Sibeliusgade NPV

Trafiknotat

Sweco Danmark A/S	CVR nr. 48233511
Projekt	Sibeliusgade Trafikale forhold
Projektnummer	41019351
Kunde	Sibeliusgade 84 ApS
Udfærdiget af	Morten Mortensen
Dato	2026-04-15
Ver	2
Dokumentnavn:	Trafiknotat Sibeliusgade v2

Indholdsfortegnelse

1 Introduktion 2
2 Busholdepladser i Storkøbenhavn 2
3 Buslinjer Storkøbenhavn 3
3.1 Udbud og drift af buslinjer 3
3.2 Busholdepladser med tilknyttede buslinjer 3
3.3 Tomkørsel 5
4 Stationsnærhed 5
5 Ladeinfrastruktur 7
6 Trafikale konsekvenser, trafiksikkerhed og adgangsforhold 7

1 Introduktion

I forbindelse med NPV´s anmodning om en ny lokalplan for matrikel 5944, Udenbys Klædebo Kvarter, København på Sibeliusgade er der rejst et politisk ønske om at få belyst behovet for tekniske anlæg på grunden.

Matriklen på Sibeliusgade har tidligere fungeret som busterminal, og der er derfor blevet stillet spørgsmål til, om der fortsat er behov for en busterminal og ladestandere til busser på lokationen.

Af referat fra Borgerrepræsentationens møde den 26.02.2026 fremgår det, ”*at Borgerrepræsentationen pålægger Økonomiforvaltningen og Klima- , Miljø- og Teknikforvaltningen af undersøge mulighederne for, at Sibeliusgade fortsat kan anvendes til tekniske anlæg, herunder kommunal driftsplads, genbrugsstation, værksteder og ladestandere til busser, lastbiler, arbejdsmaskiner mm., samtidig med at der skabes plads til nye boliger i området*”.

Dette notat gennemgår de trafikale forhold der ønskes belyst i motiveringen af medlemsforslaget. Dette omhandler følgende emner:

- Adgang til den kommunale driftsplads
- Tomkørsel mellem busdepot og busruter
- Stationsnærhed til busdepoter i Storkøbenhavn
- Opladning af busser

I tillæg til dette gives en overordnet gennemgang af de lokale konsekvenserne ved de trafikale ændringer projektet vil medføre.

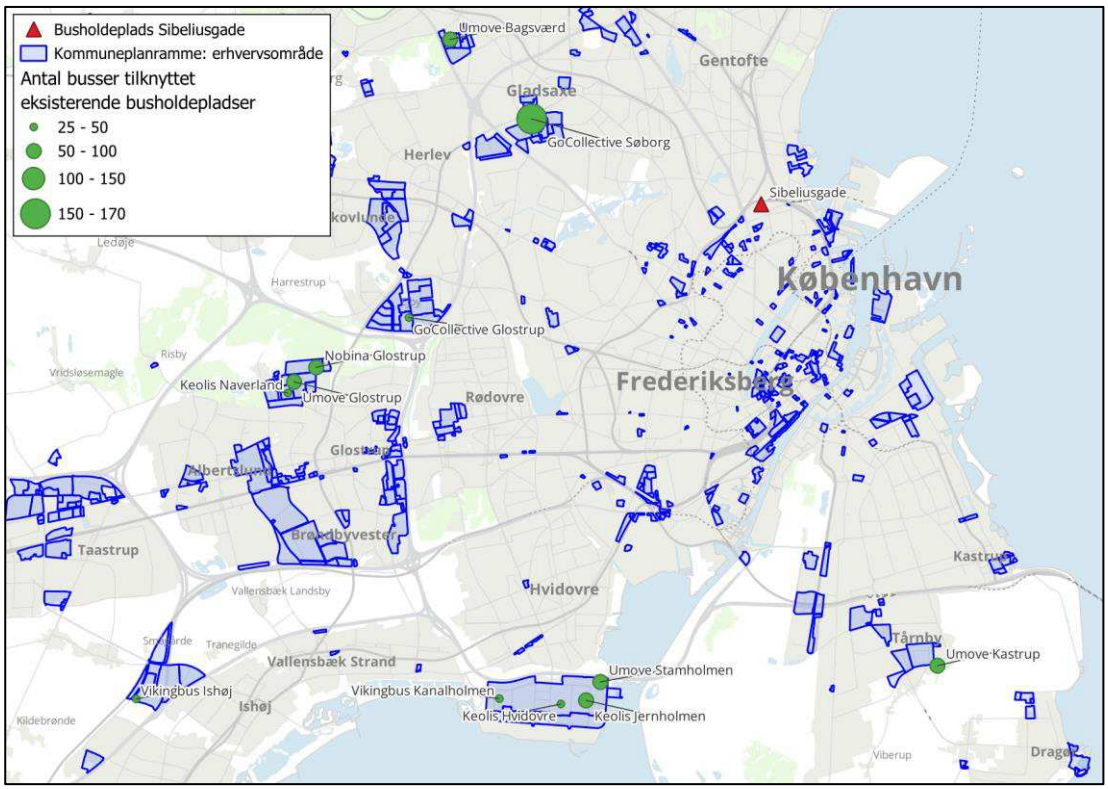
Forhold nævnt i medlemsforslaget som ikke er at trafikal karakter gennemgås ikke i dette notat.

