "Fritid" omfatter fx fritidshjem/SFO, besøge familie/venner, forlystelser såsom biograf, cafe, restaurant mv., sport, sommerhus/kolonihavehus, gåtur, cykeltur mv. og ferie eller udflugt. For en mere detaljeret beskrivelse af definitionerne henvises til DTU's Transportvaneundersøgelse.

Forslag til tilpasninger

Med etableringen af letbanen vil der ikke længere vil være et behov for at busbetjene Ring 3 korridoren, når letbanen åbner. Til gengæld er der et behov for at sikre god sammenhæng i det kollektive net. Derfor har Movia i samarbejde med kommunens forvaltning set på mulige løsninger for busdriften i Vallensbæk.

Linje 143/144:

Linje 143 og 144 er de primære buslinjer i Vallensbæk, hvor de forbinder kommunen mellem nord og syd. I dag kører begge linjer gennem Vallensbæk, Albertslund og Ballerup kommuner med slutrejsemål på Ballerup St. Linje 144 kører via Ledøje og Egedal.

Der er to problemstillinger vedrørende de to buslinjer på strækningen gennem Vallensbæk:

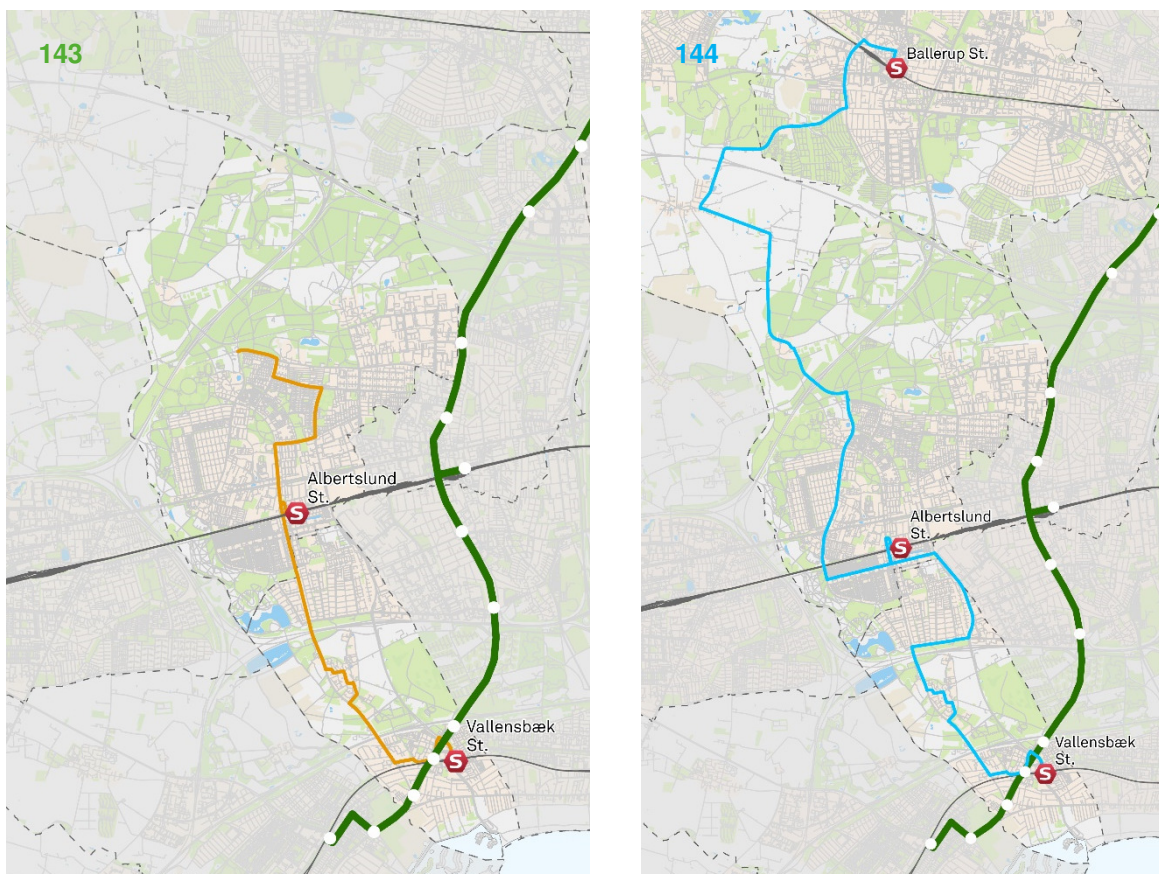
- **Køreplanen er vanskelig at overskue.**
I Vallensbæk kører linje 144 ad én rute i dagtimerne og en anden i aftentimerne samt om søndagen. Begge buslinjer kører på meget forskellige minuttal i løbet af dagen. Det gør det svært for passagererne at gennemskue køreplanen og at planlægge deres rejse.
- **Der er få afgang om aftenen og i weekenden**
I dagtimerne har de to buslinjer tilsammen ca. 2,5 afgang i timen. Linje 143 kører ikke om aftenen og ikke på søndage. Det vil sige, at efter kl. 18.30 på hverdage kører busserne kun én gang i timen. Det samme gælder lørdag før kl. 10 og efter kl. 16 samt hele søndag.

