

December 2025

Busfremkommelighedstiltag i København



Løsninger - gevinster - anbefalinger

SWECO 





Busfremkommelighedstiltag i København - resumérapport

Sweco Danmark A/S CVR nr. 48233511
Projekt Busfremkommelighedstiltag i
København
Projektnummer 41014574
Kunde Københavns kommune

Udfærdiget af DK1K9D
Grafik af DKMAEY
Kontrolleret af DKKARE
Godkendt af DK1K9D

Dato 2025-12-05
Dokumentnavn Busfremkommelighedstiltag i
København - resumérapport

Indholdsfortegnelse

Resumé	4
Baggrund	9
Projekterne	10
Østerbrogade ved Svanemøllen Station	12
Amagerbrogade ved Sundbyvester Plads	16
Toftegårds Plads	18
Gl. Køge Landevej	28
Vigerslev Allé og Enghavevej	30
Synergier ved samtidig implementering af projekter i Valby	32
Fravalgte projekter ved Frederiksborgvej	34
Bilag	35

Resumé

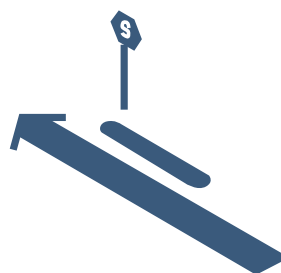
Forundersøgelsen af busfremkommelighedstiltag blev igangsat af Københavns Borgerrepræsentation i april 2024 med det formål at styrke den kollektive trafik i byen og samtidig forbedre forholdene for gående og cyklister og skabe trygge byrum.

Forundersøgelsen er udført på fem lokationer og strækninger i København: Østerbrogade ved Svanemøllen Station, Gl. Køge Landevej, Toftegårds Plads, Vigerslev Alle og Amagerbrogade ved Sundbyvester Plads.

Undersøgelsen omhandler etablering af busbaner, busheller ved busstoppesteder, krydsombygninger og signalændringer på de fem lokationer.

Østerbrogade ved Svanemøllen Station

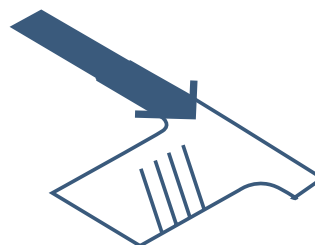
Der etableres en ny sammenhængende busbane fra Hornemansgade i syd frem mod Strandvænget i nord, som integreres med løsningen i projektet for supercykelstien Kystbaneruten længere mod nord, som er under udarbejdelse. Der etableres en bushelle med plads til to holdende busser, så buspassagerer ikke skal stige af og på direkte ud på cykelstien. Cykelstien på strækningen udrettes og forbedres for øget sikkerhed. Stationsforpladsen udvides for at give bedre plads til gående og ophold, hvilket gør området mere indbydende og brugervenligt.



Effekt: Forbedring af de højfrekvente bussers rejsetid og pålidelighed i myldretiden for buspassagerer på Østerbrogade mod nord, primært linje 1A, og uden væsentlig negativ påvirkning af biltrafikken. Bedre forhold for cyklister og fodgængere sikrer en mere integreret og velfungerende løsning i myldretiden.

Amagerbrogade

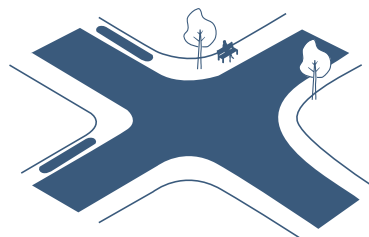
En forlængelse af busbanen mod Sundbyvester Plads vil forbedre fremkommeligheden for de højfrekvente busser 5C på denne travle strækning. Selvom gevinsten er mindre sammenlignet med andre projekter, bidrager det til en mere stabil busdrift og kortere rejsetid for buspassagerer.



Effekt: Mindre tiltag, som forbedrer punktlighed og reducerer rejsetiden på en strækning med mange buspassagerer.

Toftegårds Plads

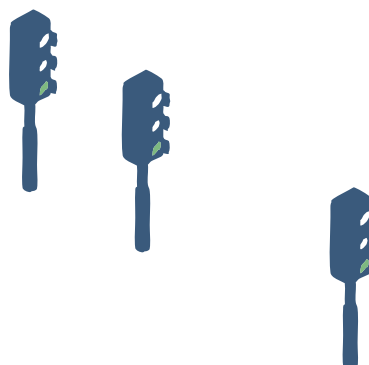
Her bliver det store og komplicerede vejkryds reduceret i størrelse, hvilket frigør plads til nye byrum og mere attraktivt ophold. Nye busheller placeres nord og vest for krydset, hvilket gør det lettere og mere sikkert for passagerer at komme til og fra bussen. Samtidig etableres en busbane i nordgående retning, som sikrer bussernes frie passage, når der er meget trængsel i myldretiden, og dermed bedre punktlighed. Da krydset bliver mindre, betyder det også bedre forhold for cykler og gående med mere tryghed og bedre trafiksikkerhed i krydset og omkring.



Effekt: Bedre rejsetid og pålidelighed for de højfrekvente busser i myldretiderne, primært A-busserne (4A og 8A), øget tryghed, øget sikkerhed især for cyklister og plads til mere byliv på hjørnerne. Busser fra vest, linje 11 og 23, må forventes at få længere rejsetid, og der vil være mere bilkø end i dag i myldretiden fra vest og syd.

Gammel Køge Landevej

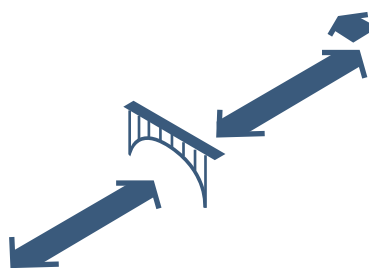
Signalstyringen optimeres med prioritering af busser i nord- og sydgående retning i tre kryds. Det betyder, at busser får grønt lys i længere tid, hvilket reducerer ventetid i kryds og giver en mere stabil og forudsigelig rejsetid. De to igangværende trafiksikkerhedsprojekter ved henholdsvis Carl Jakobsens vej og Torveporten, er ikke en forudsat del af dette projekt, da de indledende beregninger i dette busprojekt viser, at de to trafiksikkerhedsprojekter ikke har tilstrækkelig kapacitet, og at trafikken med stor sandsynlighed vil skabe meget kø, så busserne også forsinkes yderligere. At reducere trafikken i området kan være en del af en større strategi om at skabe mere plads til kollektiv trafik og sikre trygge forhold i byen, og dette vil også understøtte busprojektet.



Effekt: Hurtigere og mere pålidelige busrejser på Gammel Køge Landevej, hvor der er mange buspassagerer i særligt 4A. En øget rejsetid for bussen fra sidevejene og mere bilkø end i dag i myldretiden på sidevejene.

Vigerslev Allé og Enghavevej

Busbaner etableres i begge retninger på Vigerslev Allé på størstedelen af strækningen mellem Sjælør Boulevard og Enghavevej. Disse baner kun dedikeret til busser sikrer, at færre busser med passagerer bliver fanget i bilkøer og dermed kan holde en mere stabil og effektiv køreplan. På Enghavevej suppleres med en kort busbane i nordgående retning gennem krydsene ved Vigerslev Allé og Ingerslevsgade, som yderligere forbedrer fremkommeligheden for busserne.



Effekt: Øget punktlighed og let reduceret rejsetid for de daglige buspendlere, samtidig med at byens trafiksystem bliver mere robust. Øget kødannelse i myldretiderne på Enghavevej til Bavnehøj Allé.

Overblik over projekternes effekter og værdi for lokalområdet

Diagrammet viser i hvilke retninger projektet har indflydelse. De syv forskellige retninger bliver forklaret nedenunder. Den midterste syvkant med tallet "0" er tilstand inden projektet. Diagrammet giver et hurtigt overblik over, hvor projektet har størst indflydelse, hvor blå er gevinster og rød er forværring.



Trafiksikkerhed og tryghed – Øget tryghed for cykler og gående heriblandt passagerer omkring stoppesteder samt mere trafiksikre løsninger for alle trafikantgrupper.



Cykelfremkommelighed.



Bilfremkommelighed.



Gående herunder også buspassagerer.



Rejsetid - En faktor for busfremkommelighed, så bussen kan komme hurtigere frem så passagerne og bussen sparrer tid.



Passagereffekt - Samlet tidsbesparelse for passagererne i myldretiden, vægtes efter hvor mange passagerer, der er i busserne på lokaliteten.



Rettidighed - Forbedret pålidelighed for passagerer og reduktion af risiko for sammenklumpning af busser med høj frekvens.



Anlægsøkonomi - Prisspændet angiver Swecos bud på anlægsprisen (laveste værdi) og Københavns Kommunes vurdering af anlægsprisen (højeste værdi).



Byrum - Det kan påvirkes positivt og negativt. Arealet ved busstoppesteder kan forbedres, eller inddrages for at lave tiltag.

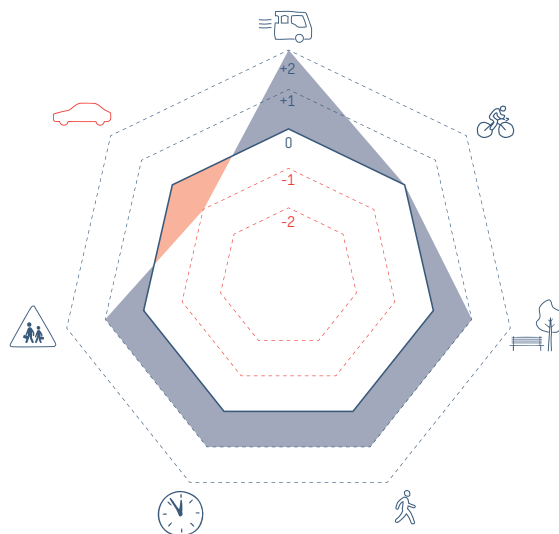
Østerbrogade ved Svanemølle station

Effekter:

- Rettidighed og reduktion i rejsetid.
- Bedre faciliteter for passagererne i form af bushelle, så passagerne ikke stiger direkte ud på cykelstien.
- Udvidelse af forplads ved stationen med mulighed for opholdsområder og/eller cykelparkering eller andet byrum.
- Ingen påvirkning af vejtræer og parkering.
- Der er en smule forsinkelse ift. dag, både for biler og cyklister, uden at det vil kunne mærkes for den enkelte trafikant.

