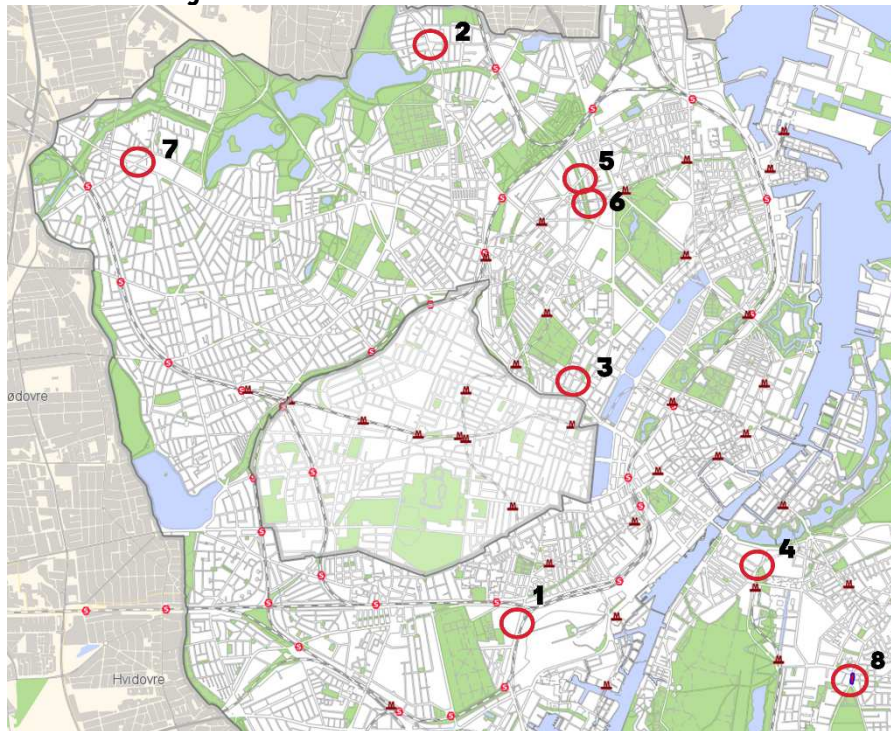




Bilag 1

Beskrivelse og placering af tiltag

Kort over tiltag



06-01-2026

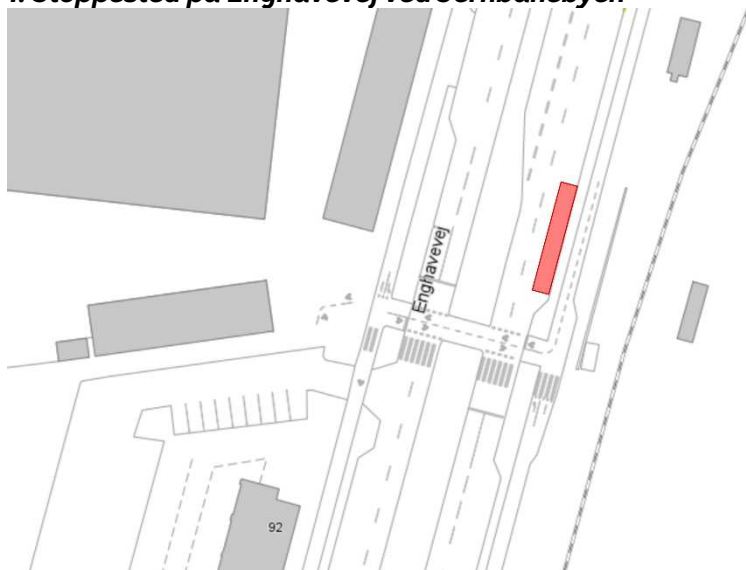
Sagsnummer i F2
2025 - 9885

Dokumentnummer i F2
7905671

Sagsnummer eDoc
2025-0137823

Sagsbehandler
Ida Hjerresen Schuppli

1. Stoppested på Enghavevej ved Jernbanebyen



Kongens Enghave Lokaludvalg har blandt andre ønsket, at der over for

stoppestedet 'Bavnehøj Hallen' på Enghavevej i sydgående retning også kommer et stoppested i nordgående retning ved stitunnelen til Jernbanebyen.

