



**KØBENHAVNS KOMMUNE**

Økonomiforvaltningen

Center for Byudvikling

**NOTAT**

### **Bilag: Forslag til busomlægninger, stoppestedsoprettelser og stoppestedsflytninger**

Dette bilag beskriver forslagene til busomlægninger, stoppestedsoprettelser og stoppestedsflytninger. Forslag 1-9 er udarbejdet af Økonomiforvaltningen, Sundheds- og Omsorgsforvaltningen samt Movia. Forslag 10-11 er indkomne forslag fra lokaludvalgene.

Det har ikke været muligt at nå at producere kortmateriale for lokaludvalgenes forslag. Disse vil blive udarbejdet frem mod budgetforhandlingerne for 2015.

Alle forslag kan implementeres uafhængigt af hinanden.

En implementering af alle forslagene vil koste 4,7 mio. kr. pr. år i driftsudgifter, samt 1,6 mio. kr. i anlægsinvesteringer. Forslagene vil medføre nedlæggelse af 80-100 parkeringspladser, hvoraf 25-30 er i betalingszonen.

Udover de beskrevne tiltag i dette bilag har der været yderligere tiltag inde i overvejelserne. Disse er dog fravalgt fra forvaltningernes side pga. store økonomiske omkostninger eller store trafikale konsekvenser.

Forslagene vil samlet give op til 3.000 borgere over 65 år kortere afstand til busstoppesteder fra deres boliger.

07-03-2014

Sagsnr.

2013-0245231

Dokumentnr.

2013-0245231-217

Sagsbehandler

Simon Baadsgaard

**Center for Byudvikling**

Rådhuset, 3. Sal, 13  
1599 København V

Direkte telefon  
5137 3145

E-mail  
SIB@okf.kk.dk

EAN nummer  
5798009800176

### **Forslag 1:**

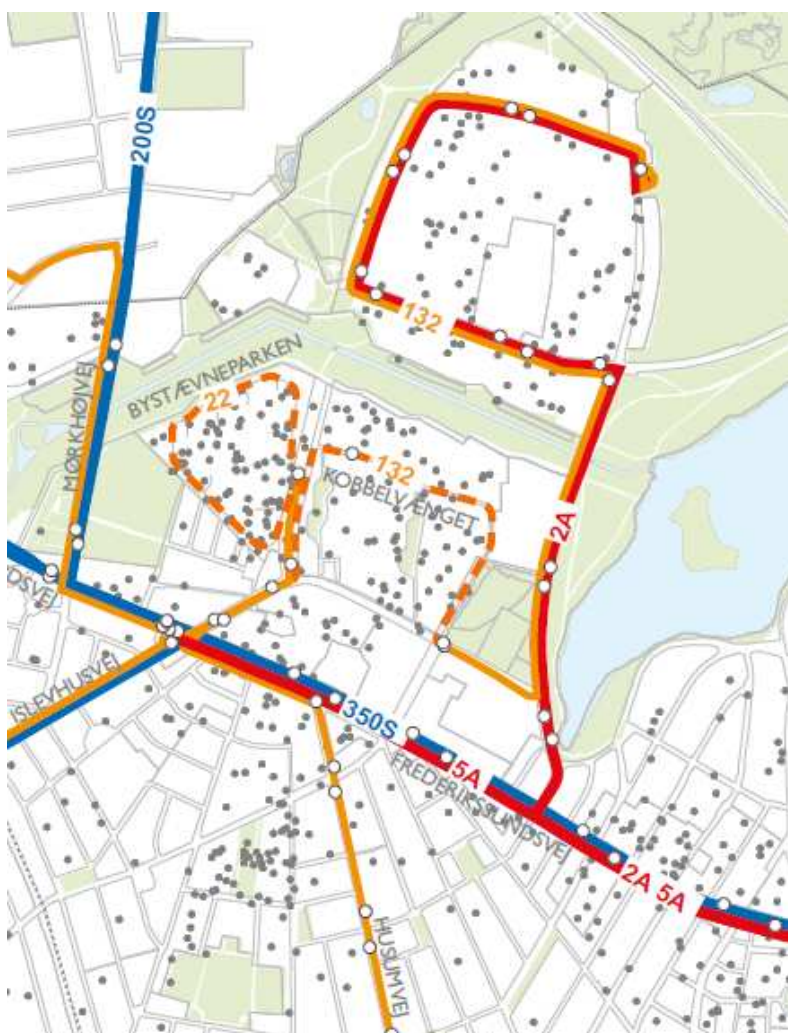
Forlængelse af linje 22 til Bystævneparken

#### Beskrivelse

Analysen af hvor de ældre og gangbesværede bor viser, at der bor mange fra denne befolkningsgruppe i Bystævneparken. Efter nedlæggelsen af servicebus 862 har borgerne i Bystævneparken haft op til 450 meters gangafstand til nærmeste busstoppested på linje 22.