Passagereffekt: 

Anlægsøkonomi: 1.700.000 - 2.700.000 kr.



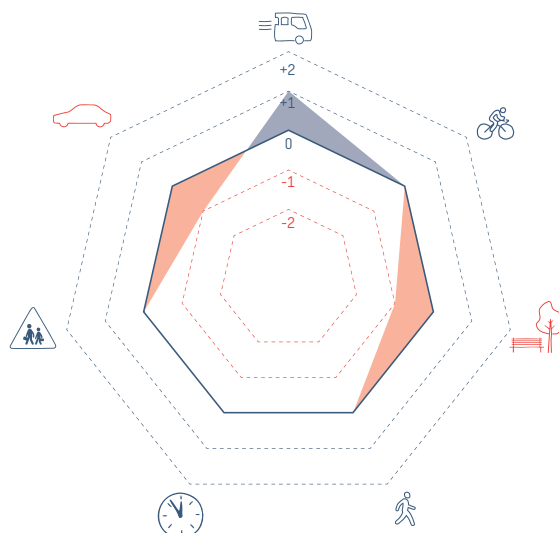
Amagerbrogade ved Sundbyvester plads

Effekter:

- Reduktion i rejsetid for de gennemkørende busser.
- Bedre pålidelighed
- Der vil være lettere øget kødannelse for biler.
- Nedlæggelse af 3 parkeringspladser, ofte fuldt belagt, samt 1 vejtræ.

Passagereffekt: 

Anlægsøkonomi: 600.000 - 1.200.000 kr.



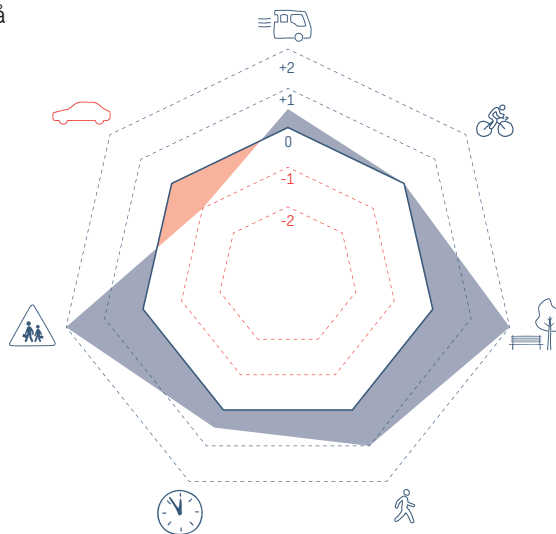
Toftegårds Plads

Effekter:

- Forbedret pålidelighed for passagerne på strækningen samt en mindre rejsetidsbesparelse. Enkelte buslinjer på Vigerslev Allé får ringere pålidelighed og forøget rejsetid pga. nedprioriteringen.
- Nye forbedrede faciliteter for passagererne i form af busheller samt at krydset bliver mindre.
- Forbedret trafikssikkerhed for alle trafikanter, især for cyklerne, der får fremført cykelsti og egen signalfase.
- Udvidelse af forplads ved det planlagte bibliotek med mulighed for byrum. Ingen påvirkning af vejtræer og parkering.
- Øget forsinkelse for biler i de vejbaner, hvor der allerede er kø i dag, f.eks. Vigerslev Allé fra vest som får op til 2 min ekstra forsinkelse og Gl. Køge Landevej fra Syd med op til 30 sek. ekstra forsinkelse.

Passagereffekt: 

Anlægsøkonomi: 7.950.000 – 12.000.000 kr.



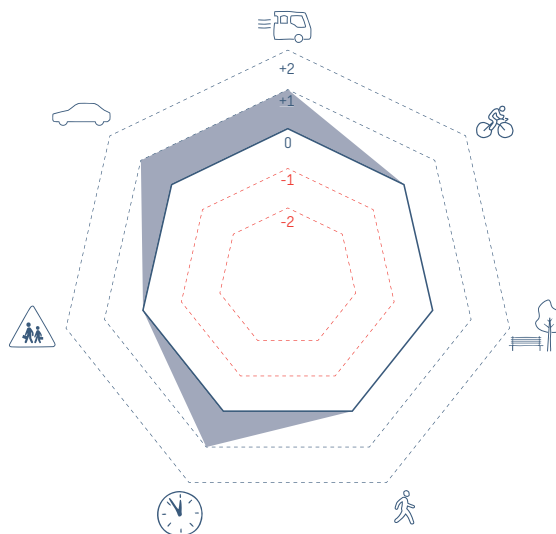
Gl. Køge Landevej

Effekter:

- Forbedret rettidighed og stor reduktion i rejsetid mod nord.
- Kødannelse for biler reduceres en smule generelt på Gammel Køge Landevej.
- Forbedring af forhold for cykler og højresvingende biler samt generelt opgradering af eksisterende forhold.
- Forudsætter at de to igangværende trafiksikkerhedsprojekter ikke gennemføres.

Passagereffekt: 

Anlægsøkonomi: 600.000 - 800.000 kr.



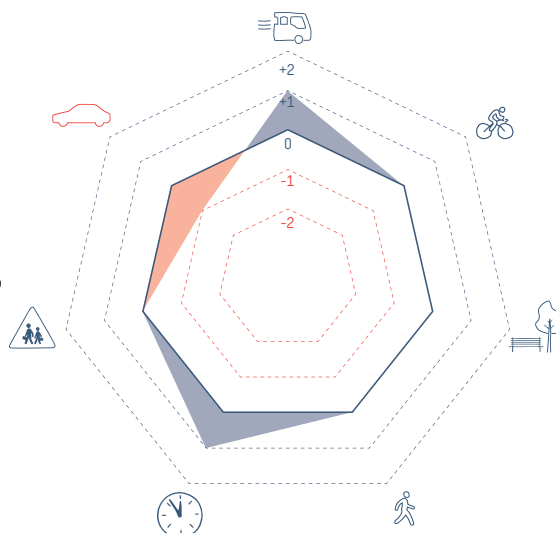
Vigerslev Allé og Enghavevej

Effekter:

- Forbedret rettidighed og reduktion i rejsetid for busserne, særligt på Enghavevej mod nord.
- Der vil være lettere forøget kødannelse for biler på Enghavevej ned til Bavnehøjvej.
- Reduktion med 57 parkeringspladser, som i dag har 0 % belægning.
- En lille forringelse af fremkommelighed for cyklerne på Enghavevej med ca. 0-20 sek. mere forsinkelse.

Passagereffekt: 

Anlægsøkonomi: 2.900.000 - 4.000.000 kr.





Bus 1A på Vigerlev Allé

Baggrund

Københavns Borgerrepræsentation besluttede i april 2024 at afsætte midler til, at Økonomiforvaltningen udfører en forundersøgelse af fremkommelighedstiltag for busserne på Frederiksborgvej, Svanemøllebroen, Amagerbrogade, Vigerslev Allé og Gl. Køge Landevej.

Formålet med forundersøgelsen er at sikre, at busnettet forsat er attraktivt for passagererne og øge antallet af buspassagerer på strækningerne - på trods af trængsel og lave hastigheder. Det betyder, at busserne skal være mere pålidelige og komme hurtigere igennem trafikken.

Busserne er en central del af det kollektive trafiknet i København og havde i 2024 ca. 245.000 passager på et hverdagsdøgn. I København kører der 41 buslinjer, hvoraf størstedelen binder København sammen med omegnskommunerne. De fungerer både som effektiv kobling til metro og tog og sikrer samtidig en god lokal dækning og kortere gangafstande til kollektiv trafik for fx unge, ældre og gangbesværede.

For at sikre et velfungerende og sammenhængende kollektivt transportsystem, der kan fremme grøn mobilitet og tiltrække flere passagerer, skal der sikres en god fremkommelighed for busserne. En god fremkommelighed vil kunne reducere rejsetiden, forbedre regulariteten og herved tiltrække flere passagerer. Det er vigtigt, at der tages hensyn til fremkommeligheden for især passagertunge buslinjer, når der ændres i anvendelsen af byens gaderum.

Projektområderne for busfremkommelighed er udpeget ud fra den foregående analyse Busoptimering 2025. Analysen pegede på strækninger med mange buspassagerer og på strækninger, hvor beslutningen fra Budget22 om hastighedsreduktion på vejene ville påvirke passagerne. Derudover byggede den også på faglig viden om, hvad der er vigtigst for passagererne: at man kan regne med at det er sikkert og trygt at gå til og fra bussen, at der er plads til ventende passagerer ved stoppestederne og at bussen kommer til tiden.

På den baggrund har Økonomiforvaltningen fået gennemført trafiksimuleringer og udarbejdet projektforslag til, hvordan der kan etableres busbaner, hvordan kryds kan ombygges, og hvordan trafiksignaler kan optimeres for busserne, samtidig med at der tages hensyn til gående, cyklister, bilister og byrum.

Flere af de buslinjer, der kører gennem undersøgelsesområderne, oplever større rejsetidsforsinkelser i morgen- og aftenmyldretiden. Det drejer sig blandt andet om bus 5C, 1A, 4A, 8A og 11, som har op til 15 afgang i timen og mange passagerer. Derfor vil Movia foretage en før- og eftermåling af rejsetiderne på de berørte buslinjer, hvis projekterne bliver gennemført for at få indblik i effekterne.

