

Til Brøndby Kommune**Dokumentnummer**
1534974**Dato**
08 05 2023**Kopi til JF****Sagsbehandler**
IHV**Direkte**
+45 36 13 16 85CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798**Nyt Ringnet - Tilpasning af busnet i Brøndby**

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 Brøndby.

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 Brøndby 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 Brøndby	10
	Forslag til tilpasninger	12
	Økonomi og forbehold	16
	Fysiske tiltag	17
	Den videre proces	19

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

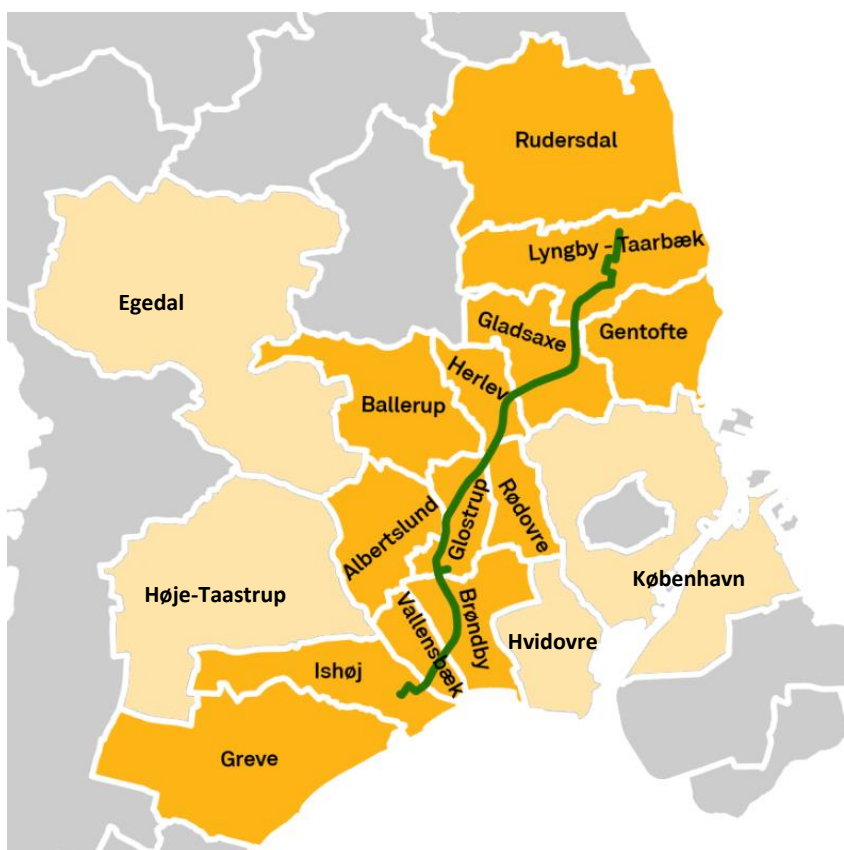
Flere skal vælge bæredygtig transport

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.



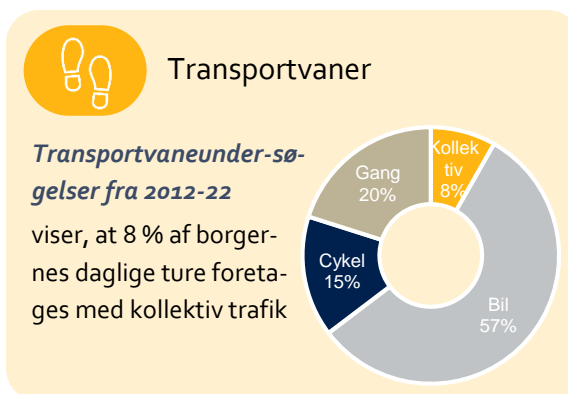
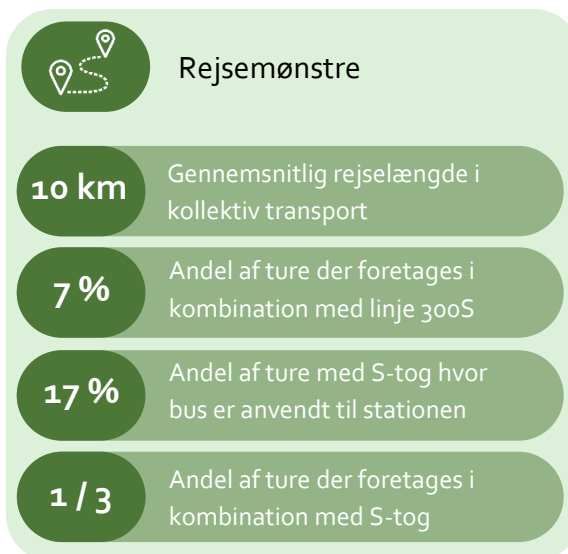
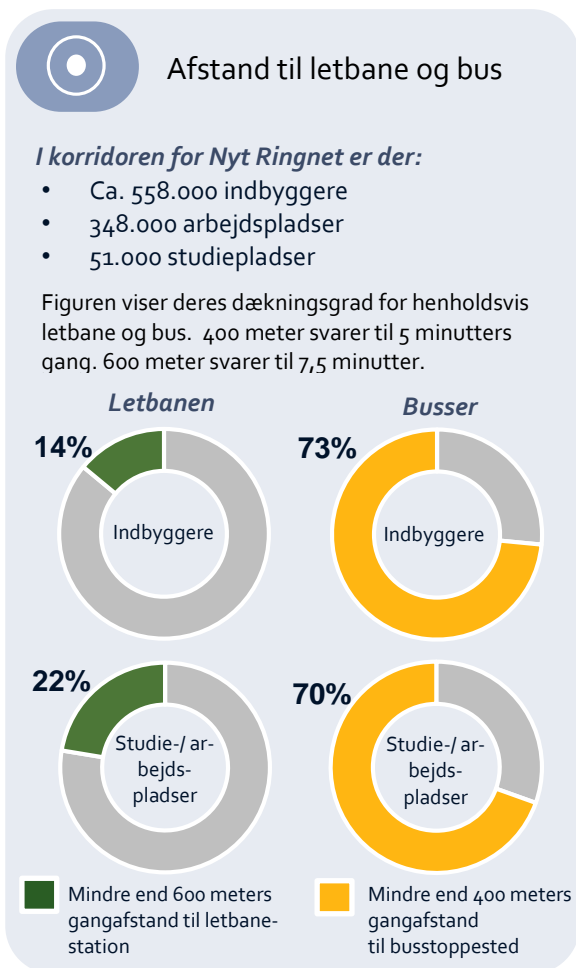
Figur 1: Kortet viser de 13 kommuner, som indgår i Nyt Ringnet-korridoren, og de fire nabokommuner, som følger projektet.