Det foreslås at forenkle linjerne på hele strækningen mellem Vallensbæk St. og Ballerup St. og gøre dem til to mere individuelle linjer. Samtidig foreslås det at gøre køreplanen mere enkel og regelmæssig, samt at udvide driften om aftenen og i weekenden.

I Vallensbæk består forslaget i at lade begge buslinjer følge samme linjeføring ad Vejlegårdsvej mellem Vallensbæk St. og Vallensbækvej. Herfra betjener 144 Vallensbækvej og Vallensbæk Torvevej med én afgang i timen, og 143 betjener Vejlegårdsvej med to afgang i timen.

Buslinjerne vil ikke længere køre ad Brøndbyvej. Det betyder på den ene side, at de to stoppesteder på Brøndbyvej, Vallensbæk Kirke og Vallensbæk Torvevej, ikke længere vil blive betjent. Der er dog relativt få passagerer, der benytter disse stoppesteder (mindre end 5 pr. hverdag). På den anden side betyder det også, at busserne ikke længere skal foretage venstresving fra Brøndbyvej til Vallensbæk Torvevej. Der er store kapacitetsproblemer i krydset i myldretiden, hvilket ofte medfører forsinkelser for busdriften i dag.

Nord for Vallensbæk vil linje 144 betjene Herstedvester i Albertslund og fortsætte videre mod Ballerup St. 143 vil køre ad Damgårdsvvej gennem Albertslund og slutter ved Galgebakken (sydøst for Motorring 4). Begge buslinjer betjener Albertslund St., og linjerne vil skabe forbindelse til Vallensbæk St., hvor det både vil være muligt at skifte til letbanen, andre busser og S-banen imod Køge/København.



Figur 8 Foreslået linjeføring. Til venstre: linje 143. Til højre: linje 144.

Der er opstillet et basisforslag med mulighed for tilkøb i form af udvidet aften- og weekenddrift. I basisforslaget kører linje 143 i samme tidsrum som i dag. Det vil sige indtil kl. 18 på hverdage og indtil kl. 16 om lørdagen. Linje 143 vil forsat ikke have søndagsbetjening i basisforslaget.

144 kører med én afgang i timen fra kl. 6-24 på hverdage og kl. 8-24 i weekenden.

Som et muligt tilkøb foreslås det at udvide aftendriften på linje 143 til kl. 24 på alle ugens dage, at driften lørdag starter kl. 7 (tre timer tidligere end i dag), samt at linjen fremover får drift om søndagen fra kl. 7-24.

| | | Basisforslag | Tilkøb |
|-----|-----------------|---|---|
| 143 | Hverdage | Drift kl. 6 - 18 2 afgange pr. time | Drift kl. 6 - 24 Kl. 20-24: 1 afgang pr. time |
| | Lørdag | Drift kl. 10 - 16 1 afgang pr. time | Drift kl. 7 - 24 1 afgang pr. time |
| | Søndag | Ingen drift | Drift kl. 7 - 24 1 afgang pr. time |
| 144 | Hverdage | Kl. 6-24: 1 afgang pr. time | Ingen tilkøb foreslås |
| | Lørdag | Kl. 8-24: 1 afgang pr. time | |
| | Søndag | | |

