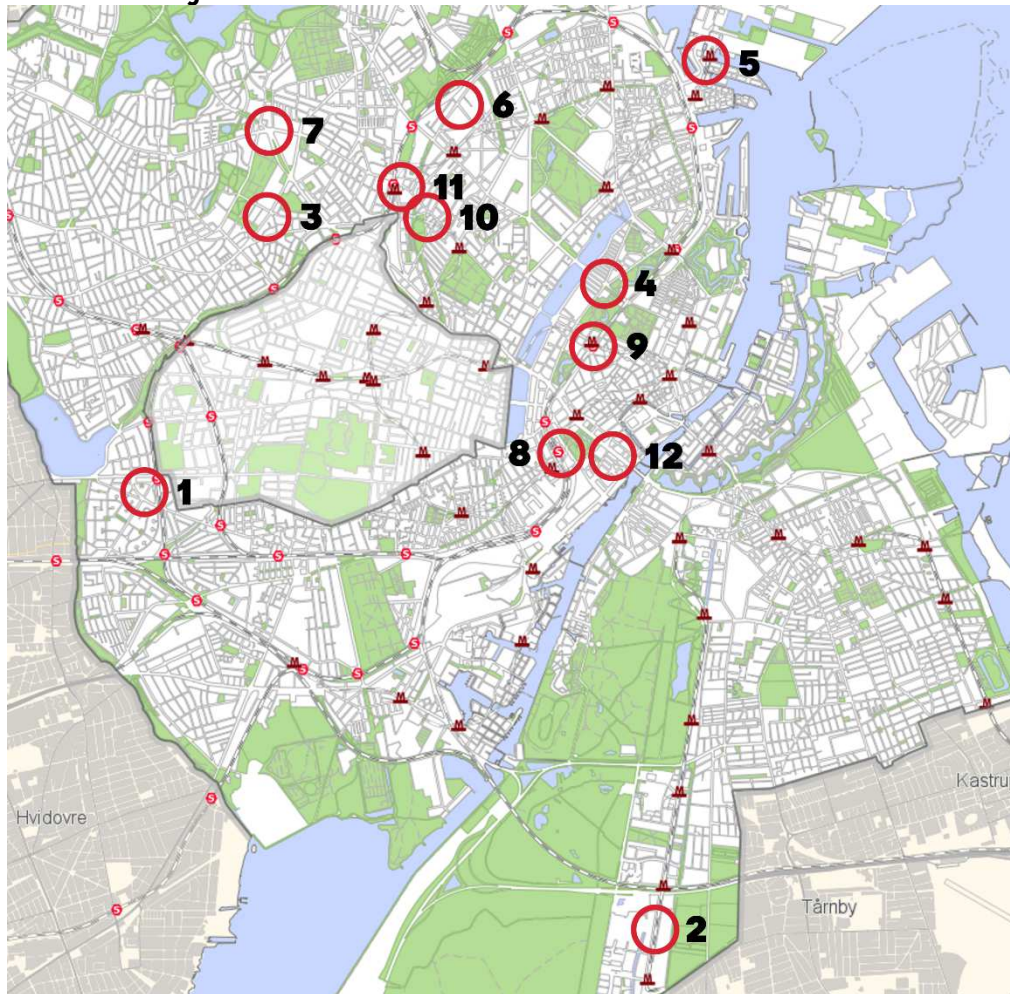




Bilag 1

Beskrivelse og placering af mindre busoptimeringstiltag

Kort over tiltag



25-08-2026

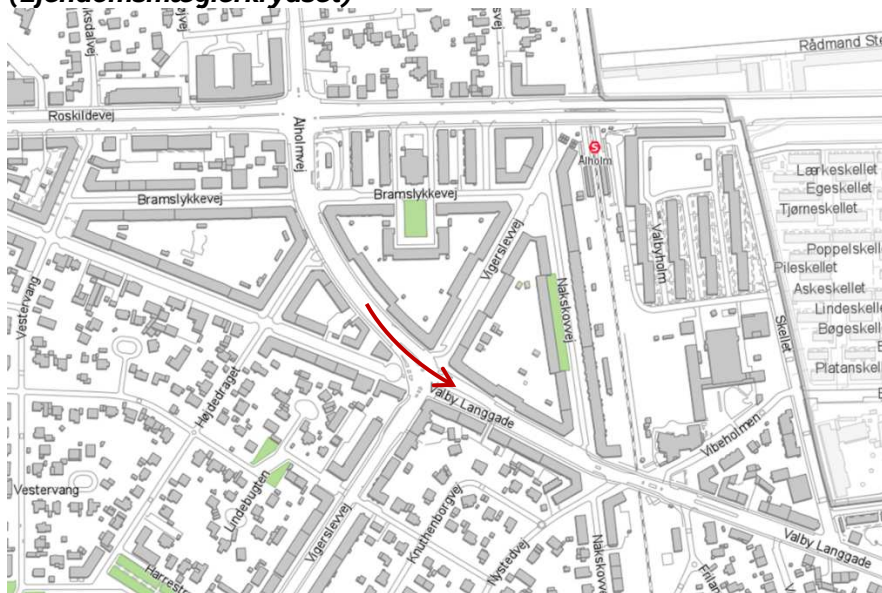
Sagsnummer i F2
2025 - 9885

Dokumentnummer i F2
7905671

Sagsnummer eDoc
2025-0137823

Sagsbehandler
Ida Hjerresen Schuppli
Nanna Brøsted Leander

1. Signalændring for venstresving fra Ålholmvej til Valby Langgade (Ejendomsmæglerkrydset)

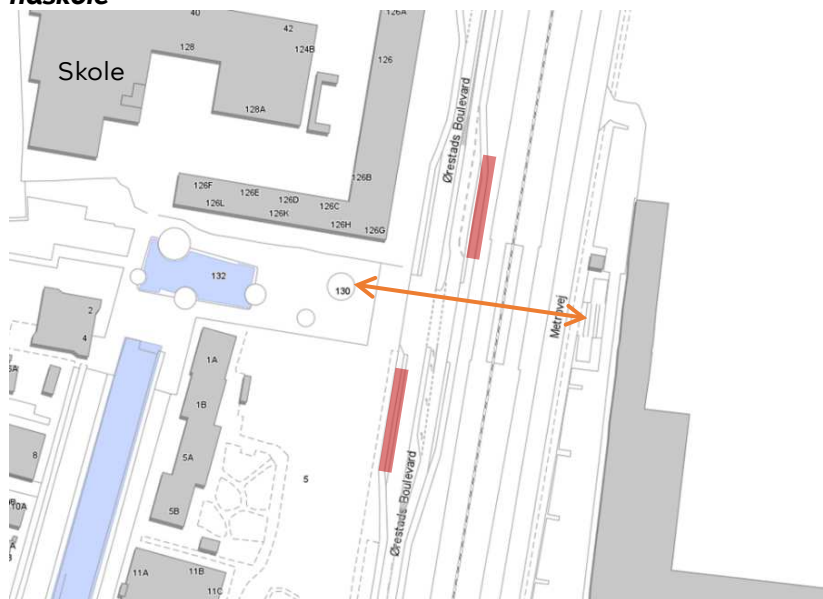


Busserne holder i myldretiden om morgenen og eftermiddagen længe i kø fra Ålholmvej til Valby Langgade, da der ikke er prioritering nok i signalet for venstresvingende. Dette betyder, at svingbanen ikke bliver tømt ved hver grøntidsperiode, hvilket også påvirker busserne.

Ved at ændre i signalprogrammeringen for krydset, kan der frigives grøntiden til venstresvinget fra Ålholmvej til Valby Langgade.

Signaloptimeringen vil give en bedre afvikling af busser og venstresvingende biler. Tiltaget vil gavne buslinje 26.

2. Nyt stoppestedspær og overgang på Ørestad Boulevard ved Arenaskole



Flere borgere har udtrykt ønske om at skabe bedre kollektiv adgang til Kalvebod Fælled Skole og den kommende Arenaskole, da der er langt for børn at gå fra nærmeste metrostation. Her har de bl.a. ønsket at få et busstoppestedspær på Ørestads Boulevard ud for Arenaskole.

Klima-, Miljø- og Teknikforvaltning og Børne- og Ungdomsforvaltningen har interesse i at optimere samt trafik sikre vejstykket og krydsningsmulighederne ud for Arenaskole, da vejstykket bærer præg af at være anlagt efter at skulle have haft en svingbane til en vej, der aldrig blev anlagt, og da et nyt sportsanlæg er lagt på den modsatte side af metrostationerne.