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

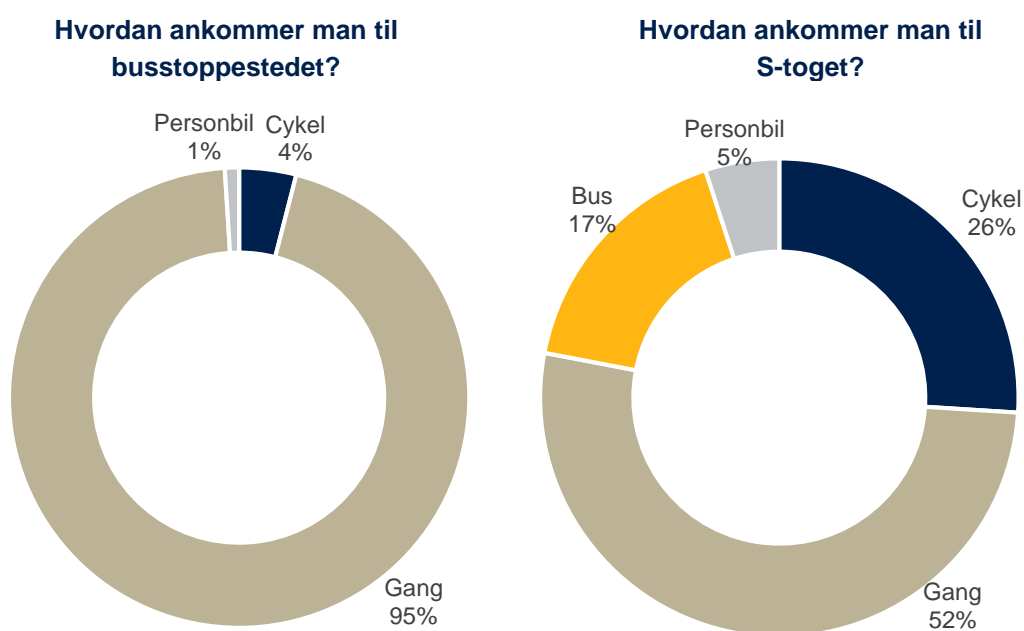
Fokus på at gøre den samlede rejse mere attraktiv

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 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.

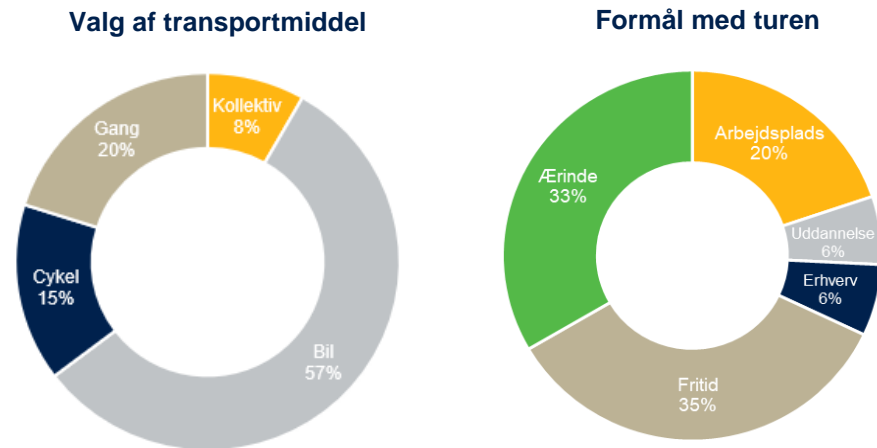


Figur 4 – Tilbringertrafikken i Nyt Ringnet-kommunerne, jf. Data fra Transportvaneundersøgelsen 2012-2022

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.

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

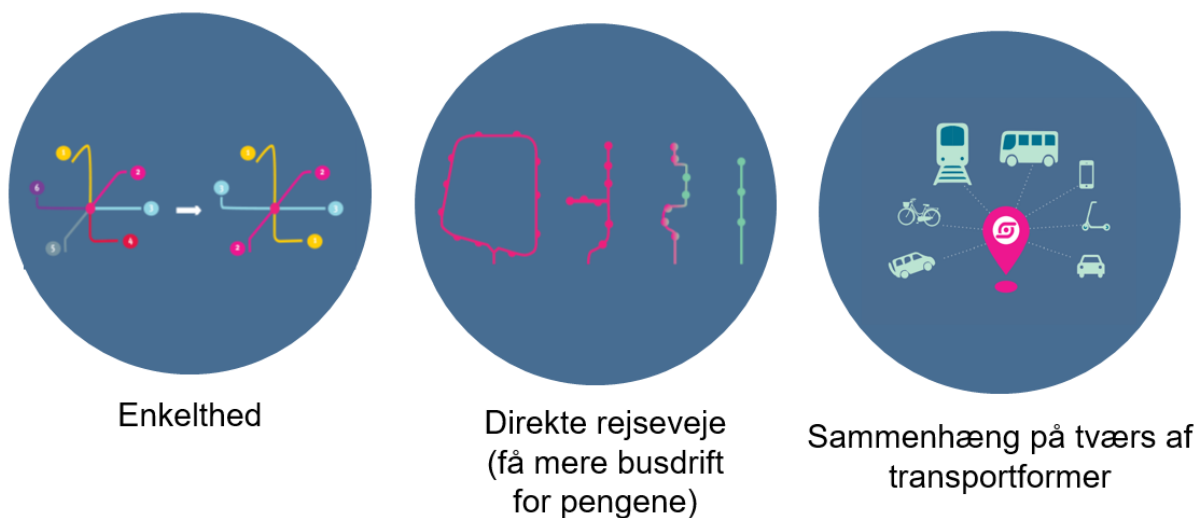
2. Rammer og metode

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 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.