For at reducere gangafstanden til nærmeste stoppested foreslås det at forlænge linje 22 til at betjene Bystævneparken, jf. nedenstående kort. Der vil kun blive kørt venstre om.

Der vil blive oprettet 1-2 stoppesteder langs Bystævneparken. Den nærmere placering bliver fastlagt i den kommende vurdering frem mod budget 2015-forhandlingerne.



Forslag til omlægning af linje 22 i Bystævneparken. Forlængelsen ses som den stiplede linje.

### Effekter ved forslag

#### *Passagereffekter*

Forslaget vil give op til 430 borgere over 65 år tættere til busstoppested.

Forlængelsen af linje 22 vurderes at give samme passagertal, som da området blev betjent af servicebus, svarende til ca. 40 passagerer pr. dag.

Forslaget vil ikke genere øvrige passagerer på ruten i form af omvejskørsel, da omlægningen af linjen ligger sidst på ruten.

#### *Økonomi*

Omlægningen af linje 22 vurderes at koste 600.000 kr. pr. år i driftsudgifter. Dette skyldes ekstra køretid.

Forslagen kræver oprettelse af 1-2 busstoppesteder langs Bystævneparken. Dette vurderes at koste ca. 200.000 kr.

#### *Trafikal påvirkning*

Bystævneparkens vejforløb giver gode muligheder for busdrift, også med 12 meter busser, som benyttes på linje 22. Bystævneparken er ikke trafiksaneret med bump, så dette vil ikke genere passagererne og chaufførerne.

Etableringen af 1-2 busstoppesteder på Bystævneparken kræver ikke nedlæggelse af parkeringspladser. Vejudformningen ses på nedenstående billede.



