

Til

Rødovre Kommune

Dokumentnummer
1518772**Dato**
14 02 2023**Kopi til**

CIH

Sagsbehandler
MKL**Direkte**
+45 36 13 15 56CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798**Nyt Ringnet - Tilpasning af busnet i Rødovre**

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 Rødovre.

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 Rødovre 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 Rødovre	10
	Forslag til tilpasninger	12
	Økonomi og forbehold	19
	Fysiske tiltag	21
	Den videre proces	22

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 ryggraden, men kan dog ikke stå alene. For at indfri letbanens potentiale kræver det, at borgerne oplever den samlede kollektive transport som sammenhængende og dermed attraktiv. Her er busnettets rolle at sikre både lokale busforbindelser og særligt dem, der går på tværs af kommunegrænser, vil være afgørende for, om borgerne oplever det kollektive trafiknet som sammenhængende og attraktivt. Derfor er Movia sammen med to regioner og 13 kommuner i gang med at undersøge, hvilke tilpasninger af busnettet, der vil være behov for i de kommende år. De 13 kommuner er vist på figur 1 og omtales i det følgende som Nyt Ringnet-korridoren.



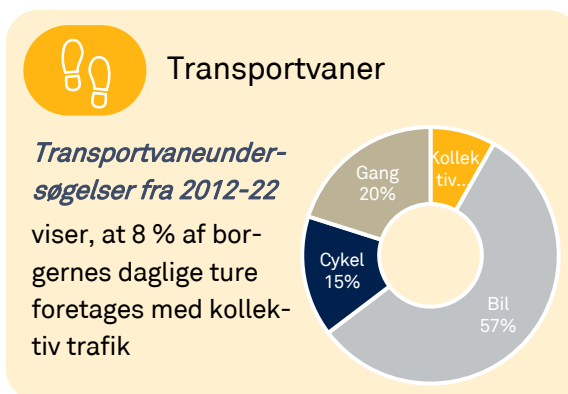
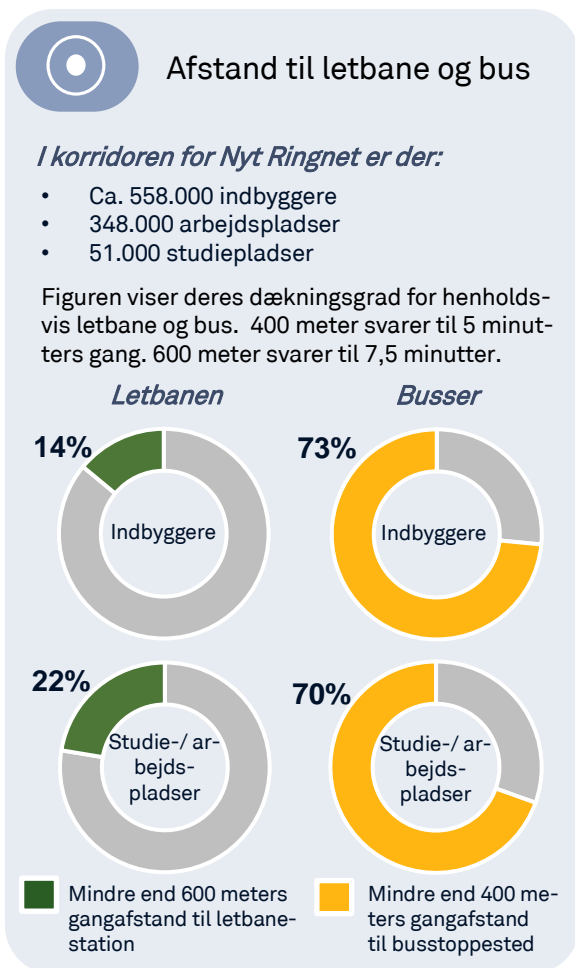
Figur 1: Kortet viser de 13 kommuner, som indgår i Nyt Ringnet-korridoren, og de fire nabokommuner, som følger projektet.

Samarbejde og koordinering blandt kommuner skal sikre letbanens målsætninger

Når letbanen åbner i 2025, er forventningen, at passagertallet i Ring 3 stiger markant, og der er tidligere sat en ambitiøs målsætning om 13-14 millioner årligt rejsende. En del af grundlaget for den forventede passagervækst skal findes i den omfattende byudvikling langs letbanen.

Den kollektive transport udgør i dag 8 pct. af alle ture i Nyt Ringnet-korridoren. Næsten hver tredje kollektive tur sker i kombination med S-tog, mens mindre end hver 10. kollektive tur sker i kombination med linje 300S, der erstattes af letbanen. En målsætning må derfor være, at andelen af kollektive ture i korridoren øges, ligesom andelen af ture, der sker i kombination med letbanen bør øges ift. den nuværende andel for linje 300S.

Nøgletal for Nyt Ringnet-korridoren



Kun gennem et koordineret og sammenhængende mobilitetstilbud langs letbanen og på tværs af kommunegrænser i Ringbyen, bliver det muligt at understøtte letbanens målsætning og indfri dens potentiale. Letbanen giver i sig selv et markant kvalitetsløft af den kollektive transport. I dag ligger ca. 14 pct. af indbyggerne og ca. 22 pct. af studie- og arbejdspladser i Nyt Ringnet-korridoren indenfor 600 meters gangafstand af en af de kommende letbanestationer. 70 pct. af alle indbyggere, studie- og arbejdspladser i korridoren ligger mindre end 400 meters gang fra et busstoppested. En vigtig del af en tilpasning af busnettet handler om at øge letbanens opland ved at skabe gode forbindelser til de nye letbanestationer, således at den kommer flest muligt til gavn

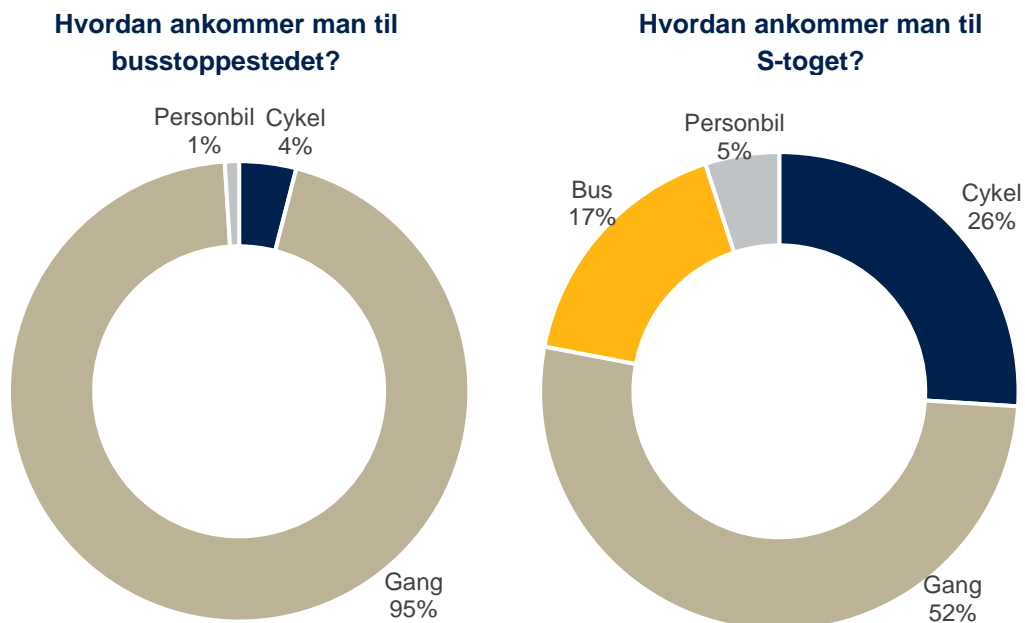
Fokus på at gøre den samlede rejse mere attraktiv

Borgerne transporterer sig på tværs af kommunegrænser. Derfor efterspørger de en kollektiv transport, der hænger sammen på tværs af transportmidler i en sammenhængende geografi. Fokusområderne i planlægningen af bustilpasningerne kredser primært om to områder. Sikring af god opkobling til letbanen og det øvrige banenet samt de elementer i den kollektive transport, som kunderne efterspørger - herunder forenkling, direkte forbindelser og sammenhæng på tværs. Derudover skal det sikres, at busnettet er forberedt til den byudvikling, der forventes i årene efter letbanens åbning. På den måde vil der også blive skabt grundfor, at ruterne (linjeføringerne) kan fastholdes, mens serviceniveauet (antal afgang) for betjeningen kan tilpasses i takt med den lokale udvikling.