2 Busholdepladser i Storkøbenhavn

Alle busholdepladser i København og omegn ligger i dag i erhvervsområder i en afstand på ca. 10 km fra København Centrum. Hovedparten af busholdepladserne ligger langs Motorring 3 samt i Ishøj, på Avedøre Holme og i Tårnby. Busholdepladserne ejes og drives af en række forskellige busoperatører, og har alle garage- og ladefaciliteter til busdriften i København og omegn.

På Figur 1 vises eksisterende busholdepladser samt arealer udlagt til erhverv. Den forhenværende busholdeplads på Sibeliusgade er vist med rød.

I modsætning til de øvrige busholdepladser i Storkøbenhavn ligger den tidligere busholdeplads på Sibeliusgade ikke i et erhvervsområde i periferien, men i et tæt bebygget bykvarter relativt nært centrum. Sibeliusgade er kendetegnet ved nærhed til boliger, lokale byrum og et mere finmasket gadenet. Denne placering bryder dermed med praksis for busholdepladser, hvor hensynet til støj, pladsbehov, tung trafik og driftslogistik normalt tilgodeses gennem placering i erhvervsområder i udkanten af byen samt nær veje med høj fremkommelighed.



Figur 1: Oversigt over eksisterende busholdepladser i Storkøbenhavn, en markering af den forhenværende busholdeplads på Sibeliusgade smat kommuneplanrammer udlagt til erhverv.

3 Buslinjer Storkøbenhavn

For at undgå unødig tomkørsel med rutebusserne i København og omegn, vil det være hensigtsmæssigt at have busholdepladser forholdsvis tæt på busruterne.