Bystævneparken

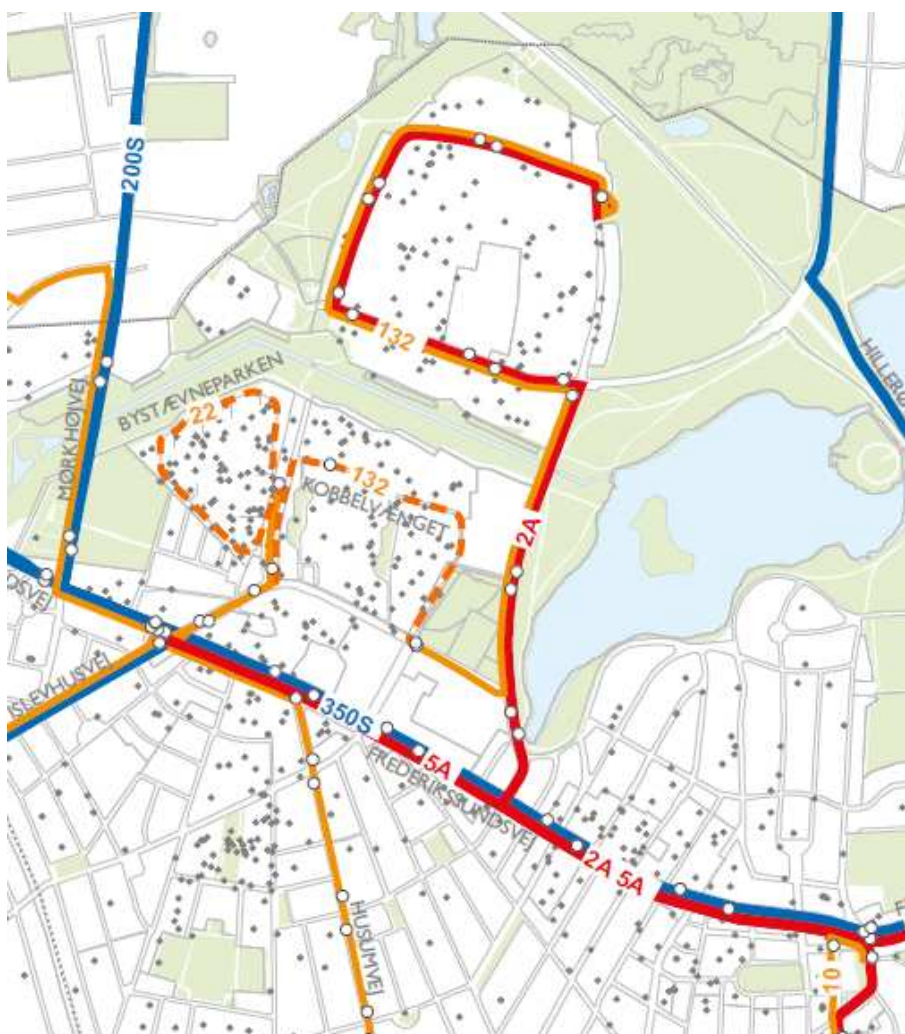
## Forslag 2

### Omlægning af linje 132 til Kobbelvænget

#### Beskrivelse af forslag

Analysen af hvor de ældre og gangbesværede bor viser, at der bor mange fra denne befolkningsgruppe i området nord for Kobbelvænget. Efter nedlæggelsen af servicebus 862 har borgerne i dette område haft op til 350 meters gangafstand til nærmeste busstoppested på linje 22 eller 2A.

For at sikre kortere gangafstand til busstoppested for borgerne nord for Kobbelvænget, foreslås det derfor at omlægge linje 132 mellem Storegårdsvej og Åkandevej, så der køres ad Kobbelvænget, jf. nedenstående figur.



Forslag til omlægning af linje 132. Omlægningen ses som den stiplede linje.

#### Effekter ved forslag

##### *Passagereffekter*



Forslaget vil give op til 370 borgere over 65 år tættere til busstoppested.

Omlægningen af linje 132 forventes at give samme passagertal, som den daværende servicebus 862 havde, svarende til ca. 15-20 pr. dag.

Omlægningen vil give længere køretid for borgere i Tingbjerg, som skal til Husum og videre mod Rødovre. Derudover vil det nuværende stoppested på Gadelandet ikke længere blive betjent.

#### *Økonomi*

Omlægningen vurderes at koste 620.000 kr. pr. år i øgede driftsudgifter. Derudover skal der påregnes anlægsudgifter til etablering af stoppesteder på ca. 200.000 kr.

#### *Trafikal påvirkning*

Trafikalt er Kobbelvænget forsynet med bump og indsnævringer, jf. nedenstående kort.



Kobbelvænget

Der vil muligvis skulle foretages nogle ændringer i disse for at muliggøre kørsel med 12 meter busser.

For at muliggøre etablering af de 1-2 stoppesteder langs Kobbelvænget, skal der nedlægges 15-18 parkeringspladser, samt eventuelt fældes nogle træer. Parkeringspladserne ligger alle uden for betalingszonen.