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

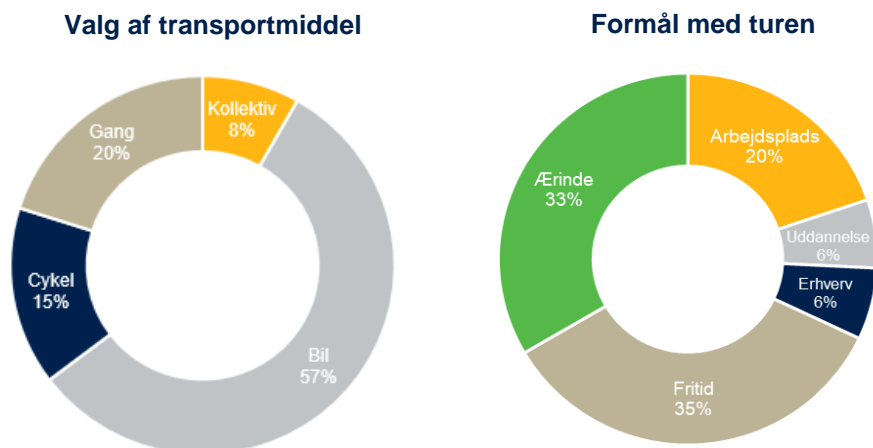
Kommunerne i Nyt Ringnet-korridoren består i høj grad af sammenhængende byområder med høj befolkningstæthed og flere større erhvervsområder. Det betyder, at der hver dag er mange mennesker, der transporterer sig til arbejde, studie mv. Busnettet skal både understøtte den lokale trafikbetjening og sikre god sammenhæng i hele korridoren. Et vigtigt aspekt i dette er at sikre gode skiftemuligheder på tværs af transportformer. I dag ankommer langt størstedelen af passagererne til busstoppestedet til fods. Det er derfor vigtigt at sikre gode sti- og gangforbindelser til stoppestedet. Til S-toget kommer omkring halvdelen af passagererne ved gang, mens cyklen og bussen er de næstmest anvendte transportmidler på turen til stationen. Man må forvente, at noget lignende vil være tilfældet ved letbanen, hvilket understreger vigtigheden af god sammenhæng mellem bus og letbane.



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

Attraktiv kollektiv transport både for pendlere og fritidsrejsende

I planlægningen af bustrafikken er der ofte stort fokus på at sikre høj frekvens og stor kapacitet i spidstimerne. Det er med til at understøtte, at den kollektive trafik er et attraktivt valg i forbindelser med rejser til og fra arbejde og studie. I de 13 Nyt Ringnet kommuner udgør arbejds- eller studierelaterede ture ca. 1/3 af de rejser, som borgerne tager i løbet af en dag. Heraf udgør kollektiv trafik 17 pct. af rejserne.



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

Samtidig udgør fritidsture også en ca. en tredjedel af borgernes daglige ture. Det er således også vigtigt, at bustrafikken bidrager til et attraktivt kollektiv trafiknet uden for myldretiden. I dag udgør kollektiv trafik kun 6 pct. af rejserne i forbindelse med fritid, og der er derfor et potentiale for at trække flere passagerer til den kollektive trafik, ved at styrke busdriften i eftermiddags- og aften timerne samt i weekenden.

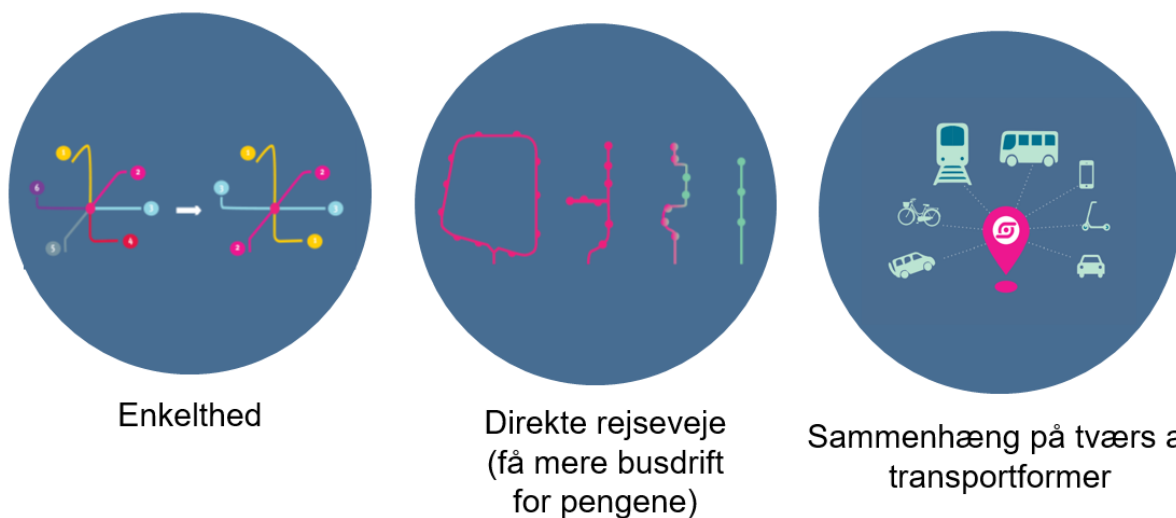
2. Rammer og metode

I arbejdet med at tilpasse busnettet har rammen for tilpasningen været en vigtig parameter i planlægningen. Movia har derfor i samarbejde med kommunens administration drøftet rammerne, herunder lokale fokusområder og den økonomiske ramme, for oplægget til et tilpasset busnet.

Planprincipper

Ud over rammerne for arbejdet med tilpasning busnettet til letbanen og den lokale byudvikling, er der også taget udgangspunkt i nogle af de planlægningsprincipper, der fungerer i den geografi Nyt Ringnet dækker og som kundepræferenceundersøgelser viser at borgerne efterspørger.

De tre primære principper for planlægningen af Nyt Ringnet har været at skabe god sammenhæng i den kollektive transport gennem gode forbindelser til baner, herunder letbanen, og knudepunkter, at effektivisere driften gennem mere direkte ruter og at skabe enkelhed i nettet. Nedenstående figurer illustrerer principperne.