Forundersøgelsen viser, at buspassagererne generelt vil opleve kortere køretid på samtlige projektstrækninger. Det vil også forbedre driftsøkonomien og bussernes pålidelighed, da flere busser ankommer som forventet og kørekomforten bliver bedre. Det er med til at fastholde og tiltrække passagerer i busserne. Busbanerne og de øvrige tiltag i projektforslagene er med andre ord en måde at få mere bus for pengene. Etablering af busbaner og signaler, vil have betydning for trafikken. Når man skaber bedre plads til busserne, vil der som udgangspunkt blive mindre plads til bilerne. Både til at køre og til at parkere.

Projekterne

Busfremkommelighedsprojekterne strækker sig over fire geografiske områder i København og er ret forskellige i omfang. I Valby er der fire projekter, som her beskrives hver for sig, men som er udarbejdet og analyseret i en helhed for at skabe et sammenhængende busprojekt. De øvrige lokaliteter ved Østerbrogade v. Svanemøllen Station, Amagerbrogade ved Sundbyvester Plads og Frederiksborgvej v. Emdrup Torv er selvstændige projekter.

Projekterne er karakteriseret ved, at de indbefatter strækninger, som er en del af det strategiske vejnet, og at flere af de berørte busruter er højfrekvente, og der er derfor potentielt meget at hente i tidsgevinster for passagererne. Desuden er der særligt i projekterne i Valby og ved Svanemøllen Station yderligere en del positive effekter i form af byrumsforbedringer samt bedre trafiksikkerhed og tryghed for cykler og gående.

Effekterne af projekterne er evalueret med trafiksimuleringer i programmet Vissim, som har til formål at vurdere ændringer i rejsetid og regularitet for busserne samt analysere konsekvenser for øvrige trafikanter på strækningen, både biler og cykler. Dette er suppleret med trafikmodelberegninger i Københavns Kommunes egen trafikmodel Compass, hvor de trafikale effekter i vejnettet som helhed vurderes. Endeligt er der beregnet effekter for, hvor meget tid passagererne sparer i bussen.

Signaturforklaring

- S-tog og Regional tog
- - Metrolinje
- Buslinje 5C/150S/200S/250S/350S/500S/350S
- Buslinje 1A/2A/4A/6A/8A
- Projekter
- Fravalgte projekter

Østerbrogade ved Svanemøllen Station

Den foreslåede løsning vil markant forbedre mobiliteten og trygheden for både buspassagerer og cyklister. Ved at sikre, at bussen ikke længere bliver fanget i kødannelse mod nord over Svanemøllebroen, opnås en mere stabil og punktlig kollektiv trafik.

Samtidig etableres en dedikeret bushelle med læskur og bæk ved stationen, hvilket betyder, at passagererne ikke længere skal stige af og på direkte i cykeltrafikken, til gavn for både cyklister og passagerer til busserne. Løsningen skaber ikke blot en mere tryk og tilgængelig adgang til bussen – den frigiver også areal foran stationen, som kan bruges til ophold, grønne byrum eller anden lokal merværdi.

NUVÆRENDE PROBLEMSTILLING

Østerbrogade er en vigtig indfaldsvej til København, som understøtter handelslivet på Østerbro. Vejen er en central del af supercykelstiruten Lyngbyruten og den kommende Kystbanerute, med daglig trafik på over 12.000 cyklister og 15.000 køretøjer samt mange fodgængere til Svanemøllen Station.

Særligt opleves store forsinkelser og reduceret pålidelighed og fremkommelighed for busser i nordgående retning som følge af kødannelse.

Pladsforholdene på stationsforpladsen er for små, så der ofte ikke er fri passage for fodgængere. De trange forhold og de mange buspassagerer og cykler skaber farlige situationer.

Krydsningen af Østerbrogade ved Sibeliusgade kan føles utryk for cykler og gående, da der ikke er støttepunkter eller heller at vente på og der er en stor trafikmængde.

Det nuværende byrum optimerer ikke pladsen til kollektiv trafik, cyklister og gående, og opholdsmuligheder ved stationen er nedprioriteret til fordel for cykelparkering. For at sikre et effektivt og trygt trafikknudepunkt er det nødvendigt at gentænke strækningens trafik- og byrumsudformning, som kan understøtte forbedringer for selve bussens drift.



Bus 1A ved Svanemøllen station



Trange pladsforhold ved stationsforpladsen



Mulige konflikter mellem buspassagerer, cyklister og fodgængere

LØSNINGSFORSLAG

Ved at reducere antallet af kørespor fra to til et i nordgående retning kan man ikke blot forbedre busfremkommeligheden og pålideligheden – der åbnes samtidig for en række byrumsmæssige gevinster.

Løsningsselementer:

1. Busbane mod nord

- Etablering af busbane fra før krydset ved Sibeliusgade til krydset ved Strandvænget ved at fjerne det ene kørespor mod nord. En busbane i sydgående retning har ingen trafikal effekt og er fravalgt.
- Justering af signalanlægget ved Strandvænget ved etablering af cyklistsignal. Det kan frigøre tid til, at biler kan svinge til højre ad Strandvænget, og busser kan komme hurtigere igennem.

2. Udretning af cykelsti og fortov langs østsiden

- Cykelstien og fortovet rettes ud og føres lige igennem strækningen

3. Etablering af bushelle på østsiden

- Bushelle med plads til to holdende busser, så buspassagerer fortsat ikke stiger direkte ud på cykelstien.

4. Udvidet stationsforplads og mere byrum

- Udretning af cykelsti og bushelle frigiver areal til en mere funktionel og tryk stationsforplads. Mulighed for bedre cykelparkering og opholdsområder foran stationen.

5. Bedre fortov hen over broen

- To overskudsarealer ved Svanemøllebroen kan med enkle greb indrettes med bænke og belægning.
- Lettere tilgængelighed og mere tryk ledelinje over broen – enten i form af københavnerfortov eller anden markering.

GRÆNSEFLADEPROJEKTER

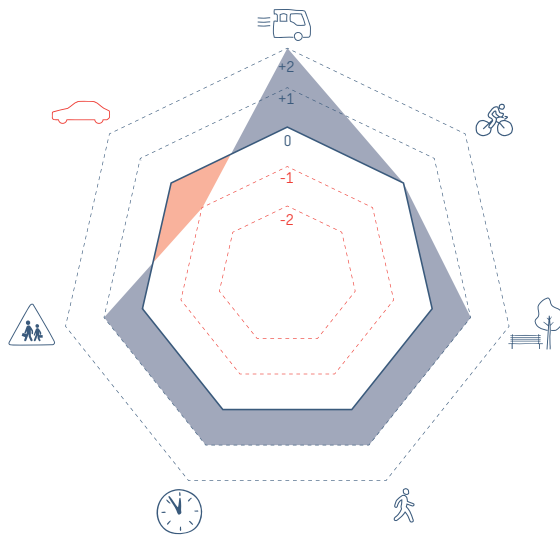
- **Kystbaneruten:** På strækningen nord for broen mellem Ryvangs Allé og Tuborgvej etableres supercykelsti, som omfatter etablering af en række busheller på Strandvejen, samt busbaner i begge retninger. Det forbedrer rejsetiden og gør det nemmere og tryggere for passagerne at stige på og af. Projektet ved Svanemøllebroen er udarbejdet, så det kan integreres med løsningerne i Kystbaneruten og vil skabe synergieffekter for busserne ved at have en sammenhængende busbane fra Sibeliusgade til Tuborgvej, så der samlet vil være en større gevinst end beregnet i dette projekt.
- **Skt. Kjelds Kvarter.** Området vest for Østerbrogade udgør Klimakvarteret, hvor det er planen at indføre ensretninger af en lang række gader. De trafikklægninger, der ligger i den foreløbige plan for Klimakvarteret, er indarbejdet i løsningen for Svanemøllebroen. Forundersøgelsen anbefaler, at busserne i Sibeliusgade omlægges til dobbeltrettet drift i Kildevaldsgade, da der vil være øget kødannelse i Sibeliusgade.



Oversigtskort over projektet

PROJEKTETS EFFEKTER OG VÆRDI FOR LOKALOMRÅDET

Diagrammet viser, hvordan projektet har indflydelse på de syv forskellige retninger. Den midterste syvkant med tallet "0" er tilstand inden projektet. Diagrammet giver et hurtigt overblik over, hvor projektet har størst indflydelse, hvor blå er gevinster og rød er forværring.



Anlægsøkonomi: 1.700.000 – 2.700.000 kr.



3% flere af busserne kommer rettidigt igennem strækningen.



Øget trafiksikkerhed. Forbedring af forhold omkring af- og påstigning pga. bushelle. Højresvings-pil ved Strandvænget giver bedre trafiksikkerhed der. Krydsningen af Østerbrogade ved Sibeliusgade er ikke løst.



45 sek. reduktion i rejsetid mod nord. Passagerne bruger dagligt 5,5 timer mindre transporttid pga. tidsbesparelsen.



Nye bedre faciliteter for passagererne i form af bushelle med inventar. Udvidelse af forplads ved stationen med mulighed for opholdsområder og/eller cykelparkering eller andet byrum. Ingen påvirkning af vejtræer og parkering.



Cyklerne forsinkes ca. 8 sek. i gennemsnit mod nord. Nogle få, der ikke når det grønne lys, bliver noget forsinket, imens hovedparten ikke bliver forsinket.



Køen mod nord frem mod Strandvænget vil være længere og af og til nå ned til Kildevældsgade, men der skabes ikke yderligere forsinkelse af betydning.



Mere plads foran stationen samt bushelle, der sikrer en tryk oplevelse omkring af- og påstigning.



Østerbrogade ved Svanemøllebroen - eksisterende forhold ↑

Løsningsforslag →

MULIGE ALTERNATIVER

I scenariet er der i krydset ved Strandvænget givet mulighed for, at cyklerne får tidligere rødt for at lade højresvingende dreje frit mod Strandvænget, hvilket skal sikre, at bussen, der også ligger i den bane, kommer hurtigere igennem krydset. Dette vil imidlertid reducere fremkommeligheden for cyklerne, som får ca. 8 sek. længere rejsetid.