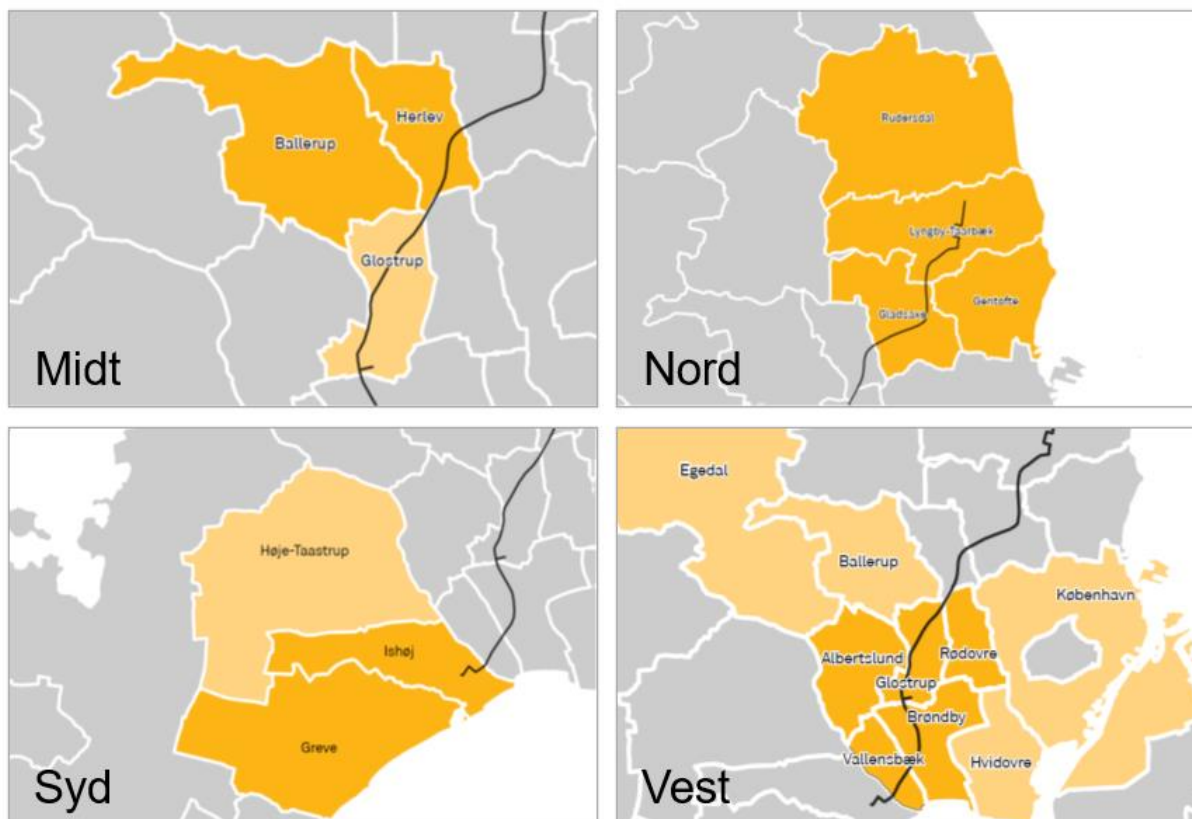
Proces og dialog på tværs

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 kom-

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.

muner, 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.

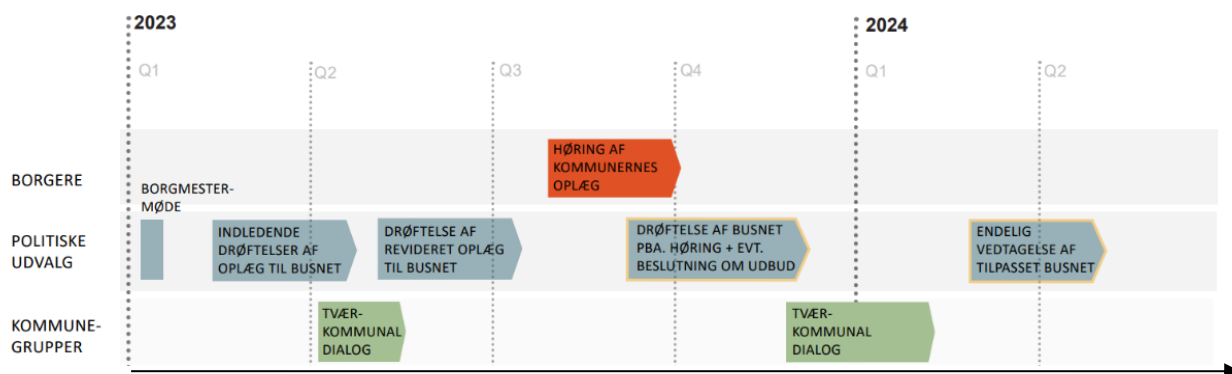


Figur 4 - De fire kommunegrupper i Nyt Ringnet samarbejdet

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.

I Brøndby Kommune indgår linje 166 i udbud A23, hvorfor der i oktober 2023 skal træffes beslutning om udbudsgrundlaget for denne linje.

3. Nyt Ringnet

Fokusområder i Brøndby

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 Brøndby. I Kommuneplanen fra 2019 udtrykkes det, at Letbanen og tilpasningen til denne er væsentligt for byudviklingen i de områder, som er stationære til de nye letbanestationer. Brøndbys borgere og virksomheder vil kunne drage stor fordel af Letbanen. En forudsætning for dette er dog, at der er gode forbindelser mellem bolig- og erhvervsområderne og letbanen, samt at der gode sammenhæng mellem bus og letbane, så borgerne har enkle og direkte rejseveje med den kollektive transport.

I efteråret 2022 har Brøndby Kommune vedtaget en klimaplan med en målsætning om at nedbringe CO₂-udledningen med 70 % i 2030 i forhold til 1990. I den sammenhæng er det vigtigt at sikre et attraktivt net af kollektiv transport, så det er nemt for borgerne at vælge de bæredygtige transportformer frem for bilen.

Nuværende busnet

Brøndby har fire kommunale buslinjer.

Linje 9A kører ad Roskildevej mellem Glostrup St. og Kongens Enghave.