Figur 3 - Principper for planlægningen

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

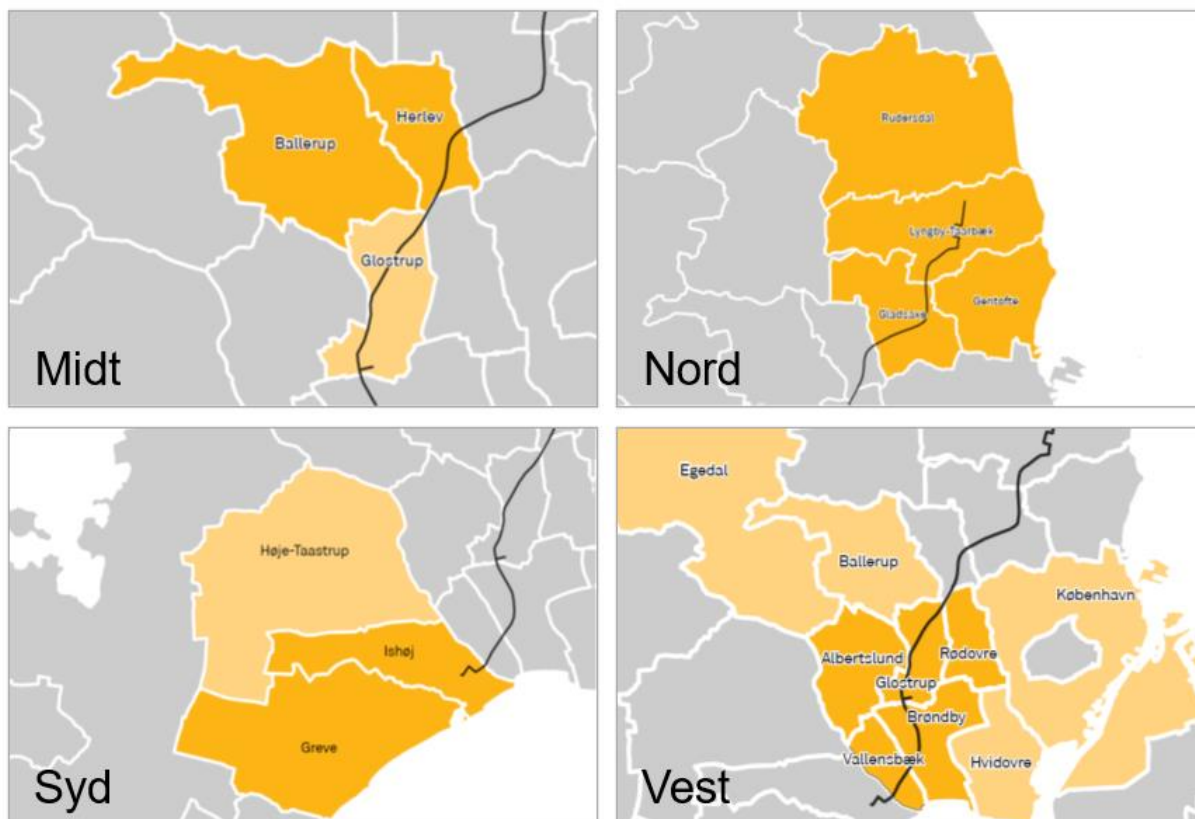
Proces og dialog på tværs

Ligesom borgerne rejser på tværs af kommunegrænser, er busnettet i Ringbyen også planlagt på tværs af kommunegrænser. Det betyder, at fremtidige tilpasninger skal ske i tæt samarbejde mellem kommunerne, så busnettet skaber sammenhæng på tværs af kommunegrænser. For at fokusere arbejdet med at koordinere på tværs af kommunegrænser foreslås, at kommunerne i planlægningsprocessen inddeles i fire kommunegrupper. Kommunegrupperne¹ er opdelt geografisk efter hvilke buslinjer, de har tilfælles. Der er

¹ Kommunegruppernes inddeling:

- Nord: Rudersdal, Lyngby-Taarbæk, Gladsaxe og Gentofte, samt Region Hovedstaden.
- Midt: Primært Ballerup og Herlev samt Region Hovedstaden. Sekundært Glostrup og Gladsaxe.
- Vest: Primært Albertslund, Glostrup, Rødovre, Vallensbæk og Brøndby, samt Region Hovedstaden. Sekundært Egedal, Ballerup, Hvidovre og København.
- Syd: Primært Ishøj og Greve, samt Region Hovedstaden og Region Sjælland. Sekundært Høje-Taastrup.

kommuner, som ikke har en direkte kobling til den kommende letbane, men som stadig er en del af Nyt Ringnet. Det skyldes, at der er et stort potentiale for at skabe sammenhæng mellem disse kommuner og letbanen og på den måde styrke de tværgående forbindelser i korridoren.

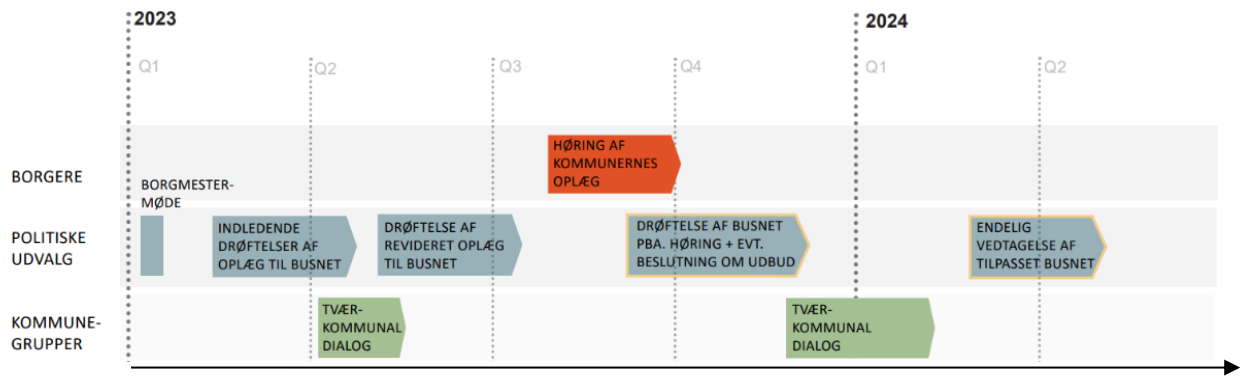


Figur 4 - De fire kommunegrupper i Nyt Ringnet samarbejdet

Movias administration har i samarbejde med en teknisk direktør-gruppe udarbejdet et forslag til en fælles planlægningsproces kan forløbe, jf. figur 5. I processen frem mod beslutningen om tilpasninger af busnettet er der indlagt mulighed for op til to politiske behandlinger forud for en eventuel borgerinddragelse i efteråret 2023. Samt to efterfølgende behandlinger. Movia anbefaler, at der i 2023 fokuseres på at beslutte selve busnettet både lokalt og i den samlede geografi. Senere i foråret 2024 lægges op til, at den endelige beslutning får fokus på at fastlægge serviceniveauet for de enkelte buslinjer, herunder hvilke frekvenser, der skal være i betjeningen.

Det er forventningen, at behovet for møder stiger, jo tættere man kommer på selve beslutningen om Nyt Ringnet. Movia foreslår, at de fire kommunegrupper indgår som hjælp til afgrænsning af den tværgående politiske dialog. Processen kan understøtte, at kommuner og regioner kan koordinere deres trafikbestilling af bustilpasninger i april 2024, hvorefter Movia kan nå at få gjort dem klar til drift i forbindelse med åbning af letbanen i 2025.

Som udgangspunkt lægger Movia op til en fælles borgerdialog. En borgerdialog på tværs af de involverede kommuner og regioner kan vise sig at være af høj værdi. Det er gennem en fælles borgerdialog, at borgere (og virksomheder) kan opnå en dybere indsigt i planlagte ændringer i busnettet i forhold til alle led af deres rejsebehov, hvilket åbner for en stærkere imødekommenhed for fremtidige beslutninger.



Figur 5 - Proces frem mod bestilling af Nyt Ringnet

Koordinering ift. udbud

I Movias område genudbydes busdriften løbende i en proces, der følger den ordinære trafikbestillingsproces. I Ringbyen står flere buslinjer over for at skulle genudbydes og indgår i udbuddene A22 og A23. Da beslutningstidspunktet for Nyt Ringnet afviger fra den ordinære trafikbestillingsproces, betyder det, at der for de omfattede buslinjer skal tages stilling, hvilken drift der skal genudbydes og/eller idriftsættes allerede i oktober 2023. På baggrund af administrativ dialog med de berørte kommuner vil Movia udarbejde et udbudsgrundlag, der peger ind i den forventede betjening, men også rummer den fornødne fleksibilitet.

3. Nyt Ringnet

Fokusområder i Rødovre

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 Rødovre, som med letbanen får en station i den nordlige del af kommunen. Kommunen har særligt fokus på at sikre god forbindelse til den nye station, samt binde kommunen bedre sammen mellem nord og syd.