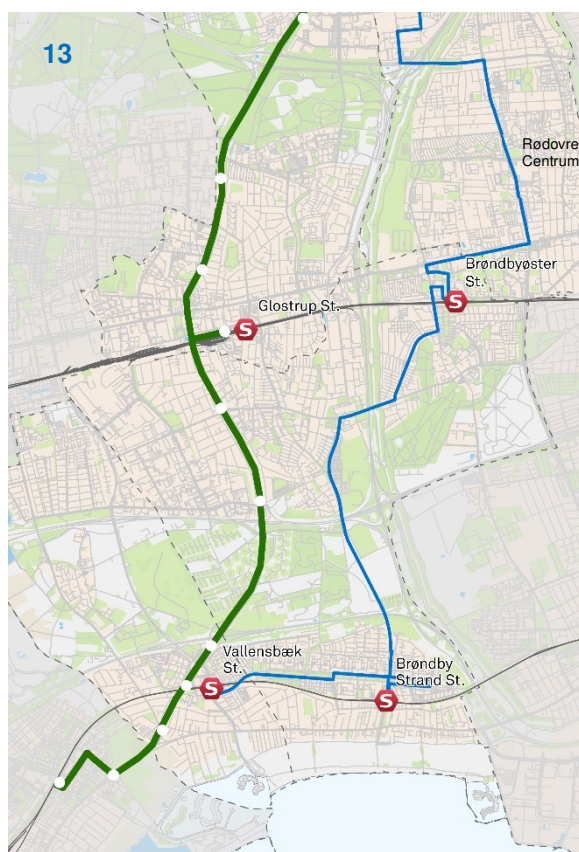
Basisforslaget vil medføre et øget tilskudsbehov på ca. 0,0-0,2 mio. kr. og vil give 10.000 flere passagerer end i dag. Tilkøbet med yderligere drift på linje 143 aften og weekend vil koste ca. 0,5-0,6 mio. kr. mere og vil give 30.000 yderligere passagerer.

Linje 166 og 13

Linje 166 giver i dag forbindelse til bl.a. Glostrup St. og store dele af Gladsaxe. Der vil helt overordnet set ikke være samme behov for, at linje 166 kører fra Vallensbæk St. til Glostrup St., når letbanen åbner, da letbanen vil være et mere attraktivt transportmiddel i den rejserelation. Derfor arbejder Movia med en løsning, hvor linjen afkortes ved Brøndby Strand St. I stedet erstattes betjeningen på strækningen mellem Brøndby Strand St. og Vallensbæk St. af linje 13.

Linje 13 kører i dag mellem Rødovre Centrum og Brøndby Strand St, men påtænkes forlænget til Vallensbæk St. i syd. Samtidig er der tanker ift. at forlænge linjen til Rødovre Nord St.

Der vil derfor fortsat være den nødvendige betjening af Strandesplanaden og områderne i Brøndby. Vallensbæk Kommunes borgere i den sydlige del af kommunen vil med denne løsning få en ny direkte forbindelse til Rødovre Centrum.



Figur 9 Foreslået linjeføring for linje 13

Der lægges som udgangspunkt op til at linje 13 kører med samme frekvens som 166 gør i dag. Det vil sige, at såvel økonomi som passagertal vil være uændret. 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 13. Buslinjen kører en meget kort strækning i Vallensbæk, og det vil derfor ikke have væsentlig betydning for økonomien i Vallensbæk.