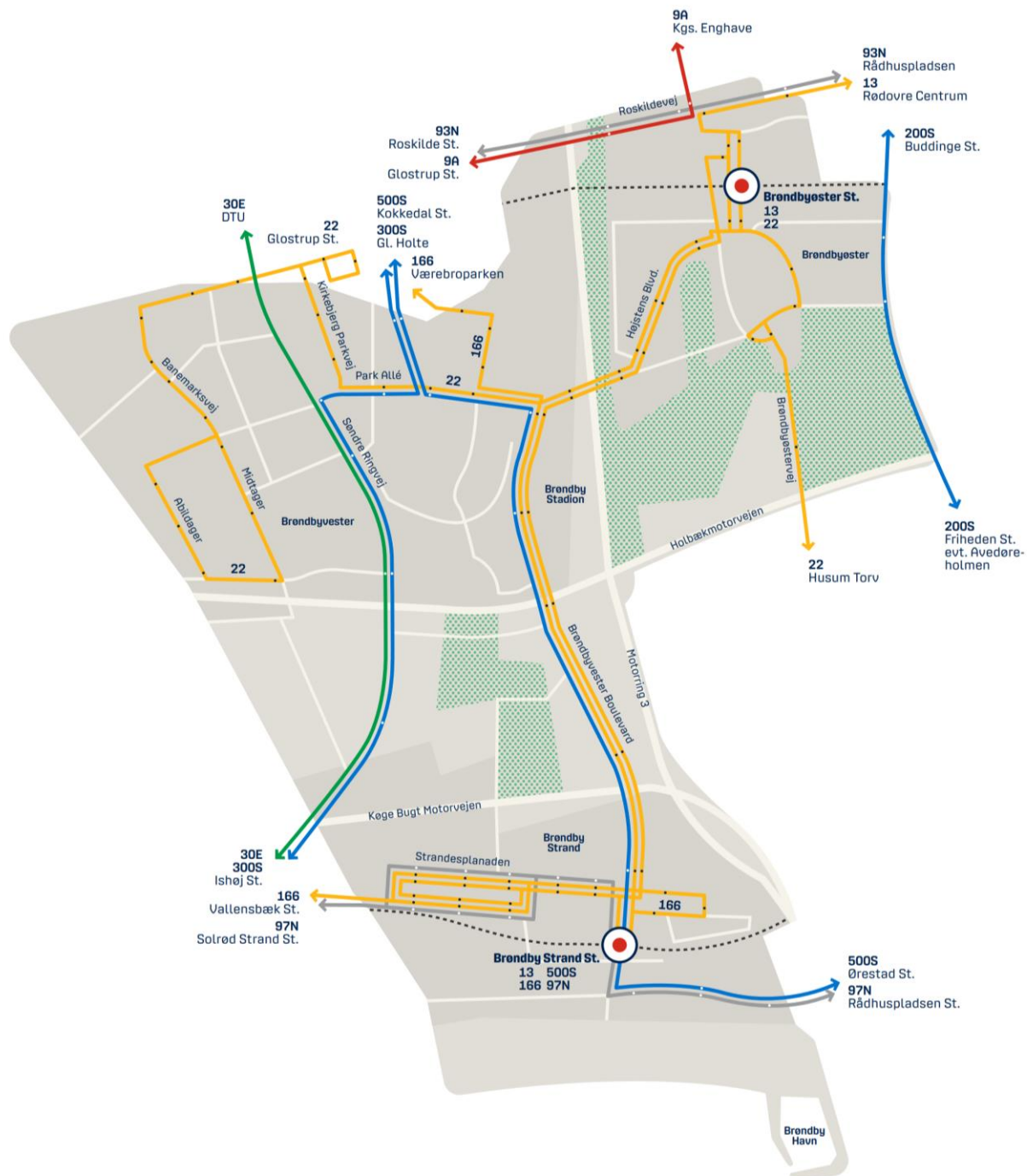
Linje 22 kører mellem Glostrup St. og Husum Torv. Den betjener Ragnesminde Erhvervs kvarter og Vesterled via Midtager, Abildager og Banemarksvej. Fra Glostrup St. kører den ad Kirkebjerg Parkvej, Park Allé og Højstens Boulevard til Brøndbyøster St. og forsætter derfra mod Husum Torv via bl.a. Hvidovre Hospital.

Linje 13 kører mellem Rødovre Centrum og Brøndby Strand St. og betjener Brøndbyøster St. og Brøndby Stadion, og fortsætter ad Brøndbyvester Boulevard til Brøndby Strand St. og betjener Strandesplanaden.

Linje 166 kører mellem Vallensbæk St. og Værebroparken i Gladsaxe. Linje 166 kører ad Strandesplanaden til Brøndby Strand St. og videre ad Brøndbyøster Boulevard forbi Brøndby Stadion. Herefter kører linjen ad Park Allé og Brøndbyvestervej mod Glostrup St. og derfra videre mod Værebroparken.

Ud over de fire kommunale buslinjer, betjenes Brøndby også af fem regionale buslinjer. Herunder 3 S-busser og to natbusser. Linje 300S kører på Ring 3 mellem Gl. Holte og Ishøj St. og nedlægges, når letbanen åbner. Linje 200S kører mellem Buddinge St. og Friheden St. og stopper på Avedøre Havnevej i Brøndby Kommune. Linje 500S kører mellem Kokkedal St. og Ørestad St. og betjener blandt andet Brøndby Stadion, Brøndbyøster Boulevard og Brøndby Strand St.

Natbussen 93N kører ad Roskildevej og kører mellem Roskilde St. og Rådhuspladsen. Natbussen 97N kører mellem Solrød Strand St. og Rådhuspladsen og betjener blandt andet Strandesplanaden og Brøndby Strand St.



Figur 6 Nuværende busnet

Forslag til tilpasninger

Der er opstillet et basisforslag, der tager udgangspunkt i et tilskudsbehov på niveau med det nuværende. Desuden er der opstillet enkelte tilkøbsmuligheder.

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, men på den anden side at det kan være vanskeligt at tilpasse buslinjen, dels fordi ændring på en delstrækning kan påvirke den samlede køreplan, og dels fordi der er mange kommuner, der skal blive enige om fx frekvens. På de lange rejser betjener 166 mange af de samme rejserelationer, som letbanen vil komme til at betjene. Derfor foreslås det, at buslinjen deles op i flere kortere linjer under hensyntagen til, at der fortsat skal være et sammenhængende 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.

Det vil betyde, at linje 166 nedlægges i Brøndby Kommune. I stedet foreslås det, at der oprettes en ny buslinje, 135, som erstatter linje 166 mellem Glostrup St. og Brøndby Strand St.

Nedlæggelsen af linje 166 i Brøndby vil medføre et reduceret tilskudsbehov på 3,5 mio. kr. og give 285.000 færre påstigere i Brøndby. Disse passagerer forventes dog at blive overført til den nye linje 135.