Flere steder i kommunen er der gennem de seneste år sket en byudvikling, ligesom yderligere byudvikling og omdannelse er på vej. Herunder byudvikling af bykernen i den centrale del af kommunen og området omkring den nordlige del af Islevdalvej, der med den nye lokalplan giver mulighed for etablering af kontorarbejdspladser.

Letbanen vil have en station i kommunen, Rødovre Nord St., der er placeret i den nordvestlige del.

Eksisterende busnet

Rødovre har 11 kommunale buslinjer, heraf 2 A-busser med høj frekvens, 8 lokale linjer og en servicebuslinje. Hertil kommer at kommunen også betjenes af to regionale busser, en S-buslinje og en natbus.

I den sydlige del kører linje 7A fra Rødovrehallen ad Rødovre Parkvej, Tårnvej og Roskildevej til bl.a. Frederiksberg Allé St., Hovedbanegården og Ny Ellebjerg St. Linje 13 kører fra Rødovre Centrum til Brøndby Strand St. via Tårnvej og Roskildevej.

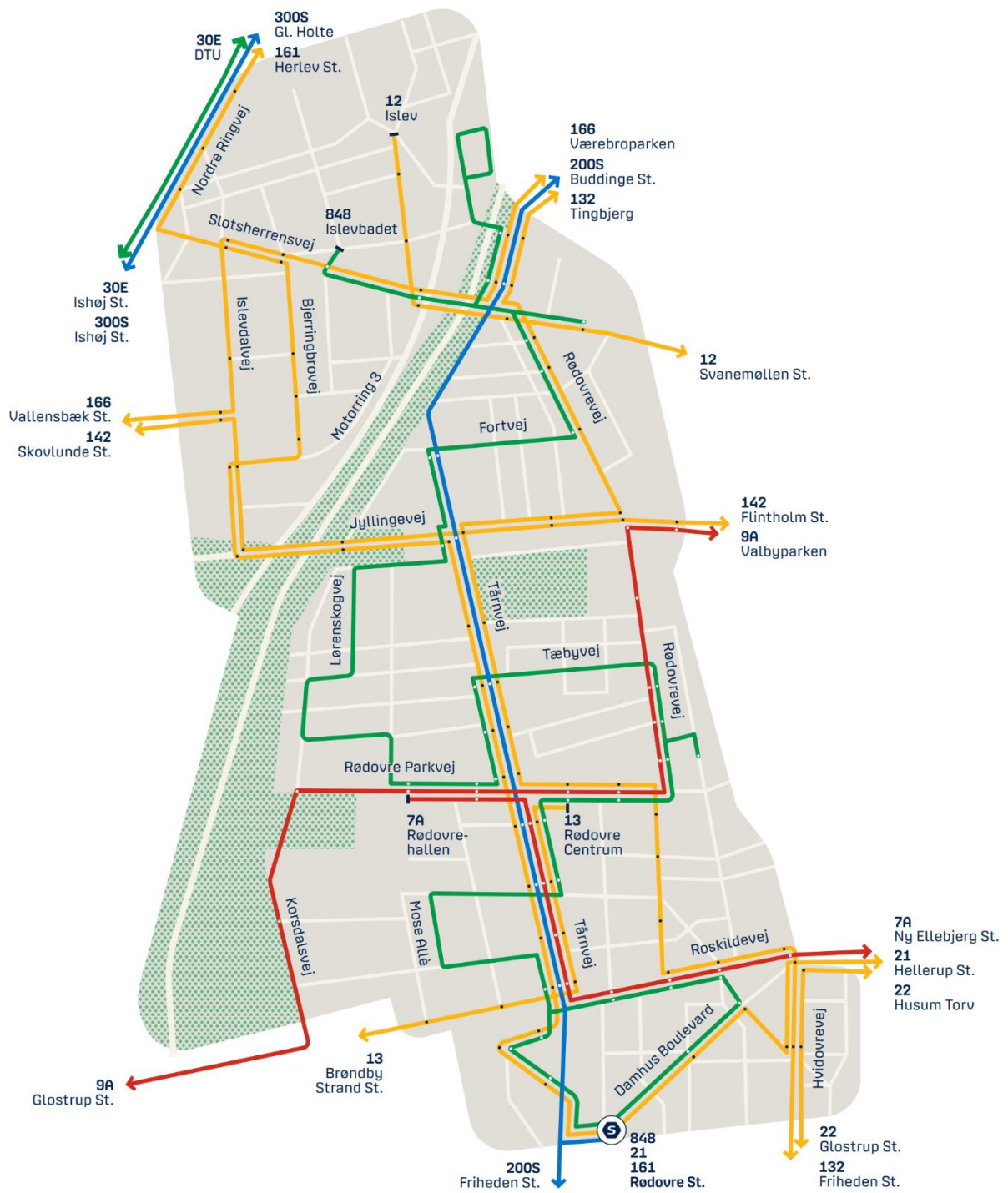
Linje 21 og 22 kører i den sydøstlige del af kommunen. Linje 21 kører mellem Rødovre St. og Hellerup St. Linje 22 kører mellem Glostrup St. og Husum Torv, og betjener Damhustorvet og Hvidovrevej og giver bl.a. forbindelse til Flintholm St., Hvidovre St. og Hvidovre Hospital.

Linje 132 og 161 forbinder den nordlige og sydlige del af kommunen. 132 har endestationer i Tingbjerg og Friheden St., med Rødovre Centrum som lokalt knudepunkt. Linje 161 kører mellem Rødovre St. og Herlev St.

Mellem sydvest og øst kører linje 9A fra Glostrup St. ad Korsdalsvej, Rødovre Parkvej, Rødovrevej og Jyllingevej til bl.a. Flintholm St. og videre til Kongens Enghave.

Linje 12 kører mellem Islev og Svanemøllen St. og kører blandt andet ad Slotsherrensvej. Linje 142 kører mellem Skovlunde St. og Flintholm St. og kører ad Islevdalvej og Jyllingevej gennem Rødovre Kommune. Linje 166 kører mellem Vallensbæk St. og Værebroparken, og kører ad Islevdalvej, Slotsherrensvej og Tårnvej.

Servicebussen kører mellem Rødovre St. i syd og Islevbadet i nord med 4 afgang om dagen på hverdage og 2 afgang om lørdagen samt en ekstra afgang mellem Rødovre St. og Roskildevej.



Figur 6 Nuværende busnet

Forslag til tilpasninger

Der er opstillet et basisforslag, der tager udgangspunkt i et tilskudsbehov, der svarer til det nuværende. Desuden er opstillet en række tilkøbsmuligheder.

Linje 7A

Linje 7A har endestation ved Rødovrehallen og har i dag 8 afgang pr. time i dagtimerne. I basisforslaget er der lagt op til uændret drift på linje 7A. Det vil give uændret tilskudsbehov og passagertal på denne linje.

Muligt tilkøb

Som et muligt tilkøb forslås det, at 7A forlænges Rødovre Nord St. Det foreslås, at hver anden afgang får endestation ved Rødovrehallen, og hver anden afgang fortsætter ad Tårnvej og videre ad Slotsherrensvej. Det vil sige, at 7A vil køre med 4 afgang pr. time mellem Rødovre Nord St. og Rødovrehallen, og med 4 afgang pr. time mellem Rødovrehallen og Ny Ellebjerg St. Det vil skabe god forbindelse til letbanen fra store dele af kommunen, idet 7A vil køre med høj frekvens ad veje med stort passagergrundlag.

En eventuel forlængelse af 7A vil medføre et øget tilskudsbehov for Rødovre kommune på 1,3-1,5 mio.kr. Samtidig forventes antallet påstigere på 7A i Rødovre at stige med ca. 300.000 om året.