Alternativt kan man sikre, at cyklerne ikke får reduceret fremkommelighed ved at give dem mere grønt, før de højresvingende kan dreje frit. Dette vil imidlertid betyde, at bussernes gevinst i rejsetid og regularitet reduceres fra ca. 45 sek. til ca. 20 sek. Man kan også vælge at lave en løsning, der ligger imellem de to alternativer ved at lave en dynamisk signalstyring, der kan skifte mellem at prioritere cykler kontra busser efter behov.

I den videre proces for projektet skal det besluttes, hvor meget forsinkelse man vil pålægge cyklisterne kontra hvor meget gevinst man vil opnå for bussernes fremkommelighed. Og om der skal arbejdes videre med en dynamisk løsning, der kan tage skiftende hensyn.

Hvis man ønsker det, kan man udvide bushellen til også at kunne have et læskur. Dette vil imidlertid gå ud over forpladsen som indskrænkes og at cykelstien ikke får et lige forløb som i den foreslåede løsning.



Amagerbrogade ved Sundbyvester Plads

Busserne frem mod Sundbyvester Plads mod syd ad Amagerbrogade vil komme mere rettidigt frem ved at undgå at holde i bilkøen, når der etableres en busbane frem mod det første kryds. Dette kan gøres inden for det eksisterende vejareal.

NUVÆRENDE PROBLEMSTILLING

Frem mod Sundbyvester Plads mod syd er der på Amagerbrogade en del trafik, som i perioder holder i kø, særligt om eftermiddagen. Denne kø holder busserne i, og da strækningen betjenes af de højfrekvente linjer 250S, 5C og 8A, er dette til stor gene for de mange passagerer, der kører på strækningen. En løsning med en busbane skal sikre, at den tid busserne holder i samme kø som bilerne reduceres.



Bus 250S på Amagerbrogade



Bus 5C på Amagerbrogade

LØSNINGSFORSLAG

Etablering af busbane medfører ingen trafikale forsinkelser for øvrig trafik, trods lettere øget kødannelse.

1. Busbane på Amagerbrogade

- Etablering af ca. 120 m lang busbane på Amagerbrogade fra krydset ved Funkiavej til Sundbyvester Plads.
- Fjernelse af 3 parkeringspladser og 1 vejtræ i vestsiden af vejen syd for Funkiavej.

GRÆNSEFLADEPROJEKTER

Der er for nuværende ingen konkrete grænsefladeprojekter.

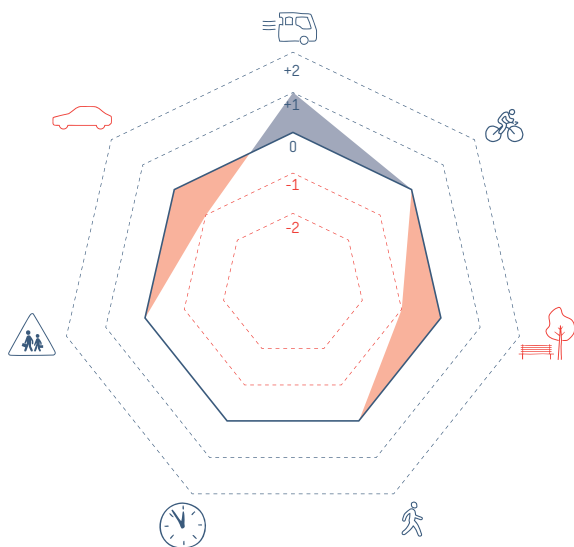
Strækningen frem mod Sundbyvester Plads kan med fordel ses i en større sammenhæng for hele Amagerbrogade for at opnå en større samlet effekt og skabe en samlet løsning for strækningen.

MULIGE ALTERNATIVER

Løsningen kan ses som en del af et større projekt for omdannelse af Sundbyvester Plads, hvor der i denne analyse er fundet en række udfordringer i forhold til trafiksikkerhed, flow for busserne generelt samt trafikafvikling for bilerne. Der er desuden stort potentiale for at løfte byrummet i pladsens ydre periferi. Et sådant projekt kan gå forud for en videreførelse af det foreslåede busprojekt. Der er undersøgt en optimal og trafiksikker løsning med fremført cykelsti men dette er fravalgt som ikke teknisk mulig lokalt, men kan muligvis lade sig gøre, hvis Sundbyvester Plads som helhed blev omdannet. Det kan derfor vælges at udskyde busprojektet, til der er lavet en sammenhængende plan for Sundbyvester Plads. Ligeledes kan projektet udskydes, til der foreligger større viden og planer for den samlede strækning for Amagerbrogades sydlige del omkring Sundbyvester Plads.

PROJEKTETS EFFEKTER OG VÆRDI FOR LOKALOMRÅDET

Diagrammet viser, hvordan projektet har indflydelse på de syv forskellige retninger. Den midterste syvkant med tallet "0" er tilstand inden projektet. Diagrammet giver et hurtigt overblik over, hvor projektet har størst indflydelse, hvor blå er gevinster og rød er forværring.



Ingen målbar effekt for rettidigheden.



Ingen indvirkning på trafikikkerheden.



Ca. 10-20 sek. reduktion i rejsetid for de gennemkørende busser. Passagerne sparrer samlet set 8,5 timers transporttid pr. døgn.



Nedlæggelse af 2-3 parkeringspladser, der ofte er fuldt belagt, og 1 vejtræ fældes.



Ingen indvirkning for cykelfremkommeligheden.

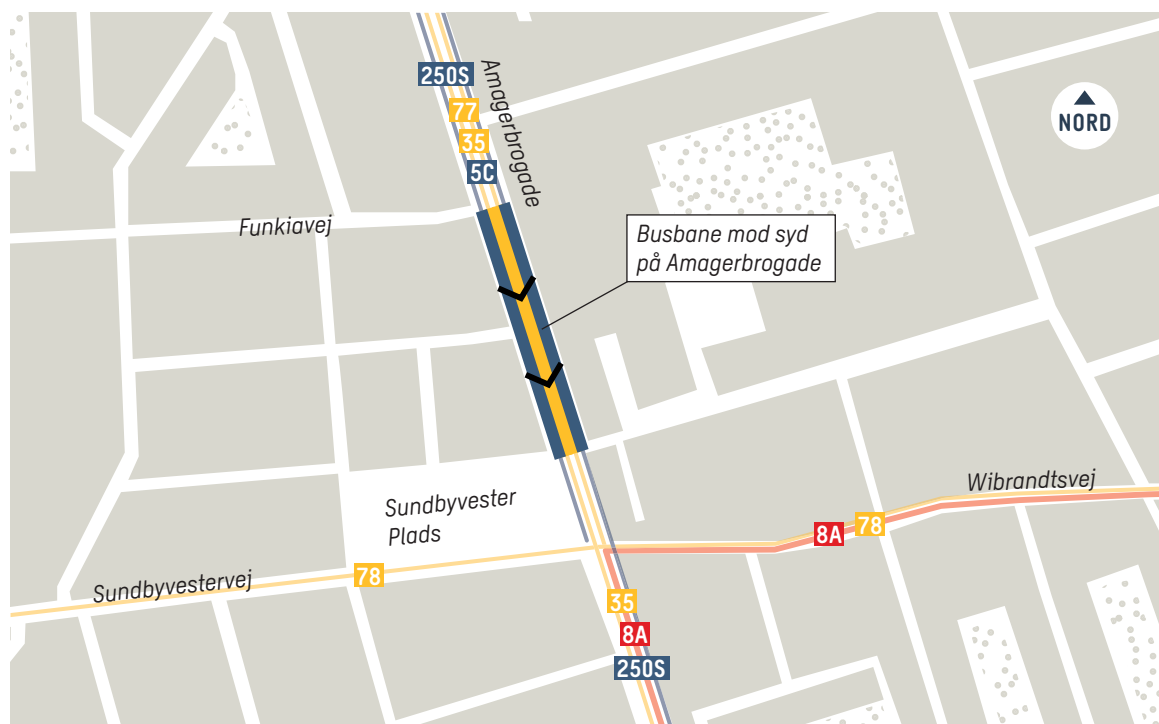


Der vil være lettere øget kødannelse.



Ingen indvirkning for gående.

Anlægsøkonomi: 600.000 – 1.200.000 kr.



Oversigtskort over projektet: Busser i sydgående retning

Toftegårds Plads

Ved at omdanne pladsen, skabes der en tidssvarende løsning med bedre forhold for de mange cyklister, fodgængere og buspassagerer, som dagligt bruger området. En indsnævring af vejarealet vil give plads til sikre busheller, bredere fortove og cykelstier samt et nyt byrum med mere plads til ophold og grønt. Løsningen vil øge trafiksikkerheden, styrke den kollektive trafik, skabe bedre rammer for byliv og forbedre hverdagen for tusindvis af trafikanter. Dette supplerer projektet om at skabe bedre busfremkommelse i området.

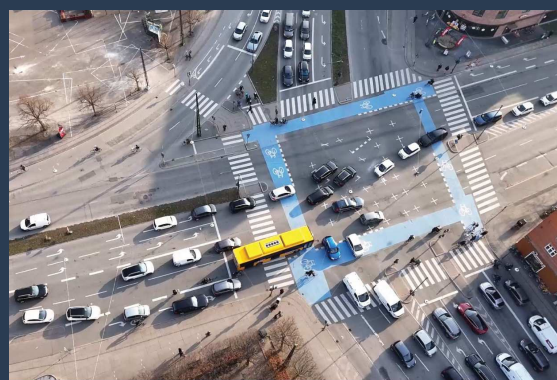
NUVÆRENDE PROBLEMSTILLING

Toftegårds Plads er i dag præget af et stort og utidssvarende vejkryds, som ikke afspejler det aktuelle trafikbillede. Trafikmønstret har ændret sig markant: flere cykler, flere går, og flere benytter busserne. Alligevel optager biltrafikken fortsat en uforholdsmæssigt stor del af pladsen, hvilket skaber konkrete udfordringer for de øvrige trafikanter.

Krydset er udformet efter forældede prioriteter, der ikke tager højde for mobilitetsbilledet i dag og de politiske målsætninger i Kommuneplan 2024, om at flere skal cykle, gå og benytte kollektiv transport, og at i fordelingsgader med stor bustrafik (A- og S-busser) skal bustrafikken generelt prioriteres højere end biltrafikken.