3.1 Udbud og drift af buslinjer

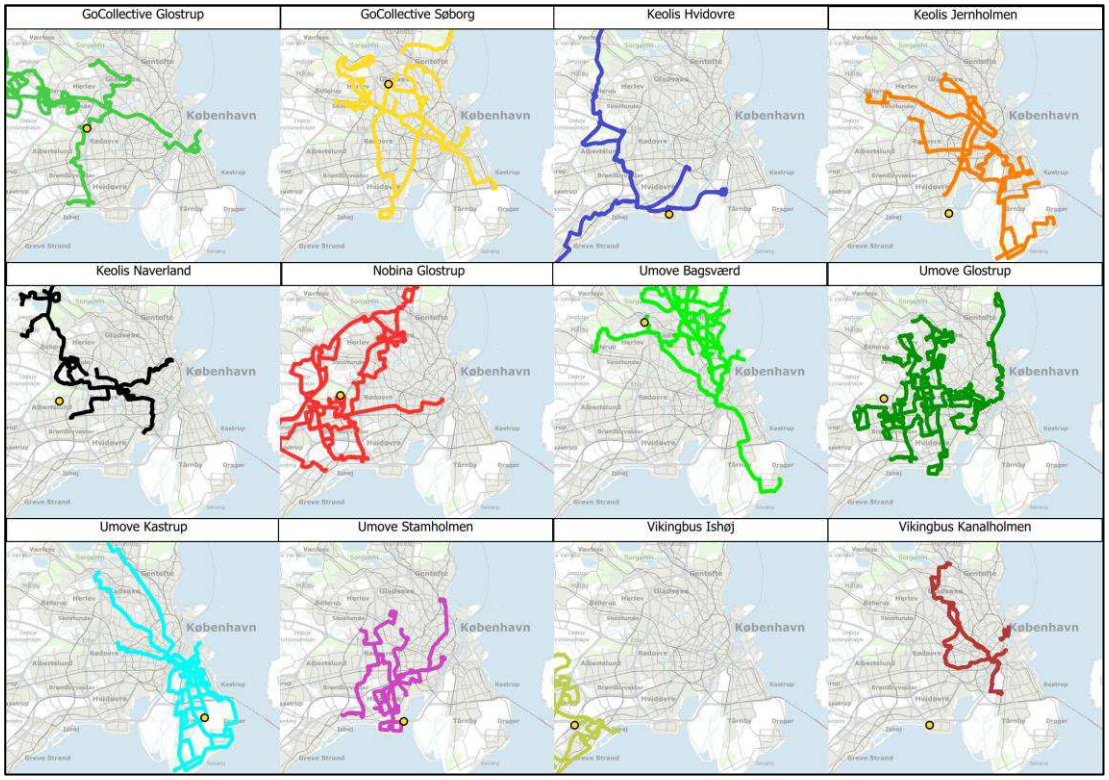
Movia sender løbende driften af deres knap 450 buslinjer på Sjælland i udbud til private operatører. Disse er opdelt i runder, hvor operatørerne byder på pakker af linjer for en kontraktperiode, der typisk varer 6-12 år. Denne proces betyder, at sammensætningen af linjer og operatører løbende ændres. Dermed kan busholdepladsernes placering skiftevis være mere eller mindre hensigtsmæssig i forhold til de linjer, der tilknyttes. Det påvirker driftsomkostningerne, da en operatør tæt på linjens startpunkt kan byde med lavere omkostninger på grund af kortere tomkørsler.

I Movias ruteudbud fremgår det, at busoperatørerne er ansvarlige for alle forhold vedrørende udførelsen af "Ydelsen", herunder indkøb af materiel og etablering af garagefaciliteter. I bilagene fremgår det, at garage- og tomture indregnes i den køreplantimeafhængige omkostning. Desuden har chaufførerne, jf. virksomhedsoverdragelsesloven, ret og pligt til at følge med over til en ny operatør, når denne overtager driften af en buslinje.

3.2 Busholdepladser med tilknyttede buslinjer

Hvilke busholdepladser der betjener de enkelte buslinjer i København og omegn styres direkte af Movias ruteudbud. På Figur 2 ses det hvilke ruter der er tilknyttet de tolv

eksisterende busholdepladser i Storkøbenhavn. Da ruterne udbydes løbende, er dette blot et øjebliksbillede af tilhørsforholdet.