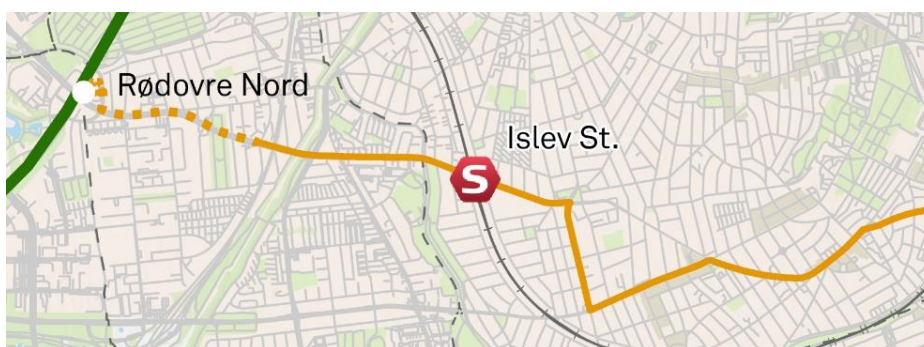
Figur 7 Forslået linjeføring for linje 7A som tilkøbsmulighed

Bemærk, at der i forbindelse med bustilpasningerne til Sydhavnsmetroen, også her ses på den fremtidige drift på linje 7A. Tilpasningerne i den sydlige ende af linjen er pt. ikke kendte, men kan påvirke linjens samlede økonomi. Movia vil genberegne linjens økonomi på baggrund af tilbagemeldinger fra både Rødovre og København.

Linje 12

Det foreslås, at linje 12 får endestation ved Rødovre Nord St. for at styrke forbindelse til letbanen. Det vil samtidig betyde, at linje 12 ikke længere betjener Viemosevej med endestation i Islev. Forslaget vil

medføre en lille reduktion i tilskudsbehovet på op til 0,1 mio. kr., og antallet af påstigere på linje 12 i Rødovre forventes at stige med ca. 10.000 om året.



Figur 8 Foreslået linjeføring for linje 12

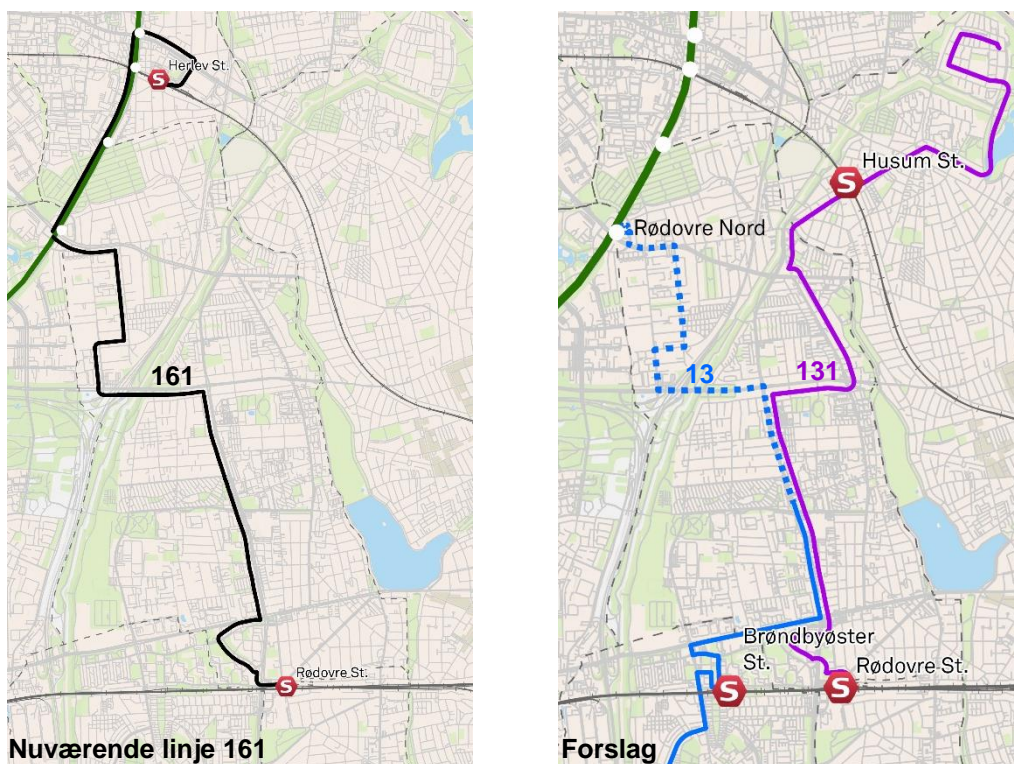
Muligt tilkøb

Som et muligt tilkøb foreslås det, at de ture på linje 12, der i dag ender ved Ålekistevej i Vanløse, forlænges til Rødovre Nord St. Således vil der i dagtimerne mellem Rødovre Nord St. og Vanløse være 4 afgang pr. time, ligesom på resten af linjen. Forslaget giver 100.000 flere påstigere på linje 12 i Rødovre, og vil medføre et øget tilskudsbehov på 1,0-1,2 mio. kr. om året.

Linje 161

For at forenkle det samlede busnet og styrke forbindelsen til letbanen, foreslås det at linje 161 nedlægges. Betjeningen mellem Rødovre Centrum og Rødovre Nord foreslås overtaget af linje 13, mens betjeningen mellem Rødovre Station og Rødovre Centrum foreslås erstattet af en ny linje 131.

Forslaget vil medføre et reduceret tilskudsbehov på 5,0 mio. kr., samt 240.000 færre påstigere på linje 161 i Rødovre Kommune. Det forventes at passagererne vil blive overflyttet til linje 13 og 131.

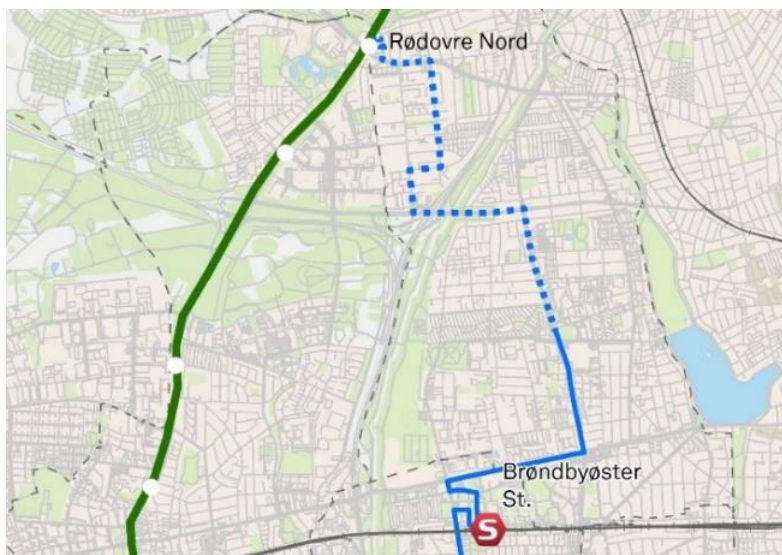


Figur 9 Til venstre: Nuværende linjeføring for linje 161. Til højre: Foreslået linjeføring for linje 13 og 131

Linje 13

Det foreslås at linje 13 forlænges til Rødovre Nord St. og erstatter den nuværende linje 161 mellem Rødovre Centrum og Rødovre Nord st. Det foreslås, at linje 13 får tre afgang pr. time i myldretiden, to afgang pr. time i dagtimerne og én afgang pr. time i aftentimerne.

Det vil medføre et øget tilskudsbehov på linje 13 på 2,4-2,6 mio. kr., og antallet af påstigere på linje 13 i Rødovre forventes at stige med 130.000 om året.