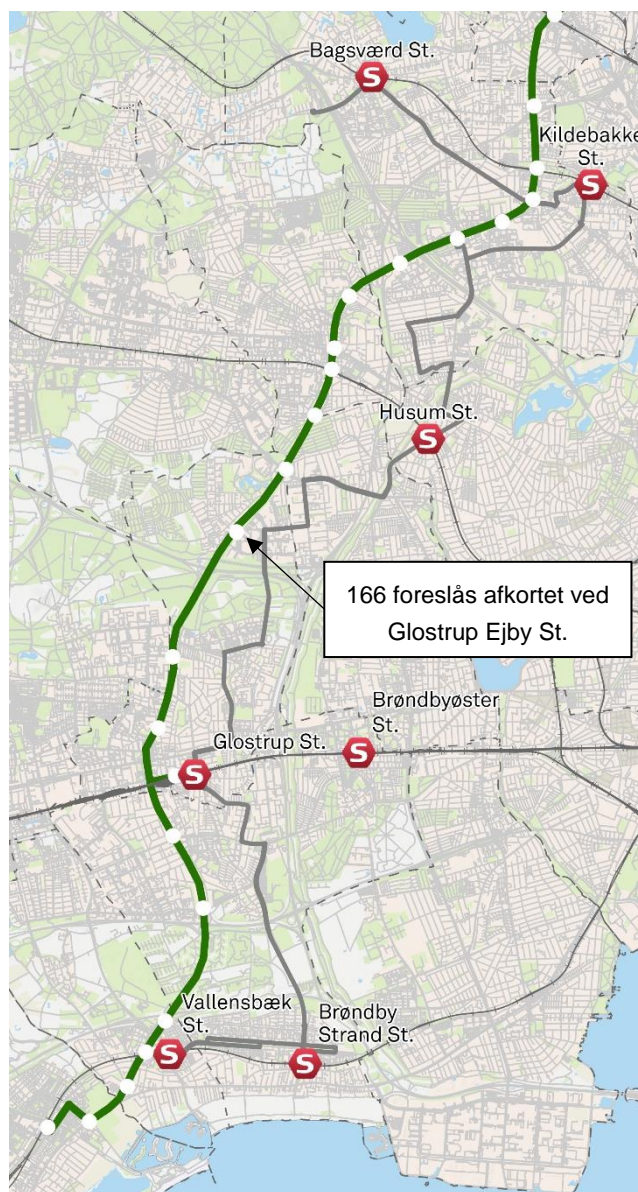
Linje 13

Det foreslås, at linje 13 forlænges til Vallensbæk St. og på den måde erstatter linje 166 som forbindelse mellem Strandesplanaden og Vallensbæk St. I Rødovre foreslås linjen forlænget til letbanestation Rødovre Nord og vil her overtage betjeningen nord for Rødovre Centrum fra linje 161.

Linje 13 vil dermed få rute mellem Vallensbæk St. og Rødovre Nord St. Linjen vil på sin rute bl.a. betjene Brøndby Strand St., Brøndby Stadion, Brøndbyøster St. og Rødovre Centrum. Ruten fremgår af figur 10.

I basisforslaget lægges der op til, at linje 13 vil have tre afgang pr. time i myldretiden, to afgang i timen i dagtimerne og én pr. time om aftenen. I weekenden vil der være to afgang i timen i dagtimerne og én pr. time om aftenen. I forhold til den nuværende betjening betyder det, at frekvensen i dagtimer på hverdage reduceres fra tre til to afgang, mens driften i dagtimerne i weekender øges fra en til to afgang i timen.

Forslag vil medføre et reduceret tilskudsbehov på 0,3-0,4 mio.kr. og forventes at give 20.000 flere påstigere på i Brøndby.



Figur 7 Nuværende linjeføring på linje 166

Linje 22

I dag er linje 22 eneste bus mellem S-banen og Holbækmotorvejen i Vesterled og Ragnesminde vest for den kommende letbane, men vil ikke være direkte forbundet til de to kommende letbanestationer, Kirkebjerg og Brøndbyvester. Derfor er der set på om, der kan skabes en bedre betjening af området.

I den sammenhæng foreslås det, at linje 22 afkortes, så den fremover vil have endestation ved Glostrup St. Mellem Glostrup st. og Husum Torv vil linje 22 køre ad den nuværende rute og med uændret frekvens. Betjeningen vest for Glostrup St. foreslås i stedet overtaget af en ny linje 135 og en forlænget linje 149. Ruten for den afkortede linje 22 fremgår af figur 10.

Forslaget vil medføre et reduceret tilskudsbehov på 1,1-1,2 mio.kr. Samtidig vil antallet af påstigere på linje 22 i Brøndby falde med 135.000. Det forventes dog, at disse passagerer vil blive overført til linje 135 og 149.

Linje 135

Der foreslås oprettet en ny buslinje, som dels erstatter linje 166 mellem Brøndby Strand St. og Glostrup St. og dels erstatter linje 22 vest for Glostrup St.

I linjens sydlige ende betjener linje 135 Strandesplanaden og Brøndby Strand St. Herefter kører den ad Brøndbyøster Boulevard og betjener Brøndby Stadion og Brøndby Rådhus, herfra betjenes Brøndbyvestervej og Glostrup St.

Vest for Glostrup St. forenkles betjeningen ved at udrette ruten på linje 135, ligesom betjeningen af området styrkes ved at skabe forbindelse til den kommende letbanestation Brøndbyvester St.

Konkret vil linje 135 betjene Banemarksvej, Park Allé, Abildager og Vallensbækvej og få endestation ved letbanestation Brøndbyvester. Det vil styrke forbindelsen mellem letbanen og bolig- og erhvervsområderne



Figur 8 - Foreslået linjeføring for linje 135

i det nordvestlige Brøndby, idet der både vil være forbindelse til letbanen ved Brøndbyvester St. og Glostrup St. Samtidig vil opkoblingen til det øvrige banenet ved Glostrup St. fastholdes.

Linje 135 vil i basisforslaget have to afgang pr. time i dagtimerne og én pr. time om aftenen. Linjen vil have 375.000 påstigere i Brøndby og have et årligt tilskudsbehov på 3,9-4,3 mio. kr.

Tilkøb

Som et tilkøb foreslås det at øge frekvensen på linje 135 om aftenen, så den har 2 afgang pr. time om aftenen. Det vil medføre et øge tilskudsbehov på yderligere 0,4-0,5 mio. kr. i forhold til basisforslaget. Samtidig vil antallet af passagerer stige med yderligere 10.000 om året.

Betjeningsomfang	Basis	Tilkøb
Hverdag	Kl. 6-19: 2 afgang pr. time Kl. 19-23: 1 afgang pr. time	Kl. 6-23: 2 afgang pr. time
Weekend	Kl. 6-19: 2 afgang pr. time Kl. 19-23: 1 afgang pr. time	Kl. 6-23: 2 afgang pr. time