Det er muligt at etablere busstoppesteder ud for undergangen til metrostationerne. Forholdene er i sin tid gjort klart til stoppesteder med både standerfundament og busplader. Det er altså kun nødvendigt at opsætte selve informationsbusstanderne. Dog bør stoppestederne ikke etableres før, at der er skabt sikre krydsningsmuligheder fx i form af støttepunkter, da der er risiko for forvirring mellem trafikanterne, herunder skolebørn.

Stoppestedspærret vil kunne betjenes af linje 32 og 33.

3. Stoppestedsopgradering på Hulgårdsvej



Ved stoppestedet på Hulgårdsvej ud for nr. 64 i nordgående retning står en busstander og en skraldespand ved et bed til et træ ude på cykelstien. Dette kan skabe forvirring mellem cyklister og passagerer til bussen, da det ikke er tydeligt, om der er et helle til buspassagererne eller al asfalten er cykelsti.

Det er muligt at lave en helle i forlængelse af bedet til træet uden at tage af cykelstien. Hellen kan være 1,5 meter bred, hvilket er minimumskravet fra Movia. Dette vil både forbedre venteforholdene for passagererne og skabe større trykthed for cyklisterne.

Buslinje 21 vil få gavn af tiltaget.

4. Foranalyse og omdannelse af kryds mellem Sølvgade og Webersgade



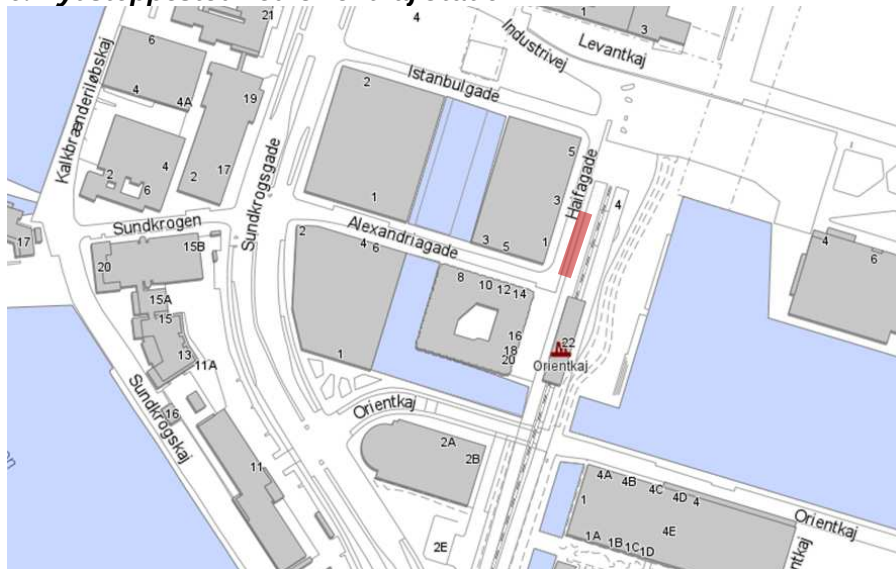
På Sølvgade udveksler busserne passagerer lige før Stockholmsgade i vestgående retning via en buslomme. Der er to spor til biltrafik i vestgående retning, og krydset mellem Øster Farimagsgade og Sølvgade/Webersgade er et forskudt kryds. Det er svært for bussen fra buslommen yderst til højre at lave et 's-formet' sving ind til Webersgade, uden at komme over i det yderste venstre spor, hvilket vanskeliggør at to køretøjer kan køre samtidig ind på Webersgade.

Dette kan give nogle trafiksikkerhedsmæssig farlige situationer, og der har været flere tilfælde med skader på busserne i svinget.

En foranalyse vil kunne kortlægge trafikdata og undersøge, om trafikmængden er lille nok til, at der kun er behov for én vognbane på Sølvgade til Webersgade og evt. ændrede vognbaneforløb Sølvgade mod Webersgade, således der kun er en kørebane ind til Webersgade i det forskudte kryds.

Tiltaget vil være til gavn for buslinje 6A, 150S, 15E, 184 og 185.