Det fører til nedsat trafiksikkerhed, særligt for de gående, der har svært ved at krydse Toftegårds Plads trygt og effektivt. Busserne sidder fast i kø, hvilket forringer både fremkommelsen og pålideligheden for de mange passagerer, der hver dag er afhængige af en velfungerende kollektiv trafik. Samtidig er forholdene for cyklister og fodgængere generelt for dårlige og ufleksible i et område med stor daglig aktivitet.

Med udsigt til ny byudvikling og øget pres i området er der et behov for at gentænke indretningen. Det nuværende gaderum er ikke indrettet til at håndtere fremtidens mobilitet. Krydset kan omdisponeres, så det understøtter de trafikanter, der reelt bruger det mest. En omdannelse af Toftegårds Plads vil forbedre trafiksikkerheden, styrke den kollektive trafik og skabe et byrum, der både er mere funktionelt og trygt og i tråd med kommuneplanen.



Krydset er stort og utidssvarende med hyppige trafikfarlige situationer og sammenbrud i trafikken



Bus 4A på vej mod nord



Dårlige forhold for de bløde trafikanter

LØSNINGSFORSLAG

Ved at reducere antallet af kørespor i nordgående retning kan man ikke blot forbedre busfremkommeligheden og pålideligheden – der kan samtidig opnås en række byrums- og trafikikkerhedsmæssige gevinster.

Løsningsselementer:

1. Betydelig indskrænkning af krydsets størrelse

- I alle vejgrene reduceres antallet af ligeud-baner fra to til en. Banen vil kunne frigives til andre og mere trafiksikre løsninger samt busbaner.
- De to venstresvingsbaner fra nord reduceres til en venstresvingsbane.
- Arealet for højresvingsbanerne fra syd fjernes og lægges tæt ind mod krydset, hvilket frigiver areal.
- Højresvingsforbud fra vest fra Vigerslev Allé for at forhindre kødannelse og forbedre trafikikkerheden for cyklisterne og denne vejgren nedprioriteres af hensyn til busfremkommeligheden for de andre, højfrekvente linjer.

2. Busbane på Gl. Køge Landevej

- Der gennemføres en busbane gennem krydset fra syd mod Toftegårds Allé, som møder den eksisterende nordgående busbane, hvilket får bussen hurtigere gennem krydset.

3. Etablering af to busheller

- I nordgående retning etableres busheller ved stoppestedet efter krydset. Ligeledes etableres en bushelle i vestgående retning efter krydset, hvilket sikrer en tryk og smidig af- og påstigning.
- Bushellerne kan indrettes med læskur og andre elementer.

4. Trafiksikre løsninger for cyklerne

- Cyklisterne får fremført cykelsti frem mod krydset fra både øst, fra nord og fra syd, og højresvingende biltrafik afvikles, efter cyklisterne har kørt frem, hvilket giver større tryk for de mange cykler.

5. Generel opdatering af krydsets udformning

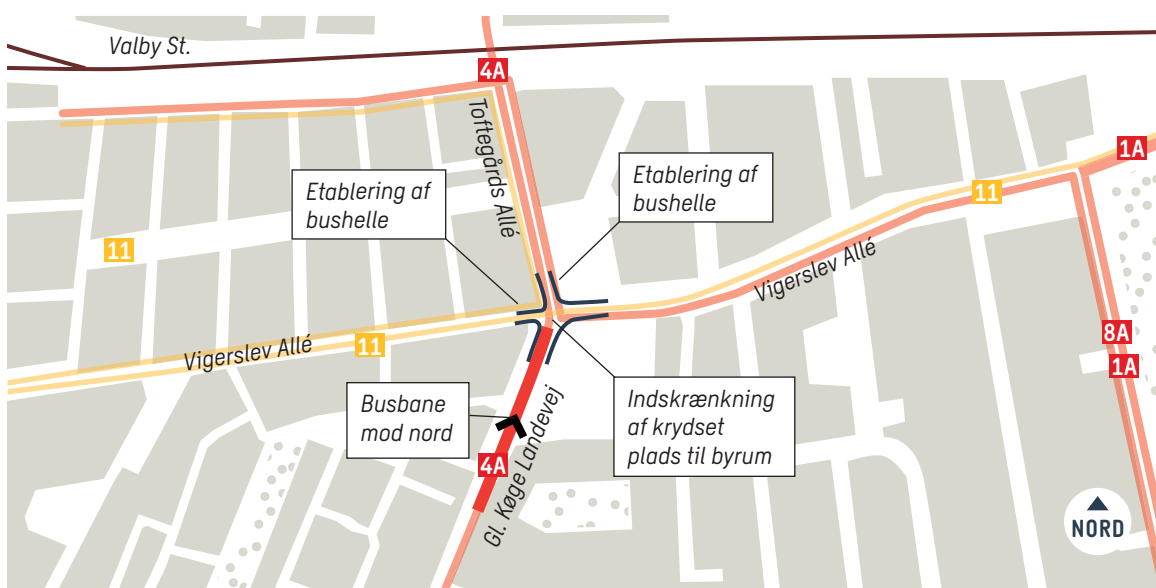
- Da krydset ikke er udført i overensstemmelse med de gældende vejregler, er der foretaget en generel opdatering af krydsets indretning.

6. Mere byrum

- Der frigives areal til bredere fortove på flere af hjørnerne og særligt på pladsen foran det kommende bibliotek vil der blive frigivet areal.

GRÆNSEFLADEPROJEKTER

- **Lokalplan for Toftegårds Plads:** Den eksisterende lokalplan Toftegårds Plads II indbefatter et bibliotek beliggende ud til Toftegårds Plads samt boliger bagved. Den foreslåede løsning for omdannelse af krydset tager højde for dette og giver endnu mere plads til forpladsen ved at fjerne vejarealet for højresvingende fra syd. Dette kan frigive plads til f.eks. cykelstativer og vejtræer.
- **Et isoleret projekt:** Toftegårds Plads kan gennemføres uafhængigt af de øvrige projekter for henholdsvis Gammel Køge Landevej og Vigerslev Allé.



Oversigtskort over projektet



Toftengårds Plads – eksisterende forhold



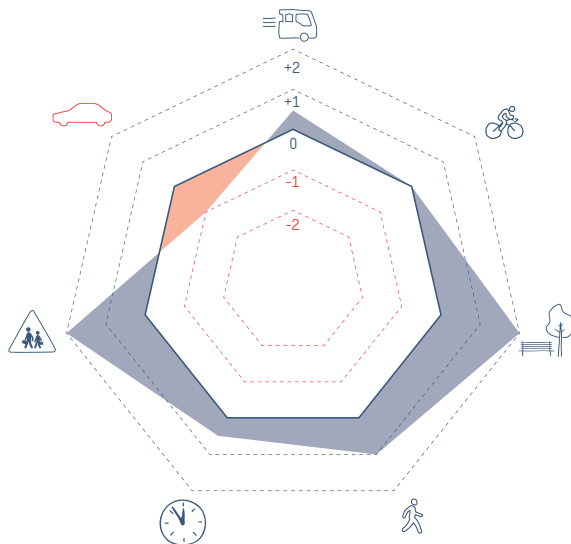




NORD

PROJEKTETS EFFEKTER OG VÆRDI FOR LOKALOMRÅDET

Diagrammet viser, hvordan projektet har indflydelse på de syv forskellige retninger. Den midterste syvkant med tallet "0" er tilstand inden projektet. Diagrammet giver et hurtigt overblik over, hvor projektet har størst indflydelse, hvor blå er gevinster og rød er forværring.



Anlægsøkonomi: 7.950.000 – 12.000.000 kr.



0-9 % flere af busserne på de højfrekvente linjer 4A og 8A kommer rettidigt igennem strækningen. Bus 11 og 133 mod Valby St. får forringet pålidelighed pga. nedprioriteringen af Vigerslev Allé fra vest.



Forbedring af forhold for cykler samt generelt opgradering af eksisterende forhold til fordel for alle trafikantgrupper.



Bus 4A får en rejsetidsbesparelse på 15-28 sek. Øvrige busser får mindre stigninger eller fald i rejsetid. Bus 11 får en del mere forsinkelse (2 min) pga. nedprioriteringen af Vigerslev Alle fra vest. Samlet set bruger passagerne 13 timer mere i bussen pr. dag, men det skyldes overvejende nedprioriteringen af linje 11.



Nye bedre faciliteter for passagererne i form af busheller med inventar. Udvidelse af forplads ved det planlagte bibliotek med mulighed for opholdsområder og/eller cykelparkering eller andet byrum. Ingen påvirkning af vejtræer og parkering.



Cyklernes fremkommelighed påvirkes overordnet set ikke.



Der skabes øget forsinkelse (+2 min i myldretiderne) fra Vigerslev Allé fra vest i de svingbevægelserne, hvor der i dag også er kø. Øvrige svingretninger får både positive og negative konsekvenser. Ingen større netværksmæssige konsekvenser.



Betydeligt kortere vej over krydset.



Toftegårds Plads ved Toftegårds Allé set mod syd - eksisterende forhold ↑

Løsningsforslag →



MULIGE ALTERNATIVER

Der er i forbindelse med udvikling af løsningen opstillet i alt tre scenarier, hvoraf det anbefalede scenarie er fremhævet, fordi det er det scenarie, der giver de største effekter for de mange trafikanter, der færdes omkring krydset. Hvis det kan accepteres, at der på Vigerslev Allé fra vest er trafikale udfordringer og yderligere forsinkelse for busserne, og at der vil ske en mindre overflytning af biltrafik fra Toftegårds Plads til andre veje, så vil det anbefalede scenarie forbedre busfremkommeligheden for højfrekvente buslinjer som 4A og 8A.