### Forslag 3:

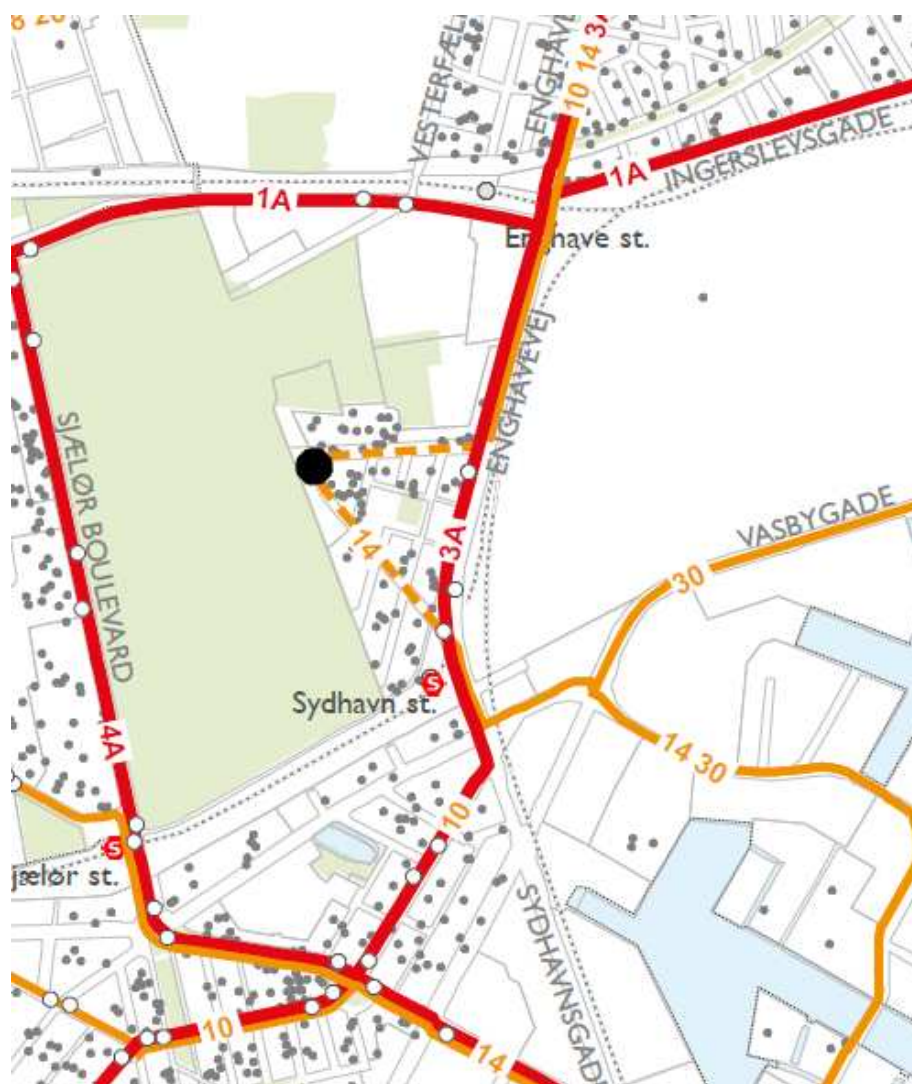
#### Omlægning af linje 14 til Tranehavegård

##### Beskrivelse

Analysen af hvor de ældre og gangbesværede bor viser, at der bor en del fra denne befolkningsgruppe i området omkring Tranehavegård på Baunehøj Allé. Disse borgere har op til 400 meters gangafstand til nærmeste busstoppested, som betjenes af linje 3A, 10 og 14 (sidstnævnte linje først fra april 2014).

For at reducere gangafstanden til nærmeste stoppested, foreslås det at omlægge linje 14, så den fra Enghavevej kører ad Baunehøj Allé og Tranehavegårdsvej.

Der vil blive etableret et stoppested for enden af Baunehøj Allé.



Forslag til omlægning af linje 14. Omlægningen ses som den stiplede linje.

### Effekter ved forslag

#### *Passagereffekter*

Forslaget vil give op til 200 borgere over 65 år tættere til busstoppested.

Passagererne i linje 14 mellem Enghave Station og Sydhavn Station vil opleve en omvejskørsel på 2-3 minutter.

#### *Økonomi*

Omlægningen forventes at koste ca. 1,1 mio. kr. pr. år i øgede driftsudgifter grundet længere køretid.

Samtidig skal der påregnes anlægsudgifter på ca. 50.000 kr. til etablering af stoppested. Derudover skal der eventuelt afsættes midler til fjernelse af bump på Tranehavevej. Dette vil den nærmere tekniske undersøgelse vurdere.

#### *Trafikal påvirkning*

Baunehøj Allé er smal, hvilket kan give udfordringer for busdriften ved ulovligt parkerede biler, jf. nedenstående billede.



Baunehøj Allé.

Tranehavevej er trafiksaneret med bump og indsnævringer, jf. nedenstående kort. Den nærmere vurdering af forslaget vil vise, hvorvidt disse bump skal fjernes/ændres.



Tranehavevej

Etableringen af stopstederne vil kræve nedlæggelse af 10-14 parkeringspladser. Disse ligger uden for betalingszonen.