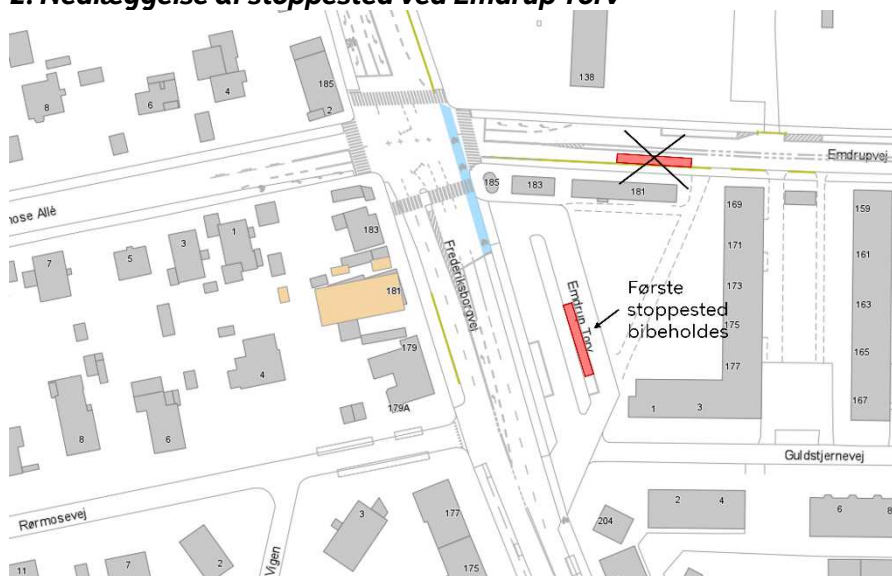
Et stoppested på Enghavevej i nordlig retning vil give området en mere sammenhængende betjening i både syd- og nordgående retning samt skabe en bedre kollektiv transport for Jernbanebyen, hvor bl.a. en skole og kulturtilbud vil kunne få gavn af stoppestedet, samt bedre adgang til idrætsanlægget Bavnehøj. Både linje 23 og 19 vil kunne betjene stoppestedet.

Der vil være behov for at nedlægge 7 parkeringspladser for at kunne etablere buslommen til stoppestedet samt helle i grøn rabat mellem vejbane og cykelsti. Det kan blive nødvendigt at fælde to træer. Belægningsgraden på parkeringspladserne på Enghavevej fremgår af tabellen:

Belægningsgraden	kl. 12	kl. 17	kl. 22
Enghavevej	53%	54%	57%

Gennemførelse af dette tiltag forudsætter, at Klima-, Miljø- og Teknikudvalget godkender nedlæggelse af parkeringspladserne og en evt. fældning af to træer.

2. Nedlæggelse af stoppested ved Emdrup Torv



På Emdrup Torv har flere buslinjer stoppested, herunder linje 18. Dog opstår der dårlig trafikafvikling for linje 18 og forvirring for passagererne, da linjen også har et stoppested på Emdrupvej 50 meter efter torvet. Flere borgere har henvendt sig til Movia og Københavns Kommune om stoppestedet kan nedlægges, da det skaber forvirring og gener for passagererne.

Ved at nedlægge stoppestedet (stoppestedsnummer 7220) på Emdrupvej, vil linje 18 opnå en bedre drift. Det vurderes, at nedlæggelsen af stoppestedet ikke vil være til gene for nogen borgere eller funktioner i nærområdet, da Emdrup Torv fortsat betjenes.