Alternativt scenarie 1 – Mindre ændringer

I dette scenarie foretages kun mindre ændringer af krydset. Dette indebærer etablering af busheller og reduktion af kørespor i to af retningerne for at give plads til bl.a. busbane. Ombygningerne er af mindre karakter, og mange af de trafikikkerhedsudfordringer og den utryghed, som eksisterer i dag, løses ikke. Desuden vil krydset fortsat have en meget stor fysisk udbredelse. De negative konsekvenser for biltrafikken i dette scenarie er mindre end det fremhævede scenarie. Fordelene for visse busser svarer til det anbefalede scenarie, mens busserne på Vigerslev Allé (linje 11 og 133) har samme forhold som i dag.

Udfordringerne ved dette scenarie er også, at det kan være vanskeligt at gennemføre procesmæssigt, idet ombygningerne kan medføre krav om en genopretning af krydset, så det stemmer overens med gældende vejregler.

Alternativt scenarie 2 – Større justeringer uden yderligere byrumsforbedringer

Minder om det fremhævede scenarie men med bibeholdelse af de to højresvingsbaner uden om krydset fra syd. Dermed frigives ikke byrum foran det planlagte bibliotek, og krydset beholder noget af sin nuværende størrelse. Effekterne på busserne og bilerne er stort set identiske med det fremhævede scenarie. Cykler og gående vil i forhold til alternativt scenarie 1 opnå en gevinst i form af kortere vej over krydset i nogle retninger, markant bedre trafikikkerhed og tryghed i lighed med det fremhævede scenarie.



Toftegårds Plads ved Vigerslev Allé set mod vest - eksisterende forhold ↑

Løsningsforslag →

VALG AF SCENARIER

Det fremhævede scenarie anbefales som hovedscenariet, da det samlet set giver de største gevinster for flest buspassagerer og samtidig muliggør en tiltrængt ombygning af krydset. Scenariet forbedrer forholdene for buspassagerer, cykler og gående og skaber et mere velfungerende, trafiksikkert og trygt byrum omkring Toftegårds Plads.

Følgende opnås i det anbefalede scenarie:

- Generelt bedre busfremkommelighed for de højfrekvente linjer, især 4A og 8A, hvilket kommer mange passagerer til gavn. Dette opnås ikke i det alternative scenarie 1.
- Markant forbedret trafiksikkerhed for både cykler og gående gennem en gennemgribende ombygning af krydset. Dette opnås ikke i alternativ 1.
- Skabelse af et tryggere og mere sammenhængende byrum samt bedre krydsningsmuligheder omkring Toftegårds Plads, bl.a. gennem reduktion af krydssets størrelse og frigivelse af arealer til brug for gående og buspassagerer. Dette opnås ikke i alternativ 1 og til dels heller ikke i alternativ 2.

- Størst samlet gevinst på tværs af trafikarter, sammenlignet med de alternative scenarier, der enten kun delvist løser de eksisterende udfordringer eller ikke bidrager til konkrete byrumsforbedringer.
- Langsigtet løsning, der ikke kræver efterfølgende totalombygning, som det vil være nødvendigt ved alternativt scenarie 1, hvis man senere ønsker fuld optimering.
- Ulempen for det anbefalede scenarie i forhold til de alternative scenarier er, at bilerne får øget kødannelse, særligt fra Vigerslev Alle fra vest, hvilket ikke er tilfældet i scenarie 1.
- Busserne fra Vigerslev Alle fra vest får forøget rejsetid, hvilket ikke er tilfældet i scenarie 1.

Det anbefalede scenarie kan gennemføres med mulighed for at undlade visse tilpasninger på Vigerslev Allé fra vest, hvilket vil sikre, at busserne fra denne retning ikke får mærkbart øgede forsinkelser. Denne løsning indebærer dog, at der fortsat vil være utrygge forhold for cyklister i den afkortede cykelsti, fortsat kø for biltrafikken fra vest og mindre frigivet areal til fortov.



Gl. Køge Landevej

Busserne kommer lidt hurtigere igennem Gammel Køge Landevej og bilkøerne afvikles bedre, når den foreslåede løsning med øget prioritering af trafikken på Gammel Køge Landevej implementeres. Dette vil være til gavn for de mange passagerer, der sidder i busserne på strækningen.

NUVÆRENDE PROBLEMSTILLING

Gammel Køge Landevej mellem Folehaven og Toftegårds Plads er i dag en hovedfærdselsåre i København med tæt trafik, som også forsinker busserne. Den nuværende trafik bærer præg af, at en stor del af trafikken er gennemkørende og egentligt ikke har et ærinde i området. En samlet løsning for Gammel Køge Landevej, der kan imødegå den aktuelle trængsel, vil kunne gavne bussernes trafikafvikling.

Der er imidlertid to trafiksikkerhedsprojekter i planlægningsfasen for henholdsvis krydsene ved Carl Jakobsens Vej og Torveporten. Disse to projekter er længere i processen end dette busfremkommelighedsprojekt, og kan derfor ændre forudsætningerne for dette projekt. Analyserne af disse to kryds har vist, at der vil være betydelige udfordringer med trafikafviklingen, hvis hvert af de to trafiksikkerhedsprojekter realiseres. Dette vil gå yderligere ud over bussernes fremkommelighed i forhold til i dag. Det foreslåede busfremkommelighedsprojekt vil ikke kunne kompensere for denne forværring.

LØSNINGSFORSLAG

Øget prioritering af trafikken på Gammel Køge Landevej kan ske med ændret signalstyring:

Løsningselementer:

1. Dynamisk signalstyring

- Implementering af dynamisk signalstyring i signalerne ved Torveporten, Carl Jakobsens Vej og Kirsten Walthers Vej, der sikrer mere grønt til trafikken på Gammel Køge Landevej, når der er behov. Dette sker dynamisk og vil i myldretiderne være mest udpræget.
- Signalerne kan indgå i en samlet intelligent signalstyring der prioriterer cykler og busser og sikrer deres fremkommelighed.



Oversigtskart over projektet

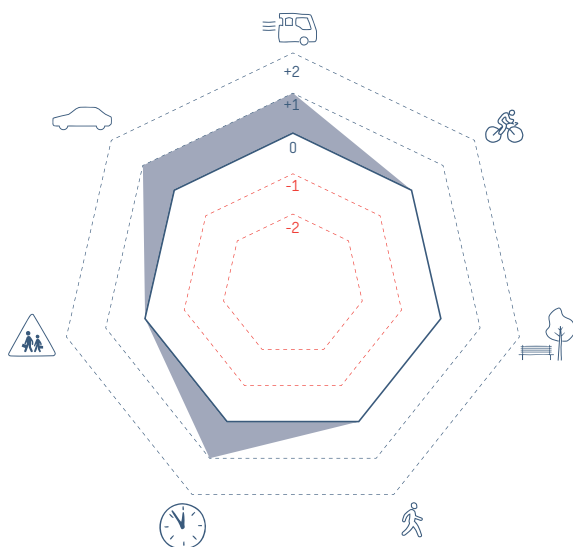
GRÆNSEFLADEPROJEKTER

• Trafiksikkerhedsprojekterne ved Carl Jakobsens Vej og Torveporten:

De to trafiksikkerhedsprojekter er i planlægningsfasen og kan implementeres, før et eventuelt busprojekt. Det er eftervist ved analyser, at disse to projekter vil få betydelige negative konsekvenser for trafikken på Gammel Køge Landevej og dermed også busserne, som vil opleve markant længere rejsetid og forringet pålidelighed som følge af den øgede trængsel. Det er derfor afgørende for busfremkommelighedsprojektet, om disse to projekter gennemføres, da det vil ændre udgangspunktet for, om busserne i det hele taget får en forbedring. De fremlagte resultater for busfremkommelighed i dette afsnit er baseret på at de to trafiksikkerhedsprojekter ikke implementeres.

PROJEKTETS EFFEKTER OG VÆRDI FOR LOKALOMRÅDET

Diagrammet viser, hvordan projektet har indflydelse på de syv forskellige retninger. Den midterste syvkant med tallet "0" er tilstand inden projektet. Diagrammet giver et hurtigt overblik over, hvor projektet har størst indflydelse, hvor blå er gevinster og rød er forværring.



Anlægsøkonomi: 600.000 – 800.000 kr.



4 % flere af busserne kommer rettidigt igennem strækningen mod nord. Uændret for de øvrige delstrækninger.



Ingen indvirkning på trafiksikkerheden.



Ca. 20-50 sek. reduktion i rejsetid – mest mod nord. Bus 1A fra Carl Jakobsens Vej får ca. 10-20 sekunder mere forsinkelse. Samlet set bruger passagerne 27 timer mindre i busserne pr. døgn.



Ingen indvirkning på byrummet.



Cyklerne vil få en lille men ubetydelig forbedring af fremkommeligheden.



Der vil være mindre kødannelse for bilerne.



Ingen indvirkning for gående.

MULIGE ALTERNATIVER

I projektet er der undersøgt tre mulige varianter af signalstyring for de tre signalanlæg på den aktuelle strækning af Gammel Køge Landevej, som kan være med til at give den ønskede effekt.

1. Inkludere de tre signalanlæg i et allerede eksisterende signalsystem Imflow, som dækker store dele af Valby. Vil være en umiddelbar logisk udvidelse af det eksisterende system, men kan imidlertid vise sig vanskeligt at implementere.
2. At regulere signalanlæggene individuelt – normalt løsningen i København. Dette er lettest at implementere. Men løsningen vil give en segmenteret prioritering af trafikken, som ikke er koordineret på tværs af signalanlæggene og dermed vil effekten være begrænset.
3. Den anbefalede løsning: Et nyt sammenhængende signalsystem dækkende de tre signalanlæg, der regulerer alle signalanlæg samtidigt i forhold til den aktuelle trafiksituation. Dette giver den mest smidige trafikafvikling og kan tilpasses lokale forhold. Er dog lidt mere kompleks end løsning 2, men effekten vil være større.