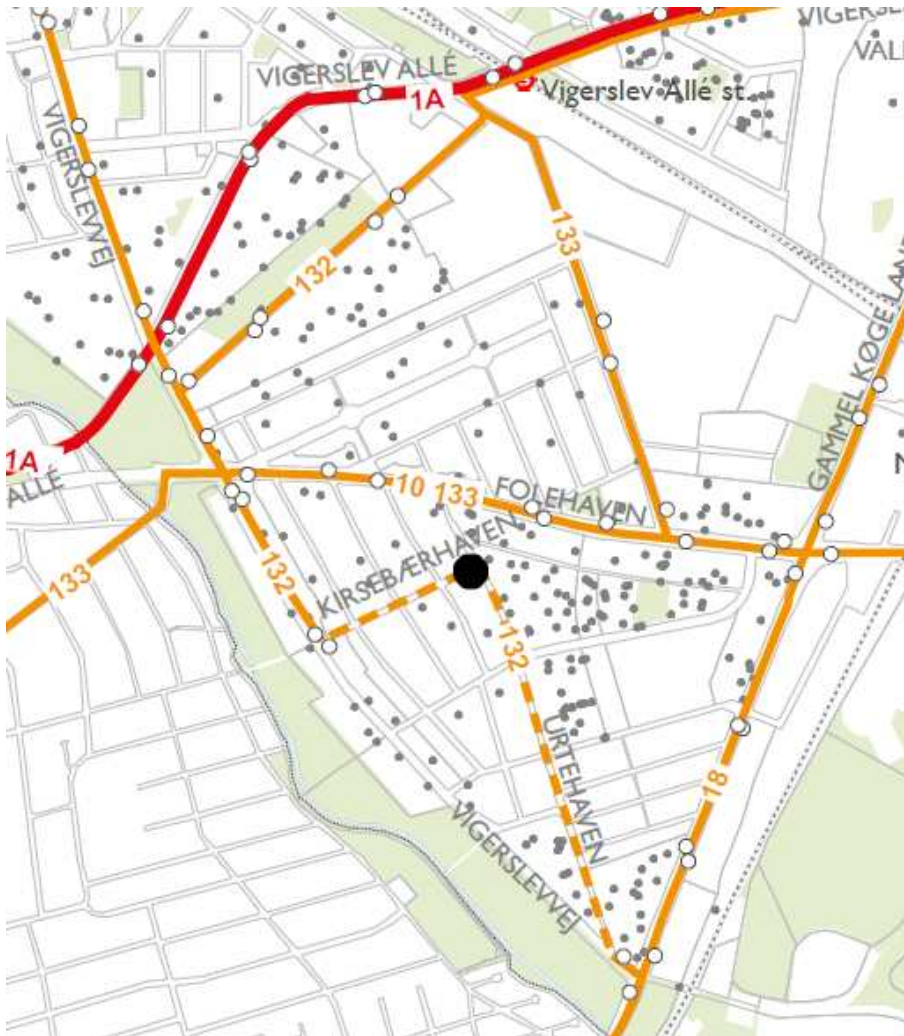


## Forslag 4

### Omlægning af linje 132 til Kirsebærhaven

#### Beskrivelse

Det store boligområde mellem Folehaven, Gammel Køge Landevej og Vigerslevvej har op til 500 meter til nærmeste stoppested. For at reducere gangafstanden til busbetjening, foreslås det at omlægge linje 132 til at betjene Kirsebærhaven og Urtehaven.



Forslag til omlægning af linje 132 til Kirsebærhaven og Urtehaven. Omlægningen ses på den stiplede linje.

#### Effekter ved forslag

##### *Passagereffekter*

Forslaget vil give op til 270 borgere over 65 år tættere til busstoppested.

Omlægningen af linje 132 forventes at give samme passagertal, som den daværende servicebus 860 havde, svarende til ca. xx pr. dag.

Nuværende passagerer i linje 132 vil opleve en omvejskørsel. Antallet af passagerer på denne strækning er dog lav. Omlægningen vil ikke medføre ubetjente stoppesteder.

#### *Økonomi*

Omlægningen forventes at koste ca. 750.000 kr. pr. år i øgede driftsudgifter.

Samtidig skal der afsættes ca. 100.000 kr. i anlæg til etablering af stoppesteder på Kirsebærhaven.

#### *Trafikal påvirkning*

Kirsebærhaven er bred nok til busdrift, men er på hele strækningen trafiksaneret i form af bump, jf. nedenstående billede.



Kirsebærhaven

Etablering af stoppesteder på Kirsebærhaven vil kræve nedlæggelse af 10-14 parkeringspladser. Disse ligger uden for betalingszonen.