Linje 149

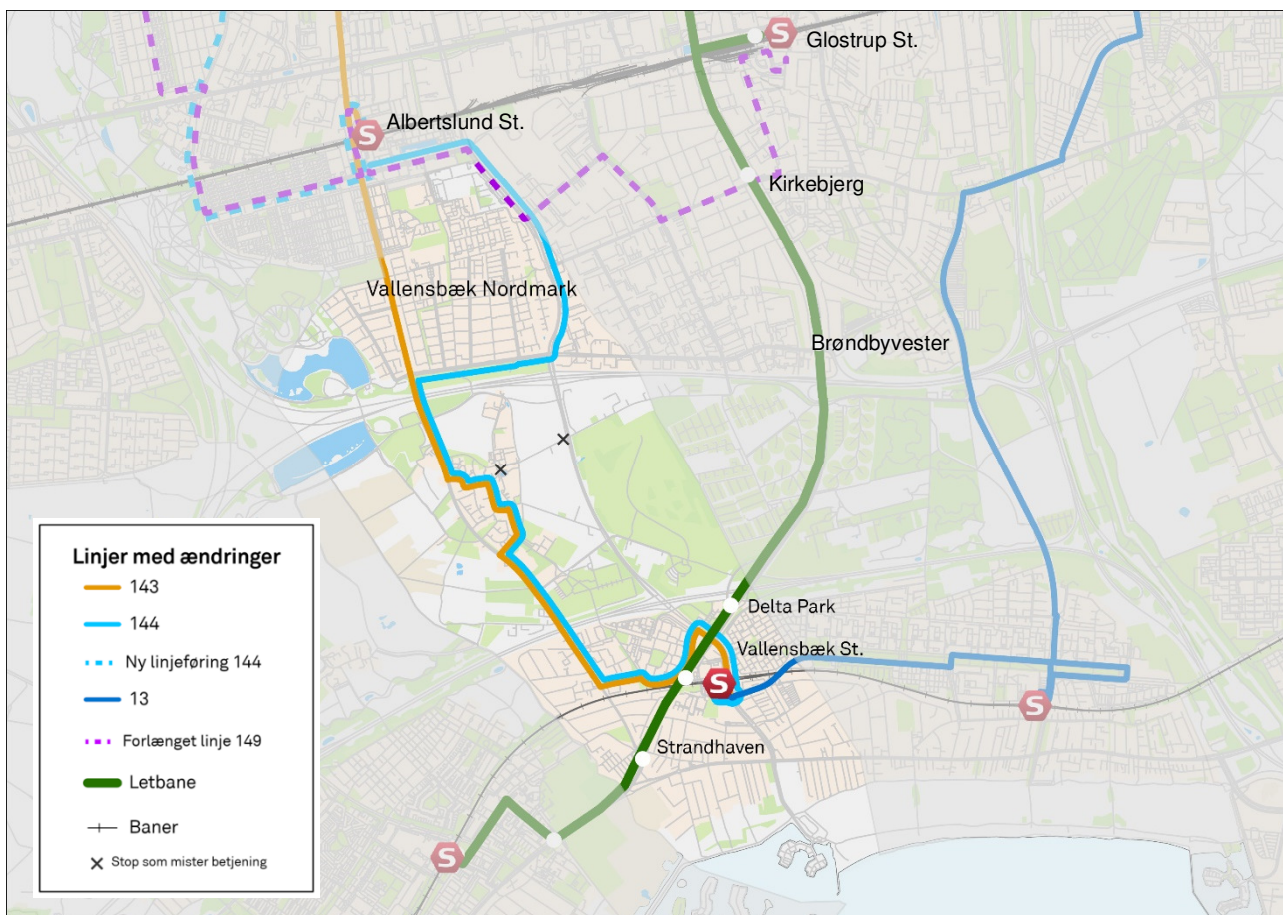
For at imødesee Brøndby Kommunes ønske om styrket busbetjening ved deres letbanestationer har Movia foreslået, at linje 149 forlænges til at betjene strækningen mellem Albertslund St. Glostrup St. syd for S-banen. Pt. arbejdes der med en linjeføring via Nordmarks Alle forbi "Nordporten", Vallensbæk Torvej (betjening af nordøstlige del af Nordmarken), Kornmarksvej igennem industrikvarteret til Kirkebjerg St. (letbanestation) og videre igennem Brøndby. Bussen kører med to afgang i timen i dagtimerne.

Da denne er en ny busrute i Vallensbæk, vil det give en merudgift til busdriften i størrelsesordenen 0,1-0,2 mio.kr. pr år. Til gengæld vil det styrke betjeningen af beboerne i Nordmarken og give en mere direkte rejsevej til letbanen.



Figur 10 Foreslået linjeføring for linje 149

Samlet forslag



Figur 11 Samlet forslag til tilpasset busnet

Fordele

- Linje 143 og 144 får en enkel linjeføring og en mere overskuelig køreplan. Det gør det nemmere for passagererne at planlægge deres rejse.
- Omlægningen af linje 143 og 144 vil betyde, at de to busser stopper ved Korsagergård og Ridecentret på alle afgang (3 afgang i timen i dagtimerne i stedet for én afgang pr. time i dag).
- Linje 149 skaber en god og direkte forbindelse mellem Vallensbæk Nordmark og letbanen ved Kirkebjerg.
- Forslaget vil give 25.000 flere påstigere i Vallensbæk

Ulemper

- Stoppestederne på Brøndbyvej, der i dag benyttes af mindre end 5 passagerer pr. hverdag, vil ikke længere blive betjent.