Linje 149

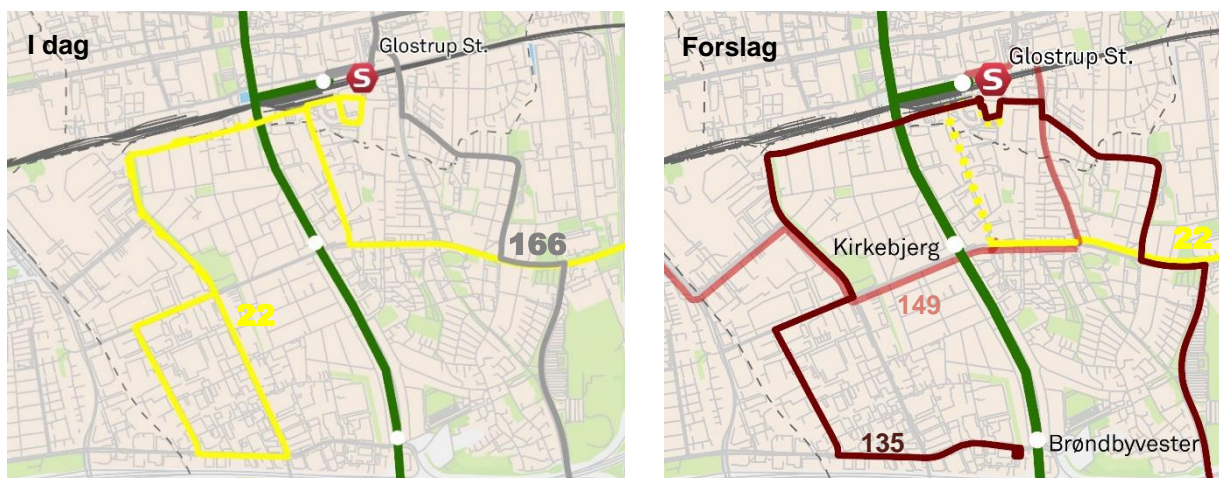
For at styrke betjeningen af Brøndbyvester og Kirkebjerg foreslås det at linje 149, der i dag har endestation på Albertslund St., forlænges så linjen fremover kører mellem Letbanestation Glostrup Nord, Albertslund St. og Glostrup St. syd for S-banen. I Brøndby vil linjen køre ad Kornmarksvej, Banemarksvej, Park Allé og Østbrovej og vil skabe forbindelse til i alt tre letbanestationer: Kirkebjerg, Glostrup St. og Glostrup Nord samt to S-togsstationer: Albertslund og Glostrup St.

Linje 149 får i basisforslaget to afgang pr. time i dagtimerne og én pr. time om aftenen alle ugens dage. Linjen vil have 50.000 påstigere i Brøndby og have et årligt tilskudsbehov på 0,8-0,9 mio.kr.

Samlet løsning mellem Brøndbyvester og Glostrup St.

I dag er linje 22 eneste bus mellem S-banen og Holbækmotorvejen i Vesterled og Ragnesminde vest for den kommende letbane, men vil ikke være forbundet til de to kommende letbanestationer, Kirkebjerg og Brøndbyvester. Som tidligere beskrevet foreslås det at to nye buslinjer, 149 og 135, erstatter linje 22 i dette område, dels for at styrke betjeningen i området og dels for at etablere forbindelse til de to letbanestationer. Begge buslinjer vil desuden køre til Glostrup St., hvor der er forbindelse til S-tog, letbane og andre busser.

Der er dog også to stoppesteder, som i dag betjenes af linje 22, der ikke længere vil blive betjent. Det drejer sig om:



Figur 9 Betjening mellem Brøndbyvester og Glostrup St. Til venstre: Linje 22 i dag. Til højre: foreslået betjening.

- Stoppestedet på Midtager syd for Parkvej. Stoppestedet har ca. 5 påstigere pr. hverdag. Her kan passagererne benytte stoppestedet på Banemarksvej, som ligger ca. 200 meter mod nord.
- Stoppestedet på Midtager ved Nyager. Stoppestedet har ca. 15 påstigere pr. hverdag. Her kan passagererne benytte stoppestedet på Vallensbækvej ved Midtager, som ligger 500 meter ca. mod syd.

Det samlede løsningsforslag

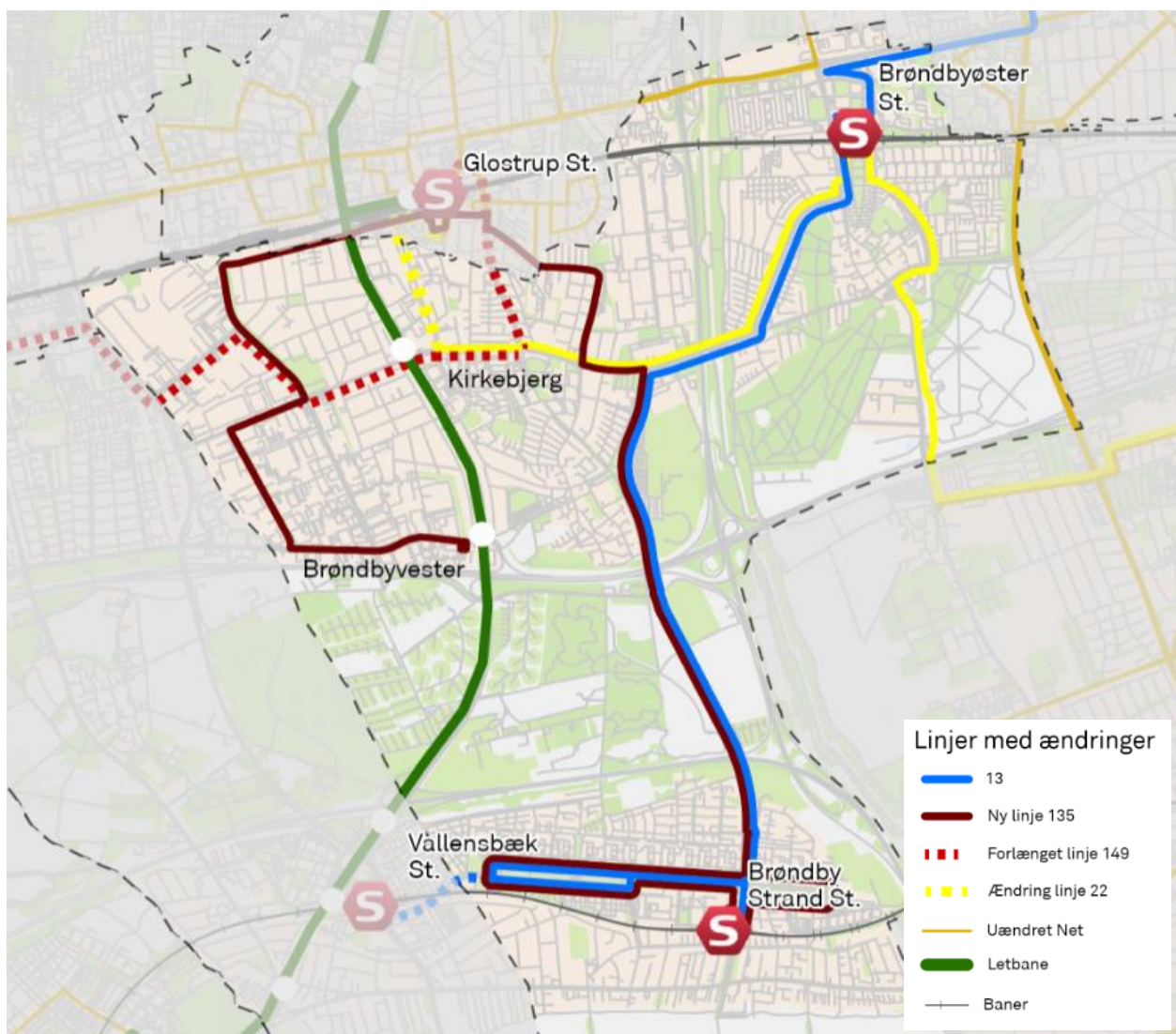
I det samlede løsningsforslag har der været fokus på, at sikre fortsat betjening af by- og erhvervsområderne i Brøndby Kommune, ligesom sikring af god opkobling til banenettet og de ny knudepunkter på letbanen er prioriteret.