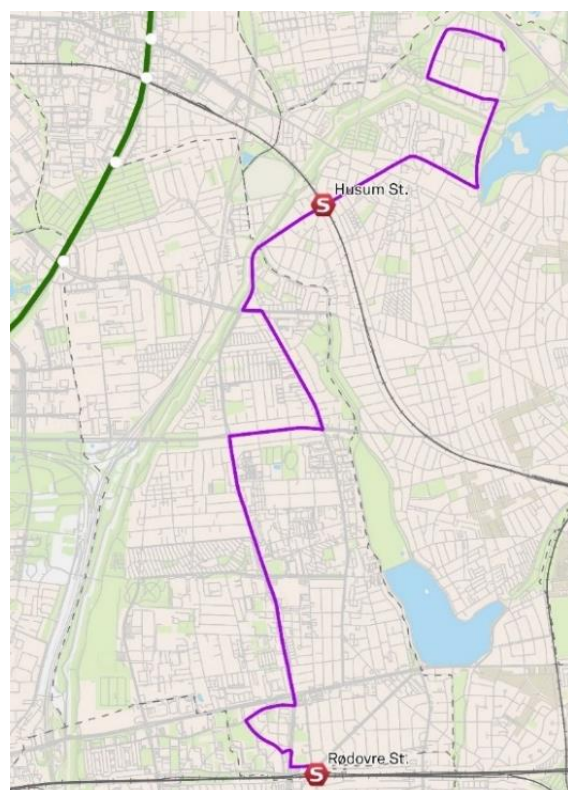
Figur 10 Foreslået linjeføring for linje 13

Linje 131

Det foreslås, at der oprettes en ny linje 131 mellem Rødovre St. og Tingbjerg. Mellem Rødovre St. og Rødovre Centrum erstatter linje 131 den nuværende linje 161 rute, mens den mellem Rødovre Centrum og Tingbjerg overtager den nuværende linje 132 rute.

Linjen vil have 2 afgang pr. time på alle ugedage, hvilket svarer til betjeningen på den nuværende linje 132 nord for Rødovre Centrum. Strækningen mellem Rødovre St. og Rødovre Centrum vil få en afgang mere om aftenen.

Linje 131 vil have et tilskudsbehov på 4,4-4,7 mio. kr. og ca. 525.000 påstigere om året i Rødovre kommune.

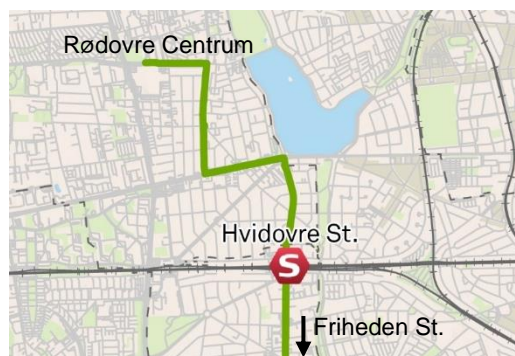


Figur 11 Foreslået linjeføring for linje 131

Linje 132

I dag kører hver afgang på linje 132 fra Friheden St. til Rødovre Centrum, mens hver anden tur fortsætter til Tingbjerg. Linje 132 foreslås afkortet ved Rødovre Centrum, så linjen fremover alene kører mellem Friheden St. og Rødovre Centrum. Betjeningen mellem Rødovre Centrum og Tingbjerg foreslås overtaget af linje 131, som tidligere beskrevet. Det vil forenkle betjeningen, og gøre det lettere for passagererne at planlægge deres rejse. Det vil dog medføre, at passagerer, der rejser mellem det sydøstlige Rødovre og Tingbjerg, vil få et ekstra skift på deres rejse. I dag rejser ca. 250 passagerer på linje 132 på tværs af Rødovre Centrum, svarende til ca. 10 % af passagererne på linje 132.

Forslaget vil medføre et reduceret tilskudsbehov på 2,7-2,9 mio. kr., mens antallet påstigere på linje 132 falder med 340.000 i Rødovre. Passagererne vil i stedet benytte linje 131.



Figur 12 Foreslået linjeføring for linje 132

Linje 22

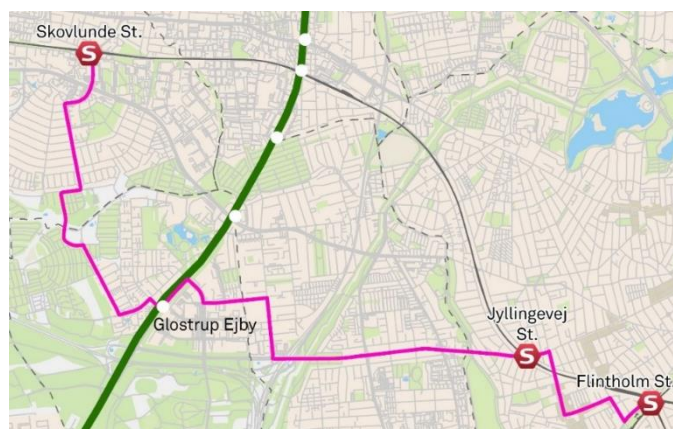
Der foreslås ingen ændringer på linje 22 i Rødovre, men linjen foreslås afkortet ved Glostrup St., som en del af den samlede løsning for den fremtidige betjening af Brøndbyvester.

Forslaget vil ikke medføre ændring af Rødovre Kommunes tilskud til linjen eller påvirke passagertallet.

Linje 142

Linjen vil være uændret i Rødovre, men det foreslås at forenkle linjeføringen i Glostrup og Ballerup, så linjen får en mere direkte rute til Skovlunde St.

Forslaget vil ikke medføre nogen væsentlig ændring for Rødovre Kommune hverken i forhold til tilskud eller passagertal.

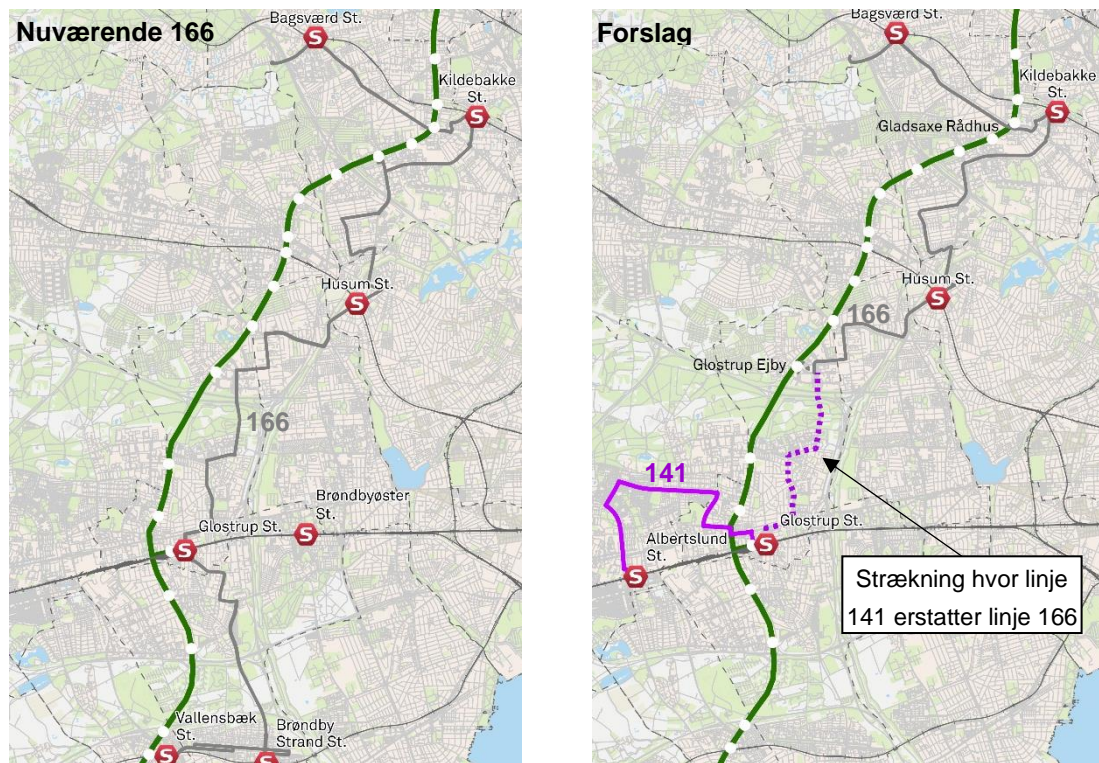


Figur 13 Foreslået linjeføring for linje 142

Linje 166

Det foreslås at afkorte linje 166, så den fremover kører mellem den nye letbanestation Glostrup Ejby og Værebroparken, som også er endestation i dag. Dette er en del af det samlede løsningsforslag for Glostrup og Brøndby Kommune i forhold til at forenkle busnettet og styrke forbindelse til letbanen. For borgerne i Rødovre, der i dag benytter linjen til destinationer syd for Glostrup Ejby St., betyder det, at de fremover vil få et skift ved letbanestationen i Ejby til letbanen eller linje 141, der foreslås forlænget til Glostrup Ejby.