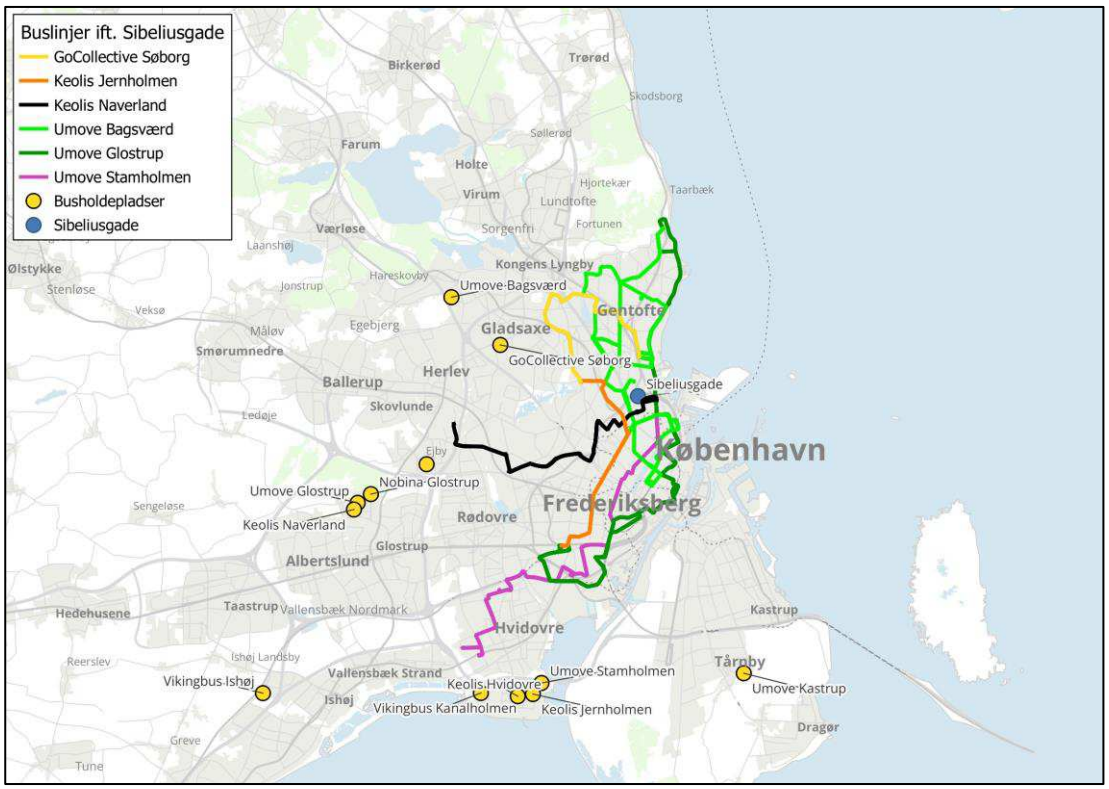


Figur 2: Eksisterende busholdepladser i Storkøbenhavn og ruterne for deres tilknyttede buslinjer.

Det ses af ovenstående figur, at nogle busholdepladser ligger tæt på de tilknyttede buslinjer, hvilket bidrager til at reducere tomkørsel, mens andre har betydelig afstand til ruterne.

Af Figur 3 fremgår buslinjer med en ruteføring tættere på Sibeliusgade end de busholdepladser de er tilknyttet i dag. Dette omfatter lige nu buslinjerne 12, 14, 18, 23, 171, 185 og 1A.

Da tildeling af busruter følger de løbende ruteudbud, er der løbende udskiftning af tilhørsforhold, hvorfor dette billede ændrer sig over tid.



Figur 3: Buslinjer med en ruteføring tættere på Sibeliusgade end eksisterende busholdepladser.

3.3 Tomkørsel

For at reducere tomkørsel med busserne, er det en fordel at busruterne ligger tæt på de tilknyttede busholdepladser. De løbende udbud af busruter sikrer i et vist omfang at dette optimeres, da det er økonomisk fordelagtigt at have lav tomkørsel.

De ældste elektrificerede busser der kører i København og omegn i dag skal normalt lades op to gange i løbet af dagen, hvorfor de lader op om natten og har brug for at blive opladt igen midt på dagen. De nyeste busser har en batterikapacitet der sikrer at det er tilstrækkeligt at få dem opladt én gang i døgnet. Denne udvikling inden for bussernes batterikapacitet er en betydelig faktor i forhold til at reducere tomkørsel.