5. Nyt stoppested ved Orientkaj Station

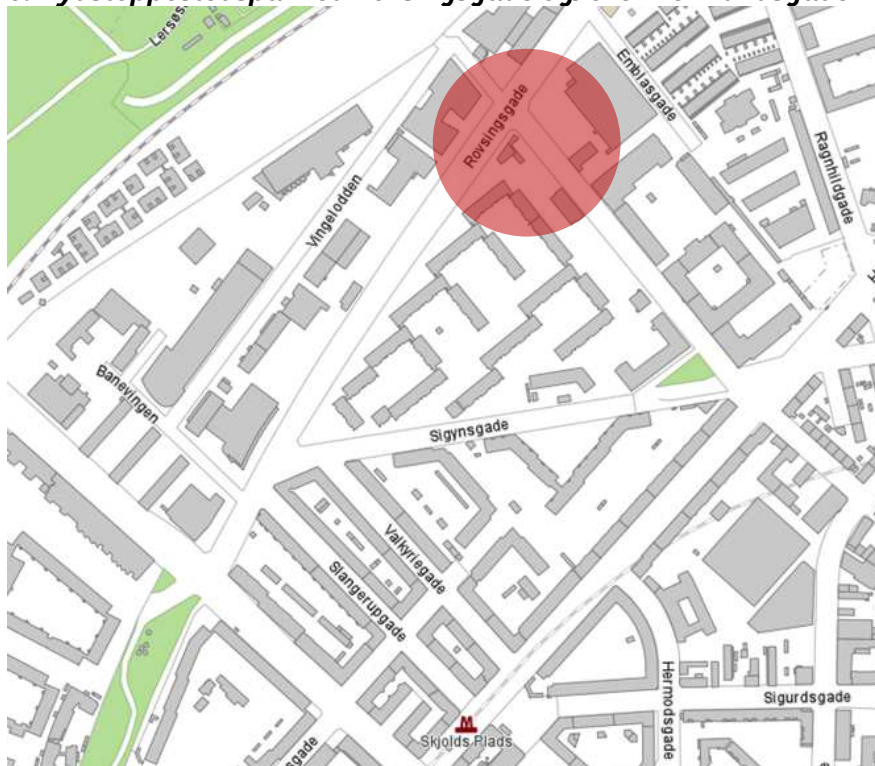


Krydstogtsbussen, linje 25, der kører i pendul ved krydstogsanløb hver 10.-20. minut på strækningen mellem krydstogsterminalerne på Oceankaj og Orientkaj Station, benytter sig i dag af en midlertidig plads ved Industrivej/Stubbeløbsvej til afsætning af passagerer og vendeplads. Ved udbygningen af Levantkaj bliver området nord for Orientkaj Station omdannet, og bussen vil ikke længere kunne betjene stationen.

Det er muligt at anlægge et stoppested på den vestlige side af Hafnagade i nordgående retning umiddelbart efter metrostationen. Dette skal koordineres med vejejer, By&Havn, der er positive over for tiltaget.

Tiltaget vil gavne buslinje 25.

6. Nyt stoppestedspær ved Rovsingsgade og/eller Vermundsgade



Der er lang gangafstand mellem stoppestederne i området ved Haraldsgadekvarteret, hvilket giver dårlig betjening af området, som har fået flere borgere til at efterspørge et stoppestedspær ved krydset mellem Rovsingsgade og Vermundsgade. De nærmeste stoppesteder er ved Tagensvej og Haraldsgade. Linje 12 kører allerede på denne strækning, og tiltaget vil forbedre dækningen af område med bus.

Stoppestedspærret bør etableres så tæt på krydset mellem de to veje, Rovsingsgade og Vermundsgade, hvor pladsen og trafiksikkerheden tillader det.

Tiltaget kræver muligvis nedlæggelse af parkeringspladser. Dermed kan tiltaget kun gennemføres, hvis Klima-, Miljø- og Teknikudvalget godkender dette.

Tiltaget vil gavne linje 12.

Tiltaget kræver muligvis nedlæggelse af parkeringspladser – nedenfor ses belægningsgraden for det berørte område:

Belægningsgraden	kl. 12	kl. 17	kl. 22
Rovsingsgade	45 %	47 %	60 %
Vermundsgade	78 %	46 %	69 %