Forslaget vil medføre en lille stigning i Rødovre Kommunes tilskud til linje 166 i størrelsesordenen 0,1-0,2 mio. kr. Samtidig forventes antallet af påstigere på linje 166 i Rødovre at falde med ca. 50.000.

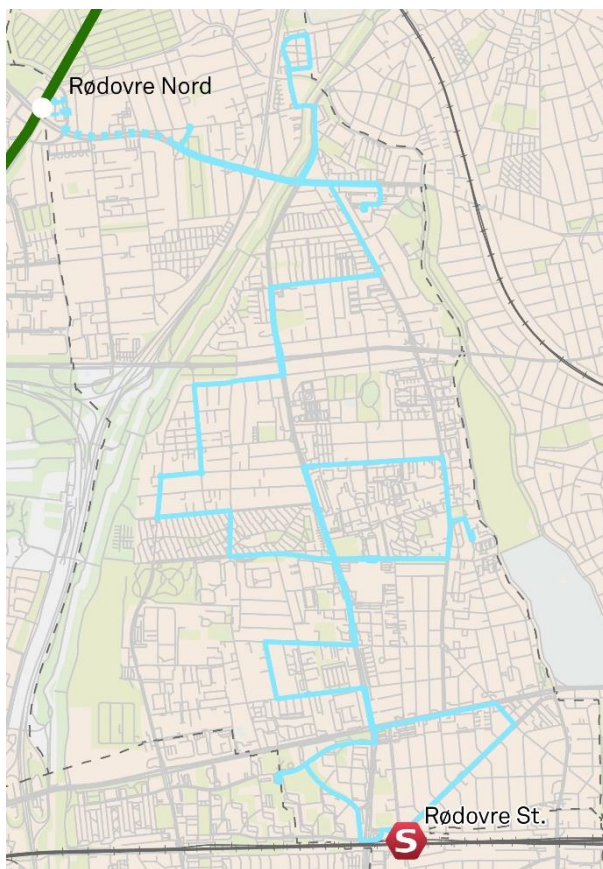


Figur 14 Til venstre: Nuværende linjeføring for linje 166. Til højre: Foreslået linjeføring for linje 141 og 166

Linje 848

Linje 848 foreslås forlænget fra Islevbadet til Rødovre Nord St. for at styrke forbindelsen til letbanen.

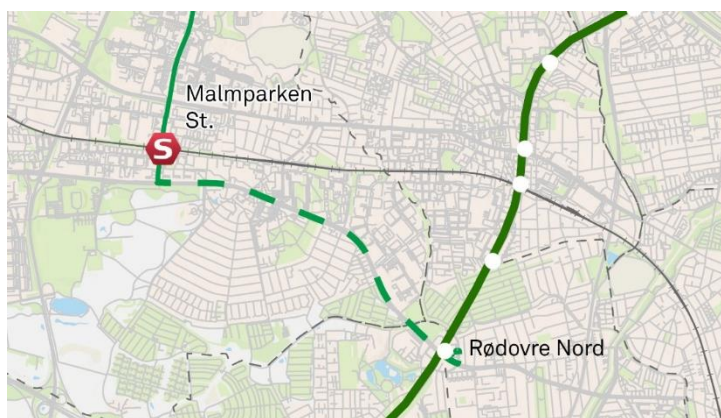
Movia vurderer, at den valgte frekvens med afgang hver anden time kan opretholdes med den bus, der er til rådighed. Forslaget vil ikke medføre nogen væsentlig ændring af hverken tilskudsbehov eller passagertal på linjen.



Figur 15 Forstået linjeføring for linje 848

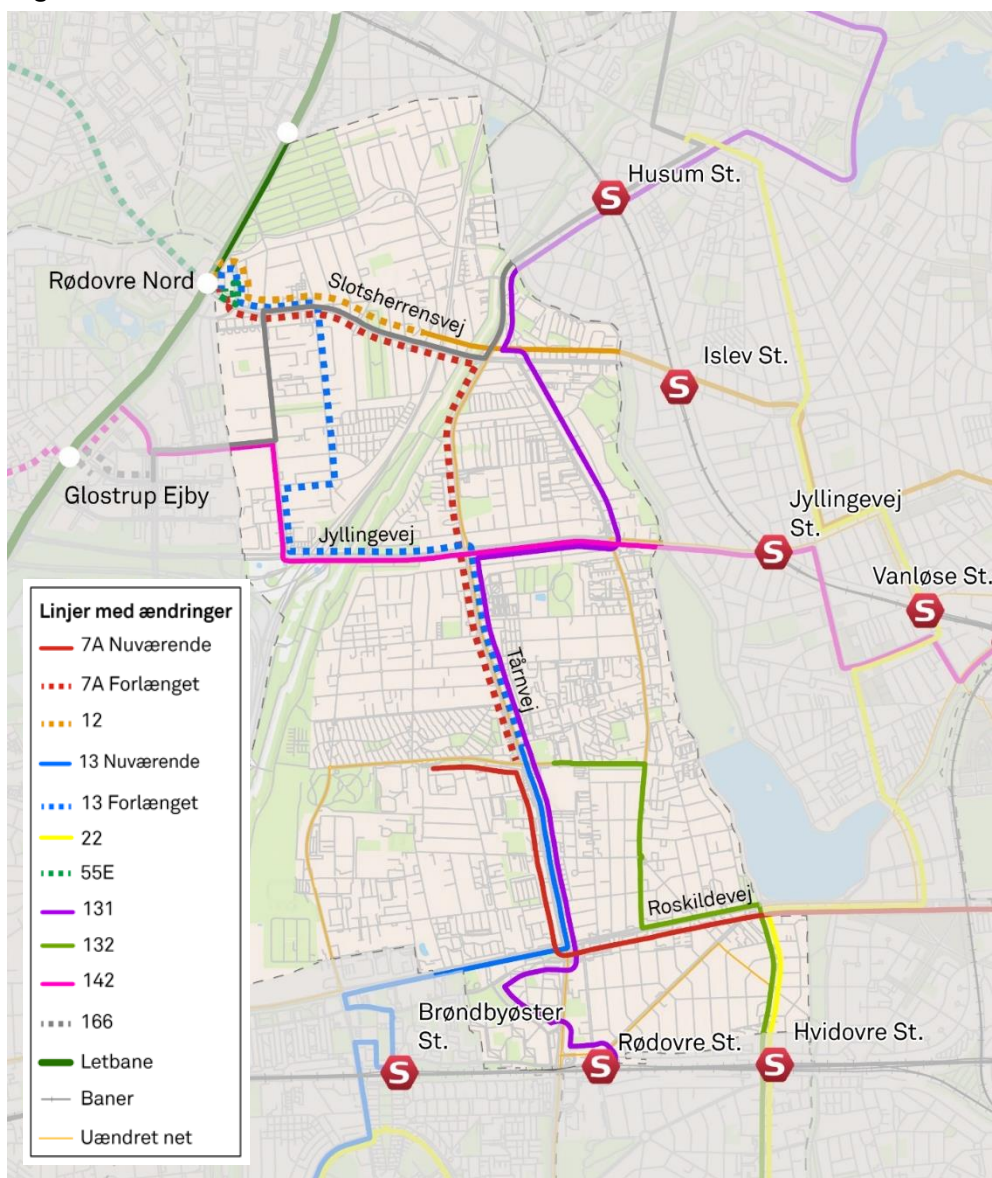
Linje 55E

Den regionalt finansierede linje 55E kører i dag mellem Allerød St. og Malmparken St. Det foreslås forlænge linje til Rødovre Nord St. for at styrke forbindelsen til letbanen. Da der er tale om regional buslinje, vil det ikke påvirke Rødovre Kommunes økonomi.