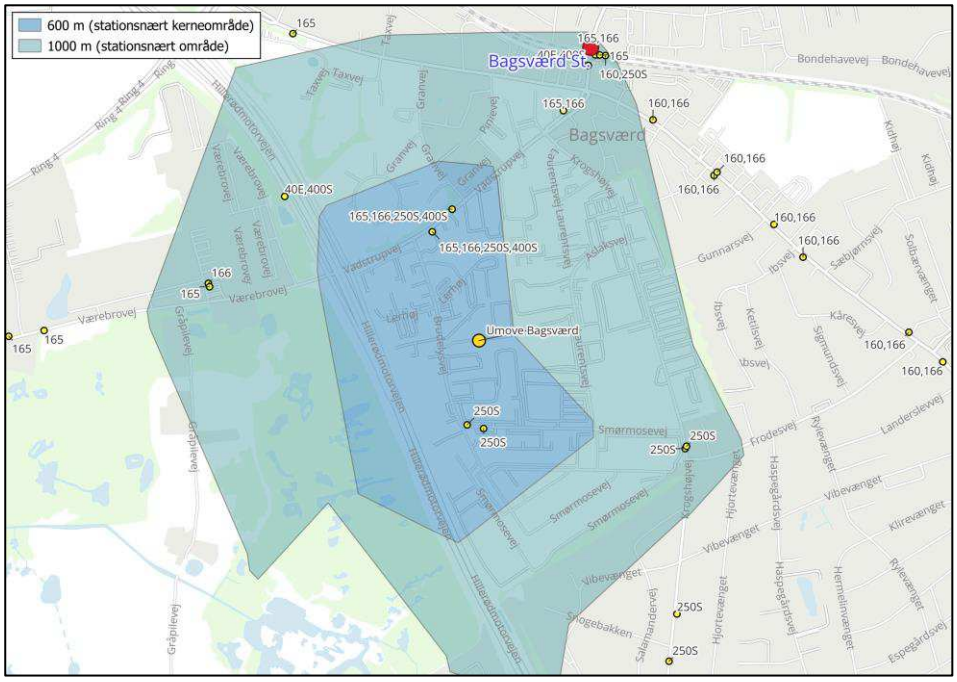
4 Stationsnærhed

Af motiveringen af medlemsforslaget beskrives det at "*Busholdepladsen ligger perfekt tæt på Svanemøllen Station og Østerbrogade. Så man kan komme til og fra med både bus og tog*" og at "*Busholdepladserne udenfor København ligger ofte i industrikvarterer uden kollektiv trafik, så chaufførerne er nødt til at køre i bil frem og tilbage*".

Af landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning (Fingerplan 2019) defineres stationsnærhedsprincippet ud fra nærheden til kollektiv transport herunder stationer på S-banerne, Kystbanen, Vestbanen, Øresundsbanen, Metroen og Ring3-letbanen. Stationsnært Kerneområde defineres med en maksimal afstand på 600 meter til kollektiv transport, mens Stationsnært Område defineres med en maksimal afstand på 1.000 meter til kollektiv transport.

Af Figur 4 vises stationsnærhedsprincippet udlagt for busholdepladsen i Bagsværd, som betjenes af Umove med buffere på 600 og 1.000 meter. Denne lokalitet ligger stationsnært

med ca. 1.000 meter til Bagsværd Station og under 600 meter til stoppesteder som betjenes af blandt andet 250S, 400S og to lokalbuslinjer.



Figur 4: Oversigt over den kollektive betjening af busholdepladsen i Bagsværd.

Den kollektive betjening af de øvrige busholdepladser i Storkøbenhavn præsenteres i Tabel 1, hvor størstedelen af busholdepladser langs Motorring 3 er godt kollektivt betjent i de nære opland (600 meter). For busholdepladserne på Avedøre Holme er udbuddet hovedsageligt lokalbusser.

Busholdeplads	600 meter	1000 meter
GoCollective Søborg	200S, 250S, 300S, letbane og 4 lokalbusser	
GoCollective Glostrup	tre lokalbusser	fem lokalbusser og letbane
Nobina Glostrup	500S	500S og lokalbuslinje 149
Umove Glostrup	500S og lokalbuslinje 149	
Keolis Naverland	500S og lokalbuslinje 149	500S og to lokalbuslinjer
Vikingbus Ishøj	Ingen kollektiv betjening	400S og to lokalbuslinjer
Vikingbus Kanalholmen	200S, 500S og lokalbuslinje 137	
Keolis Hvidovre	200S og to lokalbuslinjer	200S, 500S og to lokalbuslinjer
Keolis Jernholmen	to lokalbuslinjer	
Umove Stamholmen	to lokalbuslinjer	
Umove Kastrup	to lokalbuslinjer	250S og to lokalbuslinjer
Forhenværende Sibeliusgade	To S-togsstationer, 1A, 15E, 150S fem lokalbuslinjer	To S-togsstationer, 1A, 15E, 150S seks lokalbuslinjer

Tabel 1: Kollektiv betjening af busholdepladser i Storkøbenhavn.