3. Flytning af stoppested på Griffenfeldsgade

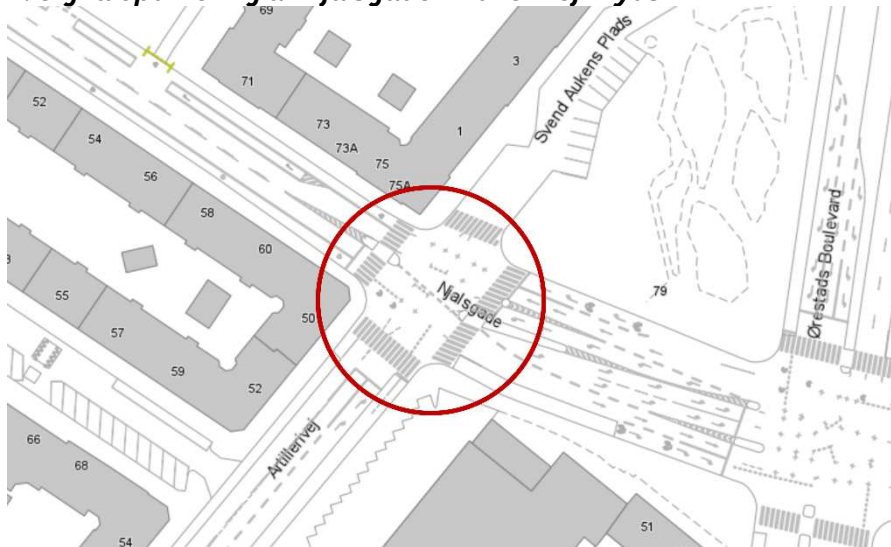


I sydgående retning skal linje 1A foretage en uhensigtsmæssige kørsel for at komme fra Korsgade til Griffenfeldsgade, uden om parkerede biler, for derefter at komme ind til stoppestedet ud for nr. 46.

Ved at flytte stoppestedet (stopstedsnummer 1578) på Griffenfeldsgade tættere på Korsgade (cirka 50 meter), vil busserne få et forbedret venstresving fra Korsgade til Griffenfeldsgade. Stoppestedet ønskes flyttet så tæt på krydset til Korsgade, som færdselsloven kan tillade. Det vurderes, at flytningen af stoppestedet ikke vil være til gene for nogen borgere eller funktioner i nærområdet, dog flyttes stoppestedet lidt tættere på indgangen til Borgercenter Børn og Unge/Seniorcenteret Sct. Nicolai.

Parkeringspladserne tættere på Korsgade kan bytte plads med den eksisterende buslomme. Gennemførelse af dette tiltag forudsætter, at Klima-, Miljø og Teknikudvalget godkender flytningen af parkeringspladserne.

4. Signalsoptimering af Njalsgade-Artillerivej-kryds



I lyssignalet mellem Njalsgade og Artillerivej er kapaciteten i venstresvingsbanen fra Njalsgade til Artillerivej opbrugt. Dette gør, at for få busser og biler kan komme ud af krydset i én omgang.

Ved at ændre i hele signalprogrammeringen for krydset kan grøntiden fra Artillerivej til Njalsgade frigives til venstresvinget fra Njalsgade til Artillerivej. Derudover kan ændringen af signalprogrammeringen også omdanne krydset til et trafikstyret anlæg.

Signalsoptimeringen vil give en bedre afvikling af busser og venstresvingende biler samt forbedret trafiksikkerhed for cyklister og fodgængere på Artillerivej.

5. Busbane og optimering af stoppested på Lersø Parkallé ved Haraldsgade



Adgangsforholdene til stoppested på Lersø Parkallé ved krydset til Ha-

ralsgade i sydgående retning lever ikke op til standarderne for fortovsbredde, og stoppestedet er derfor ikke handicapvenligt eller trafikmæssigt sikkert for de ventende passagerer.

Der er ikke en stor trafikmængde på Lersø Parkallé (se trafiktælling fra 2023 i Bilag 2). Vejen er i dag dimensioneret til en større trafikmængde med sine to vejbaner i hver retning. Det er derfor muligt at indlemme det inderste af de to spor i sydgående retning til busbane, så det er muligt at etablere større venteforhold i den eksisterende buslomme. Det forventes ikke at have en nævneværdig effekt på biltrafikken, hvilket undersøges nærmere i det videre arbejde med tiltaget. Busbanen etableres nord for krydset mellem Haraldsgade/Lersø Parkallé, når vejbanen splitter sig i to spor, og den tiltænkes at fortsætte frem til næste stoppested i krydset til Aldersrogade.

Muligheden for omdannelsen af stoppestedet er koordineret med Områdefornyelse og Park&Byrum i Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen.