Valget af løsningsscenarie er således et kompromis mellem kompleksitet og effekt. Den anbefalede løsning afspejler et kompromis, som kan implementeres uden særlige krydsombygninger eller koordinering med andre projekt, men har en god effekt i et isoleret område. Der skal ligeledes tages stilling til, hvorledes de to trafiksikkerhedsprojekter ved Carls Jakobsens Vej og Torveporten kan indgå i projektet. De to projekter er længere i planlægningsprocessen, men vil bevirke, at det foreslåede busprojekt ikke vil kunne opveje de negative konsekvenser af trafiksikkerhedsprojekterne. Der vil derfor, ifølge konklusionerne i denne analyse, være behov for at se på Gammel Køge Landevej og de planlagte projekter som en helhed, så det undgås, at der først implementeres to projekter, som forværrer trængslen markant og efterfølgende planlægges mere gennemgående signalprojekter og strategier for Gammel Køge Landevej. Det lægger op til en bedre koordinering af samtlige projekter på strækningen og en samlet analysebaseret plan og strategi for, hvad Gammel Køge Landevej skal kunne levere ift. afvikling af trafikken. Dermed skabes der et bedre grundlag for at opveje GI. Køge Landevejs trafikale funktion med nye projekter, som øger trængslen. Beslutningen ligger derfor i, om der skal laves en samlet plan, før projekterne gennemføres.

Vigerslev Allé og Enghavevej

Busbaner på Vigerslev Allé i begge retninger vil øge rettidigheden for busserne til gavn for de mange passagerer, der kører på strækningen. Ligeledes vil en busbane mod nord på Enghavevej gennem krydsene ved Vigerslev Allé sikre en mere regelmæssig drift.

NUVÆRENDE PROBLEMSTILLING

På Vigerslev Allé og Enghavevej er der i myldretiderne tæt trafik, som giver forsinkelser for busserne frem mod lyskrydsene. Særligt på den østlige del af Vigerslev Allé, hvor der kører flere højfrekvente buslinjer, er busserne i stigende grad påvirket af trafikken i begge retninger, hvilket er til gene for passagererne. Der er potentiale i en løsning, der sikrer, at busserne i begge retninger kan komme mere rettidigt frem, for at øge attraktiviteten af busserne.

LØSNINGSFORSLAG

Etablering af busbaner på flere delstrækninger for at sikre bedre rettidighed af busserne.

Løsningselementer:

1. Busbaner på Vigerslev Allé.

- En sammenhængende busbane fra Sjælør Boulevard i vest til Vester Fælledvej i øst. Der sker ingen yderligere tilpasninger af signalstyringen.
- En busbane fra Vester Fælledvej i øst til Carlsbergviadukten i vest samt en strækning fra Sjælør Boulevard til Trekronegade i vest frem mod Toftegårds Plads.

2. Busbane på Enghavevej.

- En busbane nordgående gennem krydsene ved Vigerslev Allé og Ingerslevsgade.



Bus 1A mellem Vester Fælledvej og Carlsbergviadukten

GRÆNSEFLADEPROJEKTER

- **Supercykelsti på Vigerslev Allé:** Etablering af en supercykelsti på strækningen vil indbefatte en forøgelse af bredden på cykelstien. Dette er umiddelbart foreneligt med det foreslåede busprojekt. Der skal imidlertid sikres, at der i detailfasen for de respektive projekter samtænkes og optimeres løsninger, så både cykelsti og busbaner kan forenes.

MULIGE ALTERNATIVER

Det kan vælges kun at gennemføre projektet for den ene strækning f.eks. Vigerslev Allé, da delprojekterne er uafhængige.

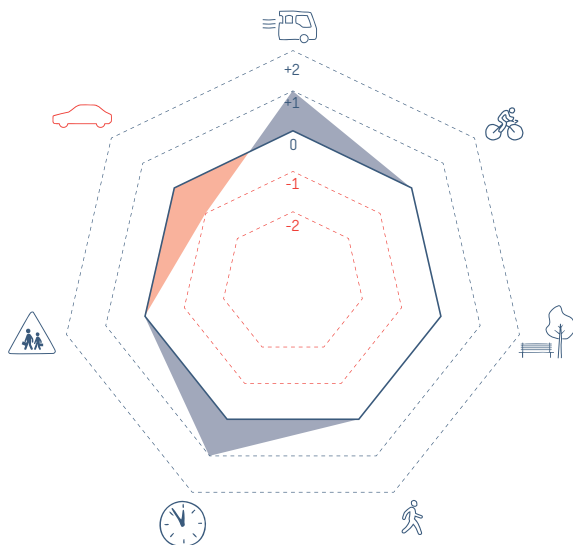
Projektet for Enghavevej er et projekt, som kan gennemføres uden at resten af Enghavevej skal tilpasses. Der er generelt betydelige trængselsudfordringer på Enghavevej, og der kan i lyset af de analyser, der er gennemført her, være potentiale i at se på hele Enghavevej som en samlet strækning.



Bus 1A kører under jernbroen i vestgående retning

PROJEKTETS EFFEKTER OG VÆRDI FOR LOKALOMRÅDET

Diagrammet viser, hvordan projektet har indflydelse på de syv forskellige retninger. Den midterste syvkant med tallet "0" er tilstand inden projektet. Diagrammet giver et hurtigt overblik over, hvor projektet har størst indflydelse, hvor blå er gevinster og rød er forværring.



2 % flere af busserne kommer rettidigt igennem strækningen.



Ingen indvirkning på trafikssikkerheden.



Ca. 10-40 sek. reduktion i rejsetid for de gennemkørende busser – mest mod vest samt på Enghavevej mod nord. Samlet set bruger passagerne dagligt 18 timer mindre i busserne som følge af tiltagene.



Ingen indvirkning. Der er mulighed for at omdanne nye og eksisterendes spærreflader til plantebede som dels begrønner strækningen og reducerer det belagte areal og dels kan nye kantsten i det brede vejprofil understøtte vejindretningen så den harmonerer bedre med hastighedsbegrænsningen.



Ingen indvirkning på cykelfremkommeligheden.

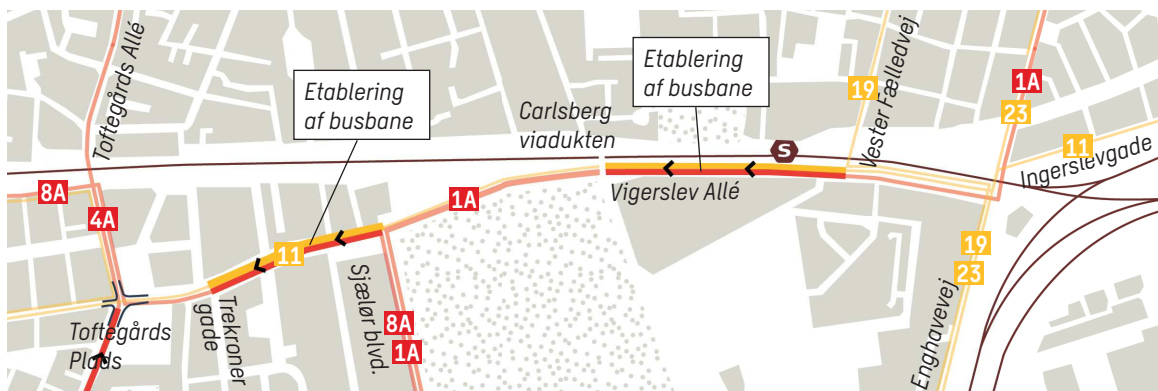
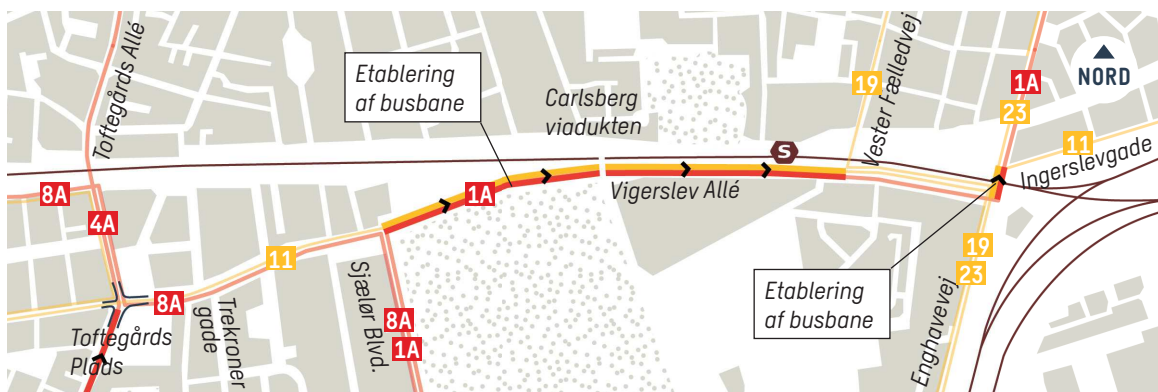


Der vil være lettere øget kødannelse. Der reduceres med 57 parkeringspladser langs Vigerslev Allé som i dag har 0% belægning.



Ingen indvirkning for gående.

Anlægsøkonomi: 2.900.000 – 4.000.000 kr.



Oversigtskort over projektet: Busser i øst- og nordgående retning (øverst) og vestgående retning (nederst)

Synergier ved samtidig implementering af løsninger i Valby

Ved at implementere de foreslåede løsninger for Toftegårds Plads, Vigerslev Allé, Enghavevej og Gammel Køge Landevej som én samlet indsats, opnås betydelige synergieffekter, der rækker ud over, hvad de enkelte projekter hver især kan levere. Løsningerne understøtter mål i Kommuneplan 2024 om fremme af grøn mobilitet, høj trafikikkerhed og en markant styrkelse af den kollektive trafik, samt skaber grundlaget for en mere helhedsorienteret og langsigtet trafikstrategi for Valby.