Urtehaven er ligesom Kirsebærhaven bred nok til busdrift, men er sårbar over for ulovligt parkerede biler, jf. nedenstående billede.



Urtehaven

Urtehaven er også trafiksaneret med bump. Disse kan dog håndtere busdrift. Etablering af stoppesteder på Kirsebærhaven vil kræve nedlæggelse af 10-14 parkeringspladser. Disse ligger uden for betalingszonen.

## Forslag 5

Omlægning af linje 77/78 til betjening af Elbagade og Italiensvej

### Beskrivelse

I området omkring Elbagade ligger mange boliger med ældre over 65. Samtidig har Sundheds- og Omsorgsforvaltningen såkaldte aktivitetscentre i nærheden.

For at sikre bedre busbetjening af området ved Elbagade, foreslås linje 77/78 omlagt, så de fremover fra Sundbyvester Plads kører ad Amagerbrogade, Elbagade, Italiensvej, Engvej og videre ad normal rute. Udover bedre betjening af Elbagade vil Amager Hospital og Amager Strand St. opnå serviceforbedringer.



Forslag til omlægning af linje 77/78. Forslaget ses i den stiplede linje.

Wibrandtsvej mellem Backersvej og Engvej vil ikke længere være busbetjent.

### Effekter ved forslag

#### *Passagereffekter*

Forslaget vil give op til 370 borgere over 65 år tættere til busstoppested.

Passagertallet forventes at blive fastholdt ved forslaget. Det nuværende passagertal på linje 77/78 er marginalt, så få passagerer vil blive påvirket af omlægningen.

#### *Økonomi*

Omlægningen vil forøge driftsudgifterne ved 1,1 mio. kr. pr. år. Dette skyldes længere køretid.



Derudover skal der anlægges stoppesteder på Elbagade og Italiensvej, hvilket forventes at koste ca. 0,4 mio. kr.

### *Trafikal påvirkning*

Etableringen af stoppestederne på Elbagade og Italiensvej vil kræve nedlæggelse af parkeringspladser, jf. nedenstående billede.



Elbagade

Italiensvej er en anelse smallere end Elbagade, jf. nedenstående billede, hvilket gør det svært for to busser at passere hinanden. Frekvensen på linje 77/78 er dog så lav, så det rent køreplanmæssigt kan tilpasses således, at to busser ikke mødes på denne strækning



Italiensvej

## **Forslag 6**

Etablering af busstoppested på linje 18 ved Fælledgården på Jagtvej

### Beskrivelse

Fælledgården er et af Københavns Kommune største plejehjem. For at sikre kort gangafstand til stoppested, foreslås det, at der oprettes et nyt stoppested ud for Fælledgården på linje 18.



Forslag til etablering af nyt stoppested ud for Fælledgården på Jagtvej.

### Effekter ved forslag

#### *Passagereffekter*

Forslaget vil give op til 300 borgere over 65 år tættere til busstoppested.

Fælledgården blev tidligere betjent af servicebusserne 864 og 865. Passagertal fra disse linjer viser, at de var ca. xx daglige påstigere på stoppestedet ved Fælledgården. Der kan forventes et passagertal svarende til dette.

Stoppestedet vil ligge under 150 meter fra det nuværende stoppested ved Østerbrogade.

De mange passagerer som benytter linje 18 mellem Østerbrogade og Lyngbyvejen vil opleve lidt længere rejsetid. Dette vurderes dog at være marginalt.

#### *Økonomi*

Et ekstra stop på linje 18 vil forøge driftsudgifterne med 0,3 mio. kr. pr. år, grundet ekstra køretid.

Etableringen af stoppestedet ud for Fælledgården kræver nedlæggelse af 5-7 parkeringspladser. Disse ligger inden for betalingszonen (blå zone). Der kan derfor forventes et mindre indtægtstab til Københavns Kommune.

### *Trafikal påvirkning*

Etablering af busstoppestedet ud for Fælledgården vil kræve nedlæggelse af 5-7 parkeringspladser. Nedenstående billede viser placering af stoppestedet, da servicebusserne tidligere betjente Fælledgården.



Der er i dag etableret parkeringspladser ved det tidligere stoppested.