Fordele:

- Direkte busforbindelser til letbanen, herunder nye forbindelser til Kirkebjerg og Brøndbyvester St.
- Styrket betjening i det nordvestlige Brøndby
- Forenklet linjeføring på linje 22
- Styrket weekendbetjening i Brøndby Strand
- 25.000 flere passagerer

Ulemper:

- To stoppesteder på Midtager vil ikke længere blive betjent. De to stoppesteder har hhv. 5 og 15 pr. hverdag
- Reduceret drift i dagtimerne på linje 13



Figur 10 - Samlet løsningsforslag i Brøndby Kommune

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 Brøndby Kommunes tilskud til busdriften fra 2024 og frem at være på niveau med det realiserede tilskud i 2021.

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

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

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.

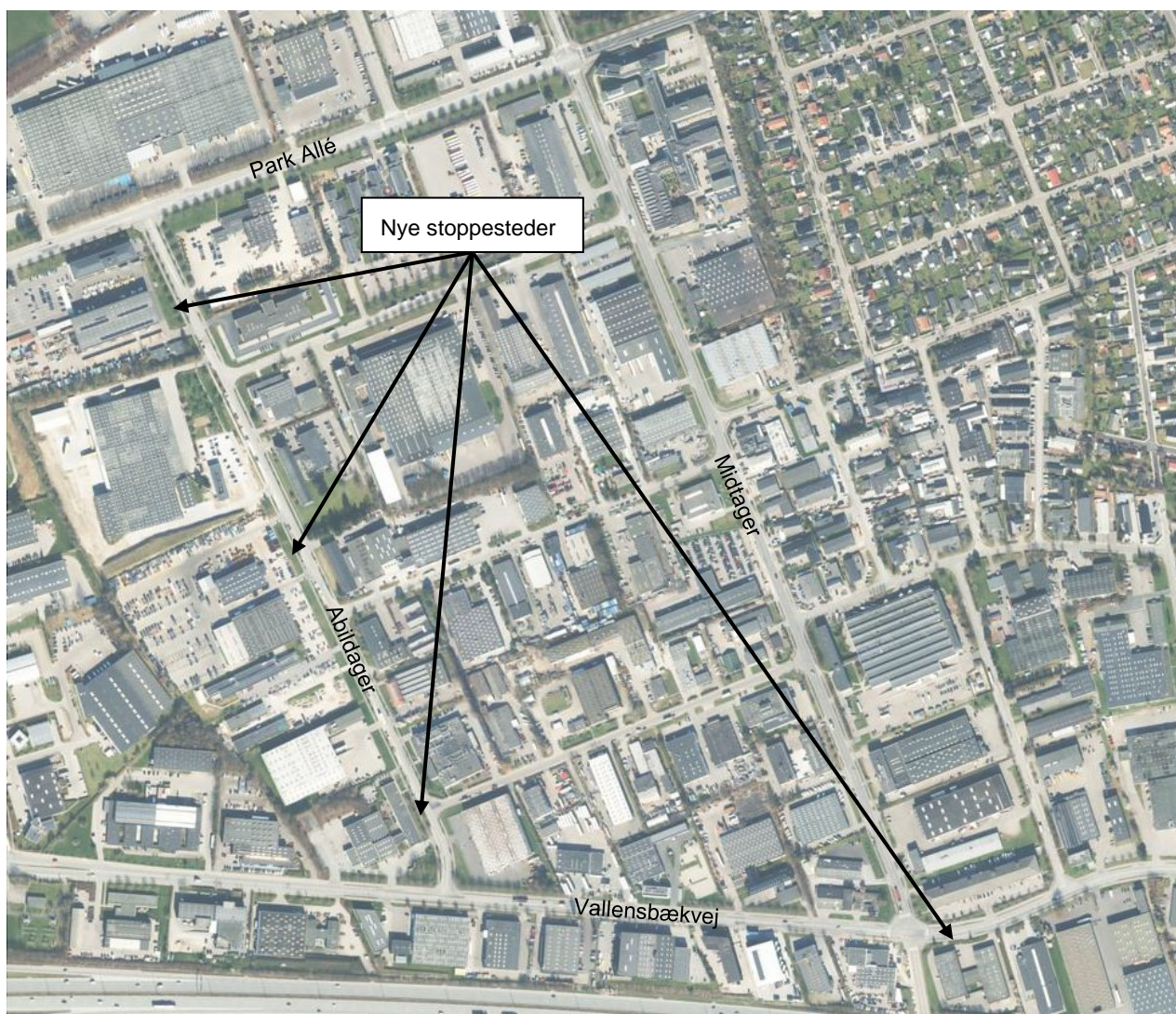
Linje	Basis/ tilvalg	Beskrivelse	Frekvens Antal ture pr. time (myldretid,dag,aften,nat)	Passagerer pr. år	Ændret tilskudsbehov	
					Basis (mio.kr. pr. år)	Tilvalg (mio.kr. pr. år)
13	Basis	Forlænges til Vallensbæk St.	Hverdag (3,2,1,0) Weekend (2,1,0)	+20.000	-0,4 til -0,3 mio.kr.	
22	Basis	Afkortes så linjen kører mellem Glostrup St. og Husum Torv. Strækningen mellem Glostrup St. og Brøndbyvester betjenes af linje 135.	Hverdag (3,3,2,0) Weekend (3,2,0)	-135.000	-1,2 til -1,1 mio. kr.	-
135	Basis	Ny linje, der kører fra Brøndbyvester St. via Glostrup St. til Brøndby Strand St.	Hverdag (2,2,1,0) Weekend (2,1,0)	+375.000	+3,9 til + 4,3 mio. kr.	
	Tilkøb	Øget frekvens om aftenen	Hverdag (2,2,2,0) Weekend (2,2,0)	+10.000	-	+0,4 til + 0,5 mio.kr.
149	Basis	Forlænges mellem Albertslund St. og Glostrup St. og kører syd for S-banen	Hverdag (2,2,1,0) Weekend (1,1,0)	+50.000	+0,8 til +0,9 mio.kr.	-
166	Basis	Nedlægges i Brøndby. Linje 135 overtager betjeningen mellem Glostrup St. og Brøndby Strand St.	-	-285.000	-3,5 mio.kr.	-
I alt	Basis	<ul style="list-style-type: none">Linje 13 forlænges til Vallensbæk St.Ny linje 135149 syd for S-banenLinje 22 afkortes ved Glostrup StLinje 166 nedlægges		+25.000	-0,4 til +0,3 mio. kr.	
	Tilvalg	<ul style="list-style-type: none">Øget aftenfrekvens på linje 135		+10.000	-	+0,4 til +0,5 mio.kr.
Samlet effekt af Basis og Tilvalg				+35.000	0,0 til + 0,8 mio.kr.	