Flere af busholdepladserne i Storkøbenhavn kan defineres som stationsnære, mens særligt busholdepladserne på Avedøre Holme er begrænset kollektivt betjent.

5 Ladeinfrastruktur

Batteri- og elmotorteknologien er i dag nået et niveau, hvor busserne, ifølge busoperatøren der drifter busrute 500S, blot skal lade om natten og en enkelt gang midt på dagen. Med denne udvikling har de nyeste og fremtidige busser ikke behov for tomture udelukkende med ladeformål. De kan betjene busruter hele dagen alene med natopladning.

Af Tabel 2 er de eksisterende busholdepladser samt Sibeliusgade opstillet med informationer om hvilke strømkabler der er fremført til de enkelte matrikler samt antallet af aktive ladestanderpladser der er på de enkelte matrikler.

På Sibeliusgade har der tidligere ad to omgange været installeret to forskellige generationer af ladestandere. Første generation er der installeret 11 af og er placeret i den nordvestlige del af matriklen. Disse er ikke funktionsdygtige mere og ifølge Arriva utilstrækkelige til nye busser, og dermed ikke brugbare. Næste generation af ladestandere er nedtaget af operatøren Go Collective ved fraflytning. Der er derfor ingen brugbare ladestandere på Sibeliusgade i dag, hvormed antallet af ladestandere i dag er 0.

Busholdeplads	Ledningsdimensioner	Antal ladestandere	Matrikel størrelse(kvm)
Vikingbus Ishøj	2 x10 kV	20	4.000
GoCollective Søborg	2-4 x10 kV	42	24.800
GoCollective Glostrup	4 x10kV	8	10.000
Nobina Glostrup	2 x10kV	8	40.600
Umove Glostrup	4 x10kV	18	10.500
Keolis Hvidovre	4 x10kV	20	10.200
Keolis Jernholmen	4 x10kV	44	31.700
Vikingbus Kanalholmen	Ukendt	30	49.700
Keolis Naverland	2 x10kV	12	10.000
Umove Stamholmen	2 x10kV	60	13.700
Umove Kastrup	3 x10kV og 2 x0,4kV	62	20.500
Umove Bagsværd	5 x10kV og 6 x0,4kV	70	10.500
Sibeliusgade	4 x10kV og 2 x0,4kV	0	32.000

Tabel 2: Overblik over nærliggende ledninger og et omtrentligt antal busladestanderpladser på eksisterende busholdepladser samt på Sibeliusgade.

6 Trafikale konsekvenser, trafiksikkerhed og adgangsforhold

Da placeringen på Sibeliusgade ligger i tæt by, primært omgivet af beboelse, skole, institutioner og rekreative områder, er det ikke hensigtsmæssigt at denne lokalitet anvendes til tung trafik (bus- eller lastbiltrafik). Det omkringliggende sti- og vejnet befærdes i høj grad af bløde trafikanter. I den sammenhæng udgør bus- og lastbiltrafik en øget trafiksikkerhedsmæssig risiko. En ændring af anvendelsen til boligområde vil give en øget trafiksikkerhed og tryghed på vejnettet.

I motiveringen af medlemsforslaget bemærkes det, at den kommunale driftsplads, som er nabo til den tidligere busholdeplads, har adgangsvej via matrikel 5944. Denne adgang ønskes opretholdt. Adgangsvej til driftspladsen kan sikres direkte via Sibeliusgade ved omdisponering af driftspladsens arealer, som dog vil kræve noget terrænbearbejdning.

Alternativt skal der udarbejdes et aftalegrundlag med ejer af matrikel 5944 om fortsat brug af deres areal samt tilpasning af ønsket indretning af matriklen.