Det foreslåede tilkøb indeholder en udvidelse af driften i aftentimerne samt i weekenden. Fordelen ved dette er, at det i høj grad vil understøtte borgernes mobilitet og mulighed for bæredygtige transportmiddelvalg i forbindelse med fritidsture og dermed øge passagertallet. Ulempen er, at det vil give et øget tilskudsbehov.

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.

Tabellen viser pris og passagereffekt for basisforslaget samt for eventuelle tilkøb. Prisen for tilkøb skal lægges til prisen på grundforslaget.

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.

| Linje | Basis/ Tilkøb | Beskrivelse | Frekvens Antal ture pr. time (myldretid,dag,aften,nat) | Passagerer | Ændret tilskudsbehov | |
|-------|------------------|---|--|------------|---------------------------|----------------------------|
| | | | | | Basis (mio.kr. pr. år) | Tilkøb (mio.kr. pr. år) |
| 13 | Basis | Linje 13 overtager driften mellem Vallensbæk St. og Brøndby Strand St. (i stedet for linje 166) og giver en ny direkte forbindelse til Rødovre Centrum. | Hverdag (3,2,1,0) Weekend (2,1,0) | 30.000 | 0,3 til 0,4 mio. kr. | - |
| 143 | Basis | Linjen får drift mellem Vallensbæk St. og Albertslund nord. Linjen vil betjene Vejlegårdsparken, Vallensbæk Landsby og Albertslund St. | Hverdag (2,2,0,0) Lørdag (1,0,0) Søndag (0,0,0) | Uændret | 0,0 til 0,1 mio. kr. | |
| | Tilkøb | Udvidet aftendrift, drift lørdag morgen og drift søndag | Hverdag (2,2,2,0) Lørdag (1,1,0) Søndag (1,1,0) | 30.000 | - | 0,5 til 0,6 mio.kr. |
| 144 | Basis | Linjen får drift mellem Vallensbæk St. og Ballerup St. Linjen vil betjene Vejlegårdsparken, Vallensbæk Landsby, Vallensbæk Torvevej, Albertslund St., Ledøje og Ballerup St. | Hverdag (1,1,1,0) Weekend (1,1,0) | 10.000 | 0,0 til 0,1 mio. kr. | - |
| 149 | Basis | Ny rute mellem Glostrup Nord St., Albertslund St. og Kirkebjerg St. Linjen vil fungere som tilbringer til S-tog og letbanen. I Vallensbæk vil linjen betjene den nordøstlige del ved Vallensbækvej. | Hverdag (2,2,1,0) Weekend (1,1,0) | 15.000 | 0,1 til 0,2 mio. kr. | - |
| 166 | Basis | Afkortes ved Brøndby Strand, | | -30.000 | -0,3 til -0,4 | - |

| | | | | | | |
|---|---------------|--|--|---------------|-----------------------------|-----------------------------|
| | | og erstattes af linje 13 i Vallensbæk | | | mio. kr. | |
| I alt | Basis | <ul style="list-style-type: none"> • Forenklet busnet • Forbindelse mellem Vallensbæk Nordmark og letbanen | | 25.000 | 0,0 til 0,5 mio. kr. | |
| | Tilkøb | <ul style="list-style-type: none"> • Udvidet aftendrift, drift lørdag morgen og søndagsdrift på linje 143 | | 30.000 | | 0,5 til 0,6 mio. kr. |
| Samlet effekt af Basis og Tilkøb | | | | 55.000 | 0,5 til 1,1 mio. kr. | |

Den videre proces

Oplægget til tilpasning af busnet i Nyt Ringnet er blevet behandlet politisk i nogle af de berørte kommuner i løbet af foråret 2023, mens andre kommuner planlægger at behandle forslagene i august 2023. I Kommune-gruppe Vest er der desuden blevet afholdt et fælles udvalgs-møde for de faglige udvalg i Albertslund, Brøndby, Glostrup og Vallensbæk medio maj 2023. De fire kommuner har meddelt, at de ønsker at gennemføre en fælles borgerdialog i oktober 2023. Movia vil efter de lokale drøftelser og behandlinger af oplægget til Nyt Ringnet samt på baggrund af kommunernes tilbagemelding vedr. borgerdialogen 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 senere i efteråret 2023.

En eventuel genbehandling i efteråret skal sikre, at der ligger et afstemt oplæg på tværs af kommunerne forud for den endelige trafikbestilling i april 2024.