Fysiske tiltag

I forbindelse med tilpasning af busnettet vil der være behov for enkelte fysiske tiltag, såsom etablering af nye stoppesteder. Det er kommunen, der afholder udgifter til anlæg af disse tiltag. I det omfang det er muligt, er der 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.

Stoppesteder på Park Allé, Abildager og Vallensbækvej

I dag kører linje 22 fra Banemarksvej i et loop (med uret) ad Midtager, Vallensbækvej, Abildager og Park Allé tilbage ad Banemarksvej. Det vil sige, at der kun er stoppesteder i den ene vejside på disse vejstrækninger. Fremover vil linje 135 køre i begge retninger ad Vallensbækvej, Abildager og Park Allé. Der er fire stoppesteder på disse vejstrækninger. Det anbefales, at der etableres nye stoppesteder i den modsatte vejside nær hvert af de eksisterende stoppesteder. Stoppestederne etableres ved at opsætte en stoppestandsstander og anlægge en række fortov langs vejsiden, som vist på Figur 12. Hvert stoppested forventes at koste i størrelsesordenen 100.000 kr. ekskl. moms. Det vil sige ca. 400.000 kr. for de fire stoppesteder i alt.



Figur 11 Placering af nye stoppesteder på Abildager og Vallensbækvej

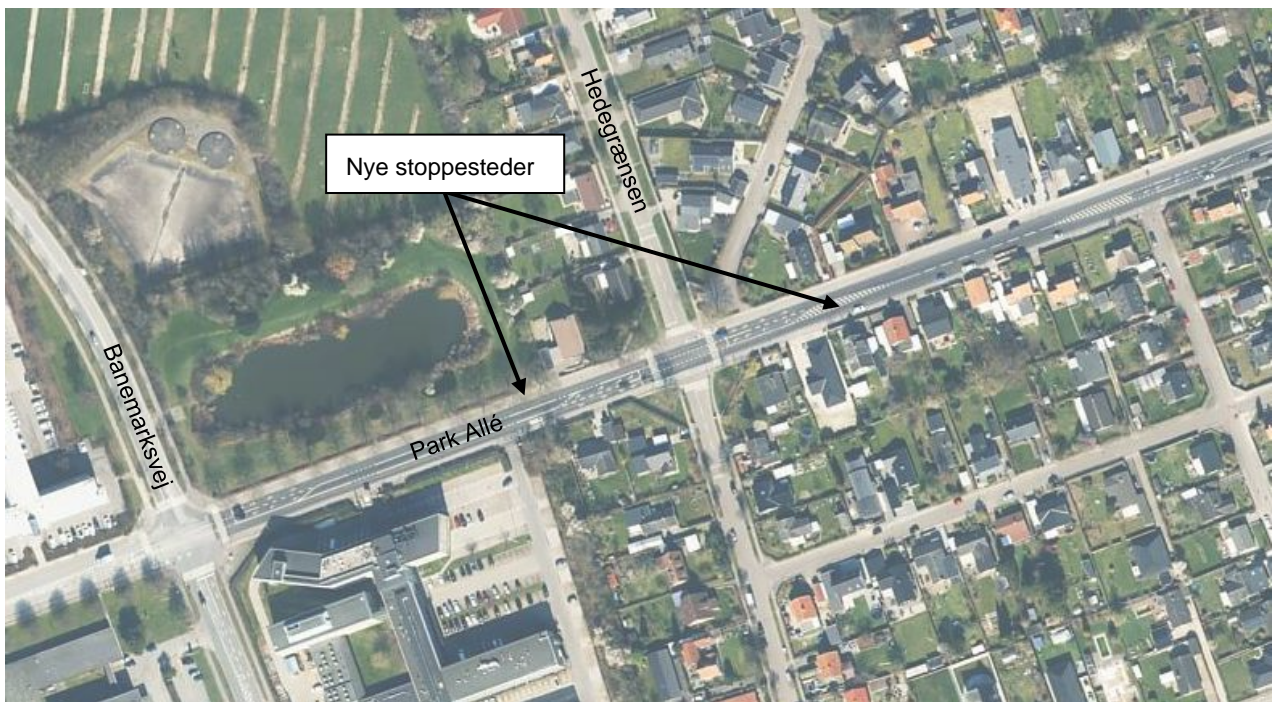


Figur 12 Eksempel på stoppested

Nye stoppesteder på Park Allé.

Stoppestedet på Midtager ved Park Allé vil ikke længere blive betjent. Derfor anbefales det, at der etableres to nye stoppesteder på Park Allé, ét på hver side af Hedegrænsen. De to stoppesteder vil blive betjent af linje 149.

Stoppestederne etableres ved at opsætte en stoppestedsstander og anlægge en række fortov langs vejsiden, som vist på figur 12. Hvert stoppested forventes at koste i størrelsesordenen 100.000 kr. ekskl. moms. Det vil sige ca. 200.000 kr. for de to stoppesteder i alt.



Figur 13 Placering af nye stoppesteder på Park Allé

Nyt stoppested på Vallensbækvej

Linje 135 vil have endestation på Vallensbækvej ved letbanestationen Brøndbyvester. Derfor skal der etableres et nyt stoppested, hvor busserne kan have ophold. Det vil sige, at stoppestedet skal anlægges med en buslomme, så de holdende busser ikke spærrer for biltrafikken. Derudover opsættes stoppestedstænder og anlægges fortov langs buslommen.

Der er ikke pt. udarbejdet anlægsoverslag for dette tiltag. Det vil være en del af den videre proces.



Figur 14 Placering af stoppested på Vallensbækvej nær Brøndbyvester St.

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 hen over sommeren 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. Den endelige vedtagelse af tilpasningerne i Nyt Ringnet skal ske senest i april 2024.

I forhold til udbud, indgår linje 166 i udbud A23. Det betyder, at der i oktober 2023 skal være enighed blandt kommunerne om udbudsgrundlaget for linjen. Linje 166 er en af de linjer der i Nyt Ringnet ændres markant ift. den nuværende betjening. For at sikre det bedst mulige afsæt for genudbud af linjen, er det vigtigt at Movia kan udbyde linjen med så få usikkerheder ift. den fremtidige drift, da det erfaringsmæssigt giver de bedste priser.