## **Forslag 7**

Etablering af busstoppested på Utterslevvej ved Nordstien på linje 68

### Beskrivelse

I området omkring Sokkelundsvej bor der mange ældre over 65 år. De skal i dag gå til Frederikssundsvej for at komme med bussen, svarende til ca. 220 meter.

For at reducere gangafstanden til stoppestedet, foreslås det, at der oprettes et nyt stoppested på linje 68 ved Nordstien på Utterslevvej.



### Effekter ved forslag

#### *Passagereffekter*

Forslaget vil give op til 330 borgere over 65 år tættere til busstoppested.

Der forventes en marginal stigning i passagertallet på linje 68.

Passagerer som i dag benytter linje 68 vil få en marginal forøgelse af rejsetiden.

#### *Økonomi*

Oprettelsen af stoppestedet forventes at koste 50.000 kr. pr. år i øgede driftsudgifter.

Derudover skal der afsættes ca. 100.000 kr. i anlæg af stoppestedet.



### *Trafikal påvirkning*

Utterslevvej er i en relativ bred vej, samtidig med at trafikmængden ikke er voldsom høj. Der er derfor ingen problemer i forhold til etablering af stoppestederne ud for Nordstien.



Etablering af stoppestedet kræver nedlæggelse af parkeringsmulighed på Utterslevvej. Området er uden for betalingsparkeringszonen.

Belægningen vurderes at være lav.

## **Forslag 8**

Etablering af stoppested på linje 26 på Øster Voldgade ved Stokhusgade

### Beskrivelse

I området omkring Stokhusgade ligger en del boliger med ældre over 65 år. Disse har forholdsvis langt til et stoppested. Derfor foreslås det, at der oprettes et nyt stoppested på linje 26 på Øster Voldgade mellem Georg Brandes Plads og Østerport Station.



### Effekter ved forslag

#### *Passagereffekter*

Forslaget vil give op til 220 borgere over 65 år tættere til busstoppested.

Nuværende passagerer på linje 26 mellem Georg Brandes Plads og Østerport Station vil opleve en marginal forlængelse af rejsen.

#### *Økonomi*

Forslaget vil øge driftsudgifterne med ca. 0,2 mio. kr. pr. år, grundet forlænget køretid på linje 26. Derudover kan der forventes anlægsudgifter på ca. 100.000 kr. til anlæg af stoppested.

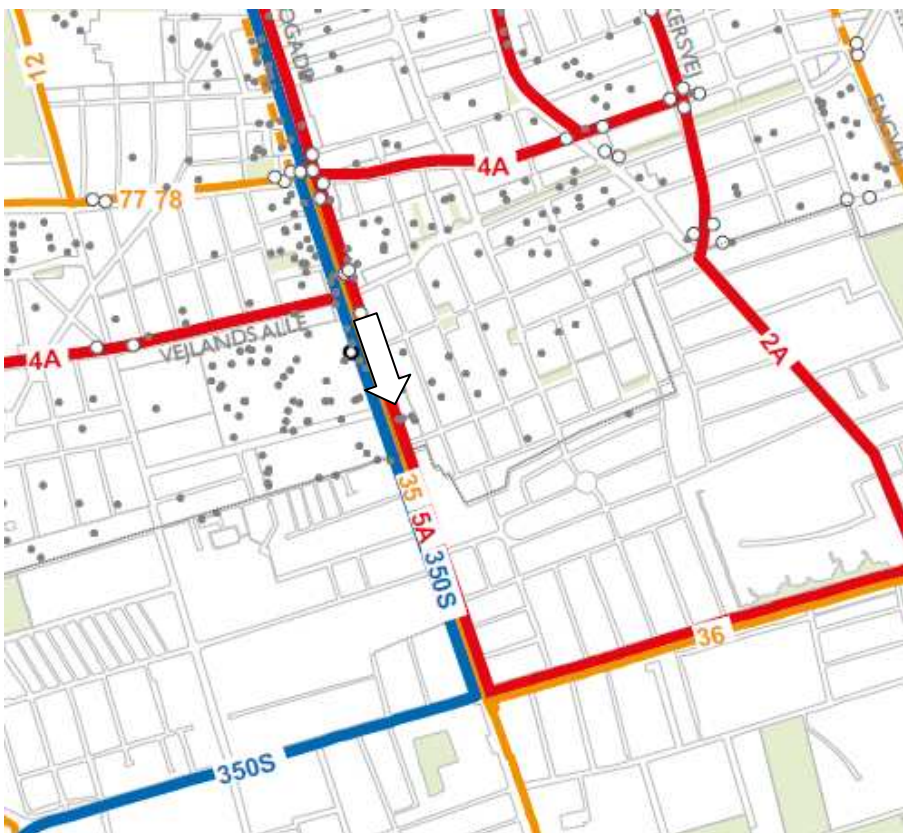
Etablering af stoppestedet kræver nedlæggelse af ca. 10 parkeringspladser, som alle ligger i grøn betalingszone. Der vil derfor være tale om et indtægststab.