Bedre fremkommelighed og regularitet for busser

Når busfremkommelighedsprojekter etableres samtidigt på både Vigerslev Allé, Enghavevej og Gammel Køge Landevej – og samtidig suppleres med omdannelsen af Toftegårds Plads – skabes et sammenhængende, prioriteret netværk, hvor de højfrekvente buslinjer får markant bedre rettidighed og kortere rejsetid. Det samlede billede viser besparelser på op til 40-50 sek. i rejsetid for flere højfrekvente buslinjer og op til 9 % forbedring i rettidighed på udvalgte strækninger men generelt forbedring på 2-4 % – til direkte gavn for tusindvis af passagerer dagligt. Dette er dog på

bekostning af enkelte andre mellem-frekvente buslinjer, som ikke prioriteres så højt i kommuneplanen. Den positive effekt for nogen opvejer den negative effekt for andre, idet der er langt flere passagerer i de busser, der får en gavnlig effekt. Som følge af de samlede tiltag i Valby vil passagerne samlet sparre 32 timer på transport pr. dag.

Mere attraktive byrum og styrket lokal identitet

Omdannelsen af Toftegårds Plads spiller en central rolle i bylivsperspektivet. Reduktionen af vejareal skaber nye muligheder for at etablere busheller med inventar,



brede fortove og opholdsarealer – især foran det planlagte bibliotek. Byrummet kan blive mere grønt og mere trygt og trafikikkert for fodgængere og cyklister. Når denne byrumsmæssige opgradering sker samtidig med de øvrige infrastrukturprojekter, skabes en markant forbedring i den samlede oplevelse af området.

Styrket grøn mobilitet og trafikikkerhed

Toftegårds Plads transformeres fra et utidssvarende og utrygt trafikknudepunkt til et moderne og sikkert byrum, der imødekommer den aktuelle mobilitetsadfærd og kommunens målsætning om at fremme gang, cykling og kollektiv transport. Alle projekterne medfører forbedringer i trafikikkerheden, særligt for cykler og gående. Samtidig opnås bedre forhold for cyklister med dedikerede cykelstier frem mod krydsene og forbedret samspil med biltrafikken – f.eks. ved at adskille højresvingende biler og cyklister fysisk, og hvornår de har grønt lys.

Samlet trafikstruktur og behov for strategisk plan

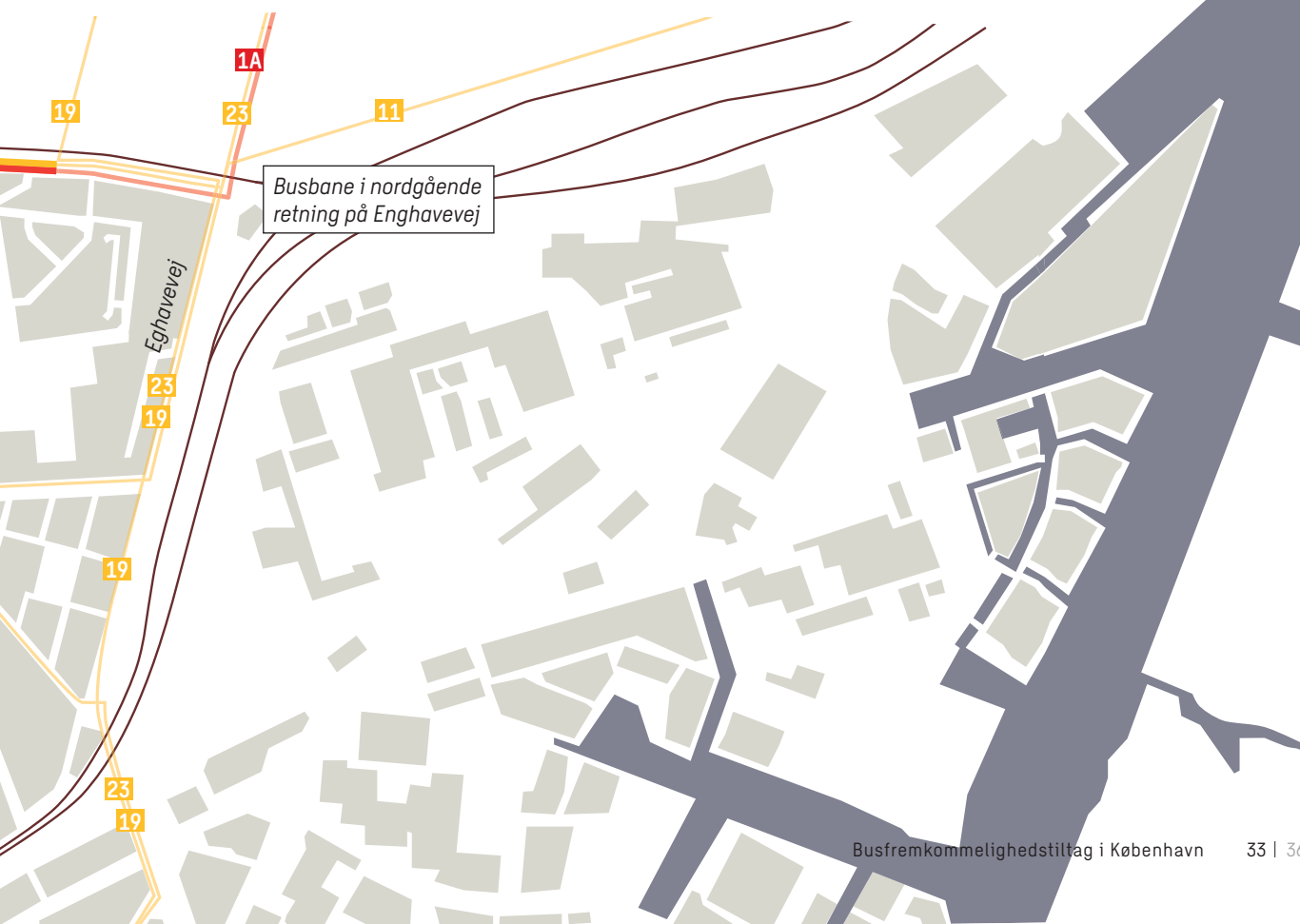
Den fulde værdi af de tre delprojekter, hvis de gennemføres samtidigt, realiseres dog kun, hvis der samtidig udarbejdes en overordnet plan for trafikken i Valby. Et centralt punkt er Gammel Køge Landevej, hvor effekten af busprioriteringen risikerer at blive udhulet,

hvis de igangværende trafikikkerhedsprojekter ved Carl Jakobsens Vej og Torveporten gennemføres uden helhedsorienteret koordinering. Det er derfor afgørende, at der udformes en samlet, analysebaseret plan for hele Gammel Køge Landevej – herunder en afklaring af vejens fremtidige rolle i det overordnede trafiknet.

Kapacitetsreduktionerne for bilerne i hele området vil medføre en generel reduktion i trafikken på 15 %. Ifølge trafikmodelberegninger vil denne trafik flyttes til andre veje. Konsekvenserne af dette bør være en del af analysearbejdet og det strategiske grundlag for en videre proces og en samlet plan for de belyste strækninger.

Politiske perspektiver og anbefaling

Det fremgår af Kommuneplan 2024, at der skal tages hensyn til fremkommeligheden for især passagertunge buslinjer i København. Løsningerne i Valby vil forbedre fremkommeligheden for særligt de højfrekvente og passagertunge buslinjer. Ved at gennemføre projekterne samlet, opnås der større gevinster for busfremkommeligheden og i sidste ende buspassagererne, end ved enkeltstående tiltag.



Fravalgte projekter v. Frederiksborgvej

Små opgraderinger for busserne i form af busser i højresvingsbanen på Frederiksborgvej fra nord og etablering af en lille højresvingsbane ved Rådvalsvej ved Emdrup Torv viser sig isoleret set ikke at have en betydelig effekt for busserne. Løsningerne bør ses i en større sammenhæng og en samlet plan for hele området omkring Emdrup Torv, der kan sikre bedre rettidighed for busserne, bedre forhold omkring busstoppestederne, forbedret trafiksikkerhed og generelle byrumsforbedrende tiltag.

PROBLEMSTILLING, LØSNING OG EFFEKT

Busserne på Frederiksborgvej forbi Emdrup Torv bliver ofte lidt forsinket af biler, der holder i kø i myldretiden. Der er flere højfrekvente linjer, så der er stort potentiale i at optimere fremkommeligheden for busserne her. Køerne og forsinkelserne er imidlertid ikke så store, at der isoleret set for lokaliteten er nogen betydelig effekt. Der er foreslået at lave en kombineret busbane og højresvingsbane på Frederiksborgvej fra nord i krydset ved Emdrupvej. Dette kan potentielt sikre, at busserne kan køre forbi køen for bilerne i ligeudbanen og derved spare sekunder.

Yderligere er det foreslået at etablere en decideret højresvingsbane fra Frederiksborgvej mod Rådvalsvej for at lade de højresvingende biler trække ind til højre, så bussen lettere kan passere.

Løsningerne har imidlertid vist sig ikke at give nogen nævneværdig effekt på trods af, at der laves tiltag målrettet bussernes fremkommelighed. Det vurderes at løsningerne er for små og isolerede til, at effekten er målbar i praksis.

Projektet vil forudsætte nedlæggelse af 2 parkeringspladser og 1 vejtræ.



Krydset ved Grønnemose Allé og Frederiksborgvej



Diagrammatisk kort over projektet

FRAVALG AF PROJEKT

På grund af de meget sparsomme effekter for busserne og at der samtidigt skal gås på kompromis med vejtræer og parkering, er det vurderingen, at dette projekt isoleret set ikke bør gennemføres.

Det bør derimod overvejes at lave en samlet løsning for området omkring Emdrup Torv, hvor mange tiltag tilsammen kan skabe de ønskede effekter. Der er identificeret muligheder for optimering af busterminalen Emdrup Torv, som kan undersøges nærmere. Det kan være forbedrede forhold omkring stoppestederne, forbedret trafiksikkerhed, som i projektet har vist sig at være en udfordring i dag, byrummet kan opgraderes og der kan skabes mere attraktive rammer for buspassagererne og der kan ses på at lave en samlet løsning for bedre busfremkommelighed på en større strækning som f.eks. Emdrupvej.

4. Bilag

- Bilag 1** Principskitser af løsninger
- Bilag 2** Teknisk baggrundsrapport
- Bilag 3** Screeningsrapport af udvidede lokaliteter