7. Omrokering af stoppesteder ved Bellahøj

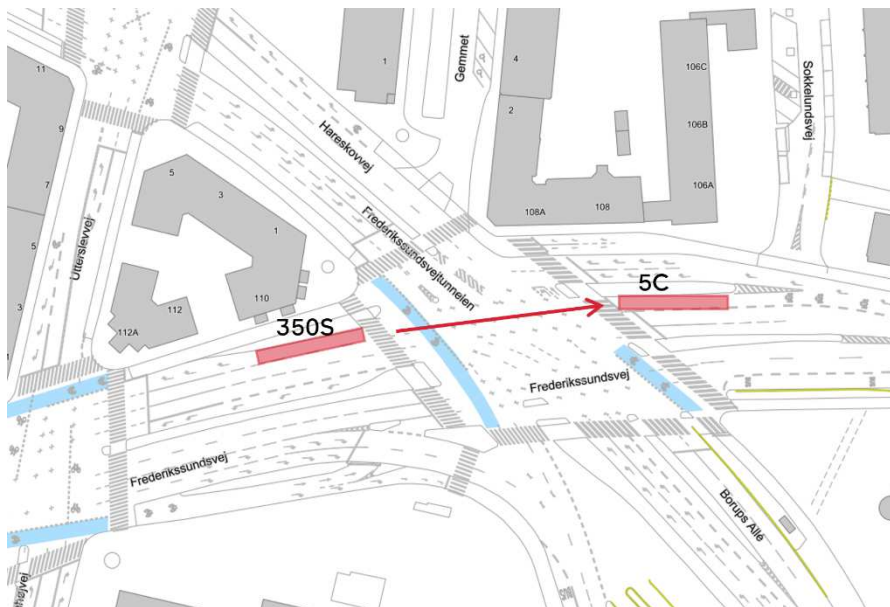
5C deler i dag stoppested med 350S ved Bellahøj, hvilket til tider blokerer for, at 5C kan udveksle passagerer, da stoppestedperronen er for kort. Det er ikke muligt at udvide perronen, da det vil blokere for udkørsel fra en sidegade.

250S har et stoppested på den anden side af krydset ift. stoppestedet for 5C og 350S. 250S laver i dag en unødigt omvejskørsel via Utterslevvej, som kan undgås ved at flytte stoppestedet tilbage i højresvingsbanerne på Frederikssundsvej til Hareskovsvej. Dette vil frigive plads til, at 350S kan rykke stoppested og udveksle passagerer på 250S nuværende plads. Derved skal linje 5C ikke dele perron med andre linjer, og passagerudvekslingen kan foregå bedre.

Et busstoppested i højresvingsbanen lige ved et fodgængerfelt kræver, at signalet bliver omprogrammeret samt at der etableres en bushelle mellem vejbanen og cykelstien.

Omrokeringen har pågået som et trafikforsøg siden efteråret 2025 med gode resultater. Se Bilag 2 for Movias evaluering.

Tiltaget vil gavne linje 5C, 350S og 250S.

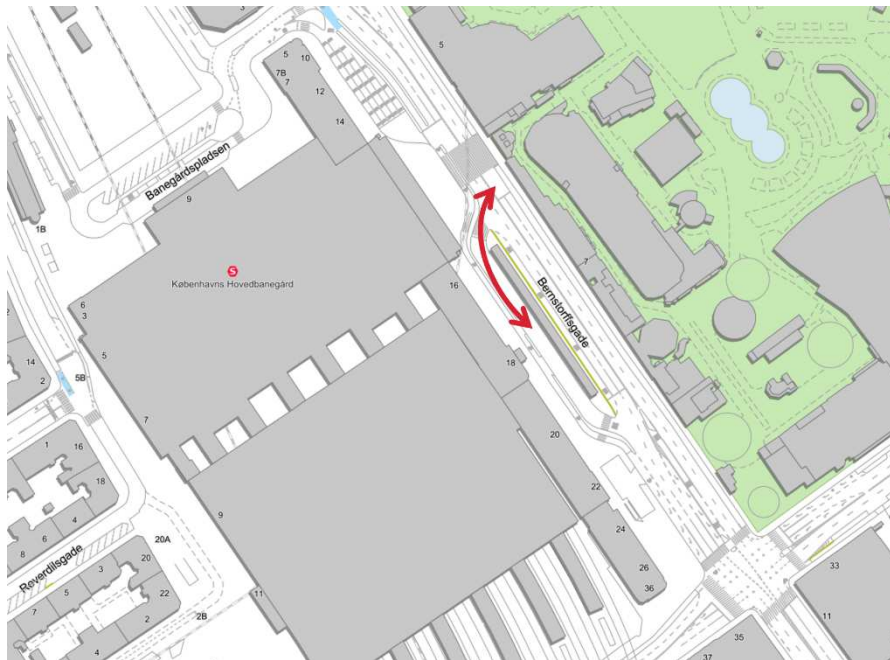


8. Foranalyse af signalet i Bernstorffsgade busterminal

Busserne, der i dag benytter busterminalen ved Hovedbanegården i Bernstorffsgade, oplever ofte udfordringer i spidstimerne med at komme til og fra busterminalen i den nordlige retning. Disse udfordringer rammer buslinjerne 2A, 5C, 17, 68, 97N, 250S, 26, 31, 37 og 68.