## **Forslag 9**

Flytning af stoppested på linje 35 og 5A på Amager Landevej ved Vejlands Allé

### Beskrivelse

I området omkring Gyldenrisvej ligger en del boliger med ældre over 65 år. Stoppestedet på linje 5A og 35 ligger i dag tæt på Vejlands Allé. For at mindske gangafstanden foreslås det at rykke stoppestedet ved Vejlands Allé sydpå, så det ligger tættere på boligerne med de ældre.



### Effekter ved forslag

#### *Passagereffekter*

Forslaget vil give op til 210 borgere over 65 år tættere til busstoppested.

Der forventes ingen passagermæssige konsekvenser ved forslaget.

#### *Økonomi*

Flytning af stoppestedet får ingen driftsudgiftsmæssige konsekvenser, men vil koste ca. 250.000 kr. i anlæg, da der skal etableres busplader ved stoppestedet, da det betjenes af en A-bus.

#### *Trafikal påvirkning*

Der forventes ingen trafikal påvirkning.

## **Forslag 10**

Etablering af busstoppested ved Østerbrohuset på Århusgade på linje 40

### Beskrivelse

Østerbrohuset på Århusgade bruges til mange aktiviteter, som involverer ældre og gangbesværede. For at sikre busbetjening tæt på Østerbrohuset, foreslås det, at der oprettes et nyt stoppested på Århusgade på linje 40.

Forslaget er indkommet fra Østerbro Lokaludvalg.

### Effekter ved forslag

#### *Passagereffekter*

Der kan forventes få flere passagerer på linje 40.

#### *Økonomi*

Forslaget har ingen driftsøkonomiske konsekvenser. Der skal dog afsættes ca. 50.000 kr. til etablering af busstoppestedet.

Der kan forventes et mindre indtægtstab som følge af nedlæggelse af parkeringspladser i forbindelse med etablering af stoppestedet.

#### *Trafikal påvirkning*

Etableringen af stoppestedet kræver nedlæggelse af 5-7 parkeringspladser. Disse ligger i betalingszonen (blå).





**Forslag 11:**

Optimering af stoppestedspaceringer på linje 10 mellem Gammel Køge Landevej og Stubmøllevej (Ny Ellebjerg Station)

Beskrivelse

I takt udviklingen af området omkring Valby Hallen og Ny Ellebjerg Station er der behov for en retænkning af placeringen af busstoppestederne langs Ellebjergvej på linje 10.

I dag er stoppestederne på strækningen placeret ved den gamle Ellebjerg Station og ved den vestlige indgang til Valby Hallen. Det foreslås, at stoppestedspaceringen optimeres i forhold til at komme tættere på Ny Ellebjerg Station samt på det nye vandkulturhus, som er blevet etableret tæt på Valby Hallen.

Effekter ved forslaget*Passagereffekter*

En flytning af stoppestedet tættere på Ny Ellebjerg Station vil give bedre skiftemuligheder mellem bus og tog. En placering tættere på Valby Hallen og vandkulturhuset vil også give bedre forbindelser hertil.

Passagertallet forventes at være uændret.

*Økonomi*

Der forventes ingen driftsøkonomiske konsekvenser ved forslaget. Der skal dog afsættes ca. 100.000 kr. i anlæg til etablering af nyt stoppested tæt på Ny Ellebjerg Station, samt til reetablering ved eventuel nedlæggelse af det nuværende stoppested ved den gamle Ellebjerg Station.

*Trafikal påvirkning*

Der forventes ingen trafikal påvirkning ved flytning af stoppestederne. Der er i dag busbaner på strækningen, så der skal ikke nedlægges parkeringspladser.