Figur 16 Foreslået linjeføring for linje 55E

Samlet forslag



Figur 17 Samlet løsningsforslag for tilpasning af busnettet i Rødovre

Fordele

- Busnettet forenkles.
- Forbindelse til letbanen styrkes.
- Antallet af påstigere i Rødovre på de kommunale buslinjer forventes samlet set at stige med 135.000 om året.
- Basisforslaget medfører en reduktion af Rødovre Kommunes samlede tilskudsbehov på mellem 0,8 og 1,7 mio. kr.

Ulemper

- Der vil ikke længere være direkte busforbindelse fra den nordvestlige del af Rødovre til Glostrup og Brøndby, hvis 166 afkortes ved Glostrup Ejby St. Passagerer, der rejser mellem disse destinationer, vil få et ekstra skift på deres rejse.
- Der vil ikke længere være direkte busforbindelse fra den sydøstlige del af Rødovre og Tingbjerg, hvis linje 132 erstattes af en ny linje 131 mellem Rødovre Centrum og Tingbjerg. Passagerer, der rejser mellem disse destinationer, vil få et ekstra skift på deres rejse.

Økonomi og forbehold

De beregnede tilskudsbehov tager udgangspunkt i forskellen mellem det nuværende tilskudsbehov og tilskudsbehovet ved implementering af de foreslåede tilpasninger af busnettet. Den pris- og lønudvikling der har kunne ses i 2022 og forventes i 2023, har derfor kun en lille påvirkning ift. tilskudsbehovet. Som det fremgår af Movias Budgetforslag 2023 2. behandling, forventes Rødovre Kommunes tilskud til busdriften fra 2024 og frem at være på niveau med det realiserede tilskud i 2021.

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

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

Linje	Basis/ tilvalg	Beskrivelse	Frekvens Antal ture pr. time (myldretid,dag,aften,nat)	Passagerer	Ændret tilskudsbehov	
					Basis (mio.kr. pr. år)	Tilvalg (mio.kr. pr. år)
7A	Basis	Samme linjeføring og frekvens som i dag.	Hverdag (8,8,6,2) Weekend (8,6,3)	Uændret	Uændret	-
	Tilvalg	Hver anden tur i tidsrummet 6-24 forlænges fra Rødovre Centrum til Rødovre Nord St. Det skal afklares om øvrige ture skal have endestation ved Rødovrehallen el. Rødovre Centrum	<i>Damhustorvet – Rødovre Centrum</i> Hverdag (8,8,6,2) Weekend (8,6,3) <i>Rødovre Centrum – Rødovre Nord St.</i> Hverdag (4,4,3,0) Weekend (4,3,0)	300.000	-	1,3-1,5 mio. kr.
9A	Basis	Uændret linjeføring og betjeningsomfang	Hverdag (8,8,3,1) Weekend (6-8,3,1)	Uændret	Uændret	-
12	Basis	Ny endestation ved Rødovre Nord St.	Hverdag (2,2,1,0) Weekend (2,1,0)	10.000	-0,1 - 0,0 mio. kr.	-
	Tilvalg	Betjeningsomfang mellem Rødovre Nord St. og Vanløse, Ålekistevej øges svarende til resten af linjen.	Hverdag (4,4,2,0) Weekend (2,1,0)	100.000	-	1,0 - 1,2 mio. kr.
13	Basis	Linje 13 forlænges fra Rødovre Centrum til Rødovre Nord ad linje 161 nuv. rute.	Hverdag (3,2,1,0) Weekend (2,1,0)	100.000	1,8 - 2,0 mio. kr.	-
21	Basis	Uændret linjeføring og betjeningsomfang	Hverdag (6,6,3,0) Weekend (4,3,0)	Uændret	Uændret	-
22	Basis	Uændret i Rødovre, men foreslå afkortet så den kører mellem Glostrup St. og Husum Torv.	Hverdag (3,3,2,0) Weekend (3,2,0)	Uændret	Uændret	-
131	Basis	Ny linje der kører mellem Tingbjerg og Rødovre St.	Hverdag (2,2,2,0) Weekend (2,2,0)	525.000	4,4 – 4,7 mio. kr.	-
132	Basis	Linje afkortes så den kører mellem Rødovre Centrum og Friheden St.	Hverdag (4,4,2,0) Weekend (2,2,0)	-340.000	-2,9 - -2,7 mio. kr.	-

142	Basis	Uændret i Rødovre, men foreslås udrettet ml. Ejby og Skovlunde.	Hverdag (2,2,1,0) Weekend (2,1,0)	uændret	uændret	-
161	Basis	Linjen nedlægges	-	-240.000	-5,0 mio. kr.	-
166	Basis	Uændret i Rødovre, men foreslås afkortes ved Glostrup, Ejby St.	Hverdag (3,3,2,0) Weekend (2,2,0)	-50.000	0,1-0,2 mio. kr.	-
848	Basis	Forlænges til Rødovre Nord	Hverdag – hver 2. time Lørdag – hver 2. time	Uændret	Uændret	-
55E	Basis	Den regionalt finansierede buslinje foreslås forlænget fra Malmparken St. til Rødovre Nord St.	Hverdag (3,0,0,0)	110.000	-	-
I alt	Basis	<ul style="list-style-type: none"> • 161 nedlægges • 13 forlænges til Rødovre Nord • 12 får endestation ved Rødovre Nord • 132 afkortes ved Rødovre Centrum • 131 ny linje mellem Rødovre St. og Tingbjerg • 848 forlænges til Rødovre Nord 		5.000	-1,7 – -0,8 mio. kr.	-

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

Fysiske tiltag

I forbindelse med tilpasning af busnettet vil der være behov for enkelte fysiske tiltag, såsom udvidelse af vejarealer eller etablering af nye stoppesteder. Det er kommunen, der afholder udgifter til anlæg af disse tiltag. Der er udarbejdet anlægsoverslag for hvert tiltag. Anlægsoverslagene er baseret på erfaringspriser. Det skal dog bemærkes, at overslagene er forbundet med en vis usikkerhed, da prisudviklingen pt. er vanskelig at forudsige.

Hvis linje 7A forlænges til Rødovre Nord vil det også være nødvendigt at forlænge stoppestederne på Tårnvej ved Tæbyvej og Grøndalslund Kirke.

Stoppested ved Tæbyvej

Busstoppestedet forlænges, så der gives plads til, at to busser kan benytte stoppestedet samtidig og kan køre forbi hinanden ved ind- og udkørsel fra busstoppestedet. Stoppestedet ved Tæbyvej skal betjenes med 12 busafgange i spidstimen, hvormed eksisterende belægning udskiftes med semifleksibel belægning. Der skal foretages en opmåling af stede for at sikre, at der vil være plads til den foreslåede løsning

Tiltaget forventes at koste i størrelsesordenen 450.000 kr. ekskl. moms.

Stoppested ved Grøndalslund Kirke

Busstoppestedet forlænges, så der gives plads til, at to busser kan benytte stoppestedet samtidig og kan køre forbi hinanden ved ind- og udkørsel fra busstoppestedet.

Tiltaget forventes at koste i størrelsesordenen 175.000 kr. ekskl. moms.



Figur 19 Stoppested ved Tæbyvej forlænges



Figur 18 Stoppested ved Grøndalslund Kirke forlænges

Busterminal ved Rødovre Nord St.

Rødovre Kommune har planer om at anlægge en busterminal ved Rødovre Nord letbanestation med plads til 5 busser. Dette er en forudsætning for at kunne afvikle den foreslåede busdrift.

Den videre proces

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

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