Problemerne i busterminalen kan løses ved at justere grøntiderne i signalerne. Det kan være nødvendigt at nedlægge et af de to stoppesteder inde i busterminalen og eventuelle kapacitetskonsekvenser ved dette vil indgå i foranalysen. I foranalysen skal Movia inddrages.

Der er ikke afsat midler til anlæg, men foranalysen vil afdække, hvilke tiltag, der forventes at gavne den generelle trafikafvikling og busdrift på bl.a. Bernstorffsgade.



9. Foranalyse af optimering af krydsene på Nørre Voldgade fra Linnés-gade til Gothersgade ved Nørreport st.

Der opleves klumpning og dårlige udkørselsmuligheder for linjerne 5C, 6A, 14, 15E, 150S, 184 og 185 ved Nørreport st.

Der udarbejdes en foranalyse, hvor der undersøges optimeringsmulighederne i 4 signalanlæg på Nørre Voldgade - Nørre Voldgade/Linnés-gade, Nørre Voldgade/Vendersgade, Nørre Voldgade/Frederiksborggade og Nørre Voldgade/Gothersgade.

Foranalysen af signaloptimeringerne skal også se på afviklingen af den øvrige trafik (køretøjer og bløde trafikanter), således udfordringerne ikke blot flyttes til de nærtliggende signalanlæg.

Der er i denne foranalyse ikke afsat midler til anlæg. Dette vil skulle ske i en efterfølgende indstilling.

Signalerne på Nørre Voldgade ved Nørreport st. blev sidst optimeret i 2016 ifm. projektet Trafik Signal Optimering (TSO).

Movia har løbende modtaget henvendelser fra busoperatørerne om forskellige udfordringer busserne oplever, som eksempelvis:

- Klumpning af busser ved stoppestedet ved Nørre Voldgade/Gothersgade krydset i retning væk fra Nørreport St., da de ikke kan afgå rettidigt.
- Dårlige udkørselsmuligheder fra busdepotet pga. kødannelse i kørebanen.

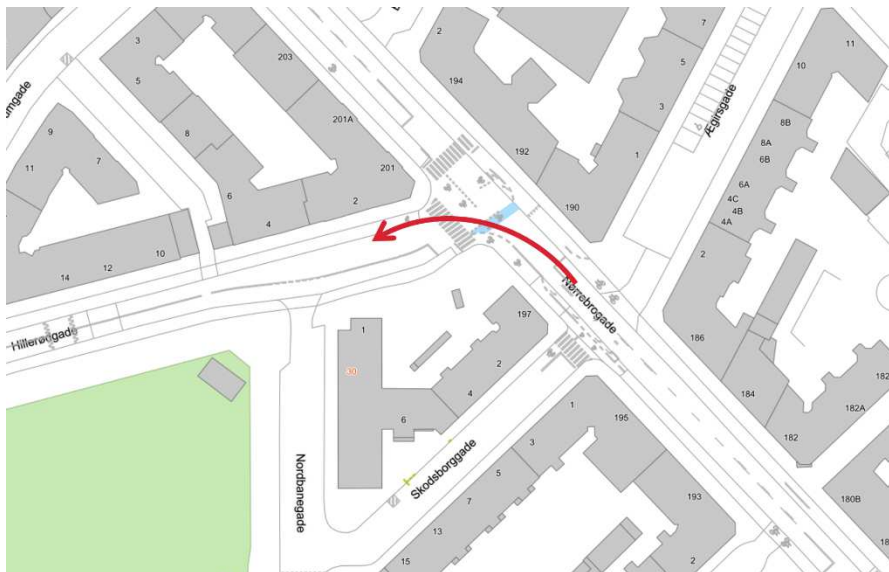


10. Etablering af venstresvingspil fra Nørrebrogade til Hillerødgade

Busserne 5C og 350S, der kører lige ud af Nørrebrogade, bliver forsinket, når der er kødannelse på Nørrebrogade i sydøstlig retning, da venstresvingende til Hillerødgade blokerer for ligeudbanen i nordvestlig retning.

Problemet kan løses ved at etablere en venstresvingspil i krydset, som kobles til ved detektering af kø i sydøstlig retning.

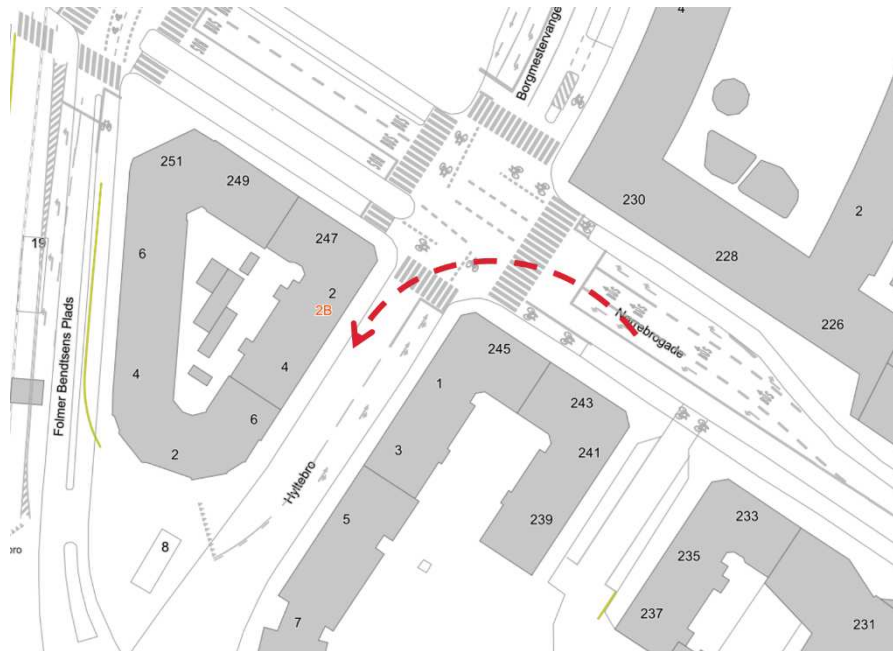
Løsningen vil påvirke cykelfremkommeligheden på Nørrebrogade negativt. Nørrebrogade er en stor cykelkorridor og en del af supercykelstinet. Tiltaget vil have en negativ effekt på cyklister fremkommelighed på Nørrebrogade, i de tilfælde, hvor der bliver konstateret kødannelse og detekteringen slår til. Der pågår et samordningsprojekt for cyklister på Nørrebrogade, som vil blive påvirket af tiltaget. Tiltaget vil gavne den generelle trafikafvikling og busdriften på Nørrebrogade i nordgående retning. For sydgående trafik vurderes det, at alle trafikanter kan blive påvirket af venstresvingspilen i mindre grad, da det kun er ved detektering af kødannelse at venstrepilen slår til.



11. Etablering af ledelinjer fra Nørrebrogade til Hyltebro

Vestkørende bilister på Nørrebrogade, der skal dreje til venstre af Hyltebro, kommer for langt frem i krydset, hvilket forhindrer linje 5C og 350S i at køre ligeud mod øst ad Nørrebrogade.

Dette kan løses ved at korrigere ledelinjerne for de venstresvingende, så bilister ikke kører for langt frem i krydset.



12. Foranalyse og etablering af busbane på Rysensteensgade

Der opstår løbende kødannelse på Rysensteensgade i retning mod krydset til H.C. Andersens Boulevard, hvilket forsinker buslinjerne 5C, 33, 68 og 250S. Derudover er der unødigt vigepligt fra Rysensteensgade ud på Hambrosgade, som også forsinker samme buslinjer, da de skal vente på bilister på Hambrosgade.

Ved at etablere en busbane på Rysensteensgade fra Hambrosgade og op til H.C. Andersens Boulevard, kan buslinjerne undgå at blive forsinket af biltrængsel. Det vil være nødvendigt at nedlægge 7 parkeringspladser på Rysensteensgade. Pladserne forventes at kunne blive erstattet indenfor 500 m. Dette er vurderingen på nuværende tidspunkt, og vil blive undersøgt detaljeret under projekteringen.

Tiltaget kræver nedlæggelse af ca. 7 parkeringspladser – nedenfor ses belægningsgraden for det berørte område:

Belægningsgraden	kl. 12	kl. 17	kl. 22
Rysensteensgade	107 %	79 %	94 %