6. Busbane og optimering af stoppested på Lersø Parkallé ved Aldersrogade

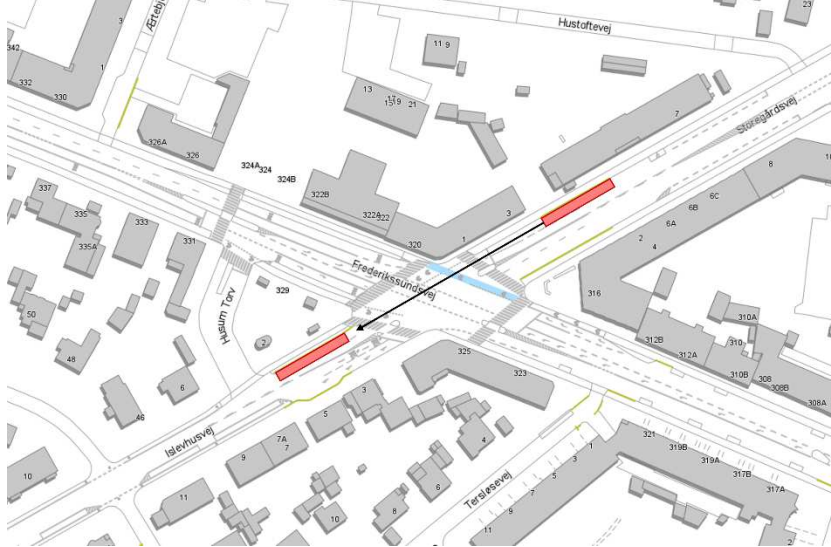


Stoppestedsforholdene på Lersø Parkallé ved krydset til Aldersrogade i begge retninger lever ikke op til standarderne for fortovsbredde, og stoppestederne er derfor ikke handicapvenlige eller trafikmæssigt sikre for de ventende passagerer.

Som nævnt i foregående afsnit, er trafikmængden ikke stor på Lersø Parkallé, hvorfor det vil være muligt at etablere busbane i inderste spor. Busbanen forventes at blive etableret i sydgående retning fra stoppestedet ved Haraldsgade/Lersø Parkallé og frem til stoppestedet ved Aldersrogade, og i nordgående retning fra parkeringsbåndet og frem til stoppested ved Aldersrogade.

Muligheden for omdannelsen af stoppestedet er koordineret med Områdefornyelse og Park&Byrum i Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen.

7. Sammenlægning af stoppesteder fra Storegårdsvej til Islevhusvej

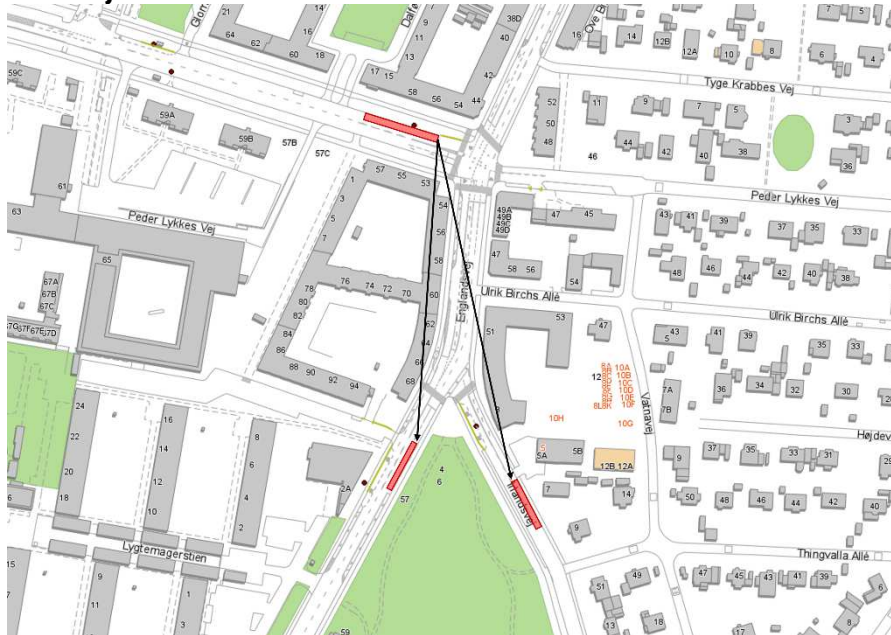


Stoppestedet på Storegårdsvej (stoppestednummer 2073) i sydvestlig retning betjenes i dag af buslinje 132 og 22. Busserne har jævnligt problemer med at komme frem til stoppestedet i myldretiden pga. mange højresvingende biler til Frederikssundsvej, der stuer tilbage i stoppestedet. Dette problem forventes at blive forværret, når Bystævneforbindelsen åbnes til Tingbjerg.

Ved at sammenlægge stoppestedet på Storegårdsvej med næste stoppested på Islevhusvej (stoppestednummer 2947) ved Husum Torv, vil bussen have mulighed for at undgå det inderste spor og de deraf afledte forsinkelser. Der er i dag ca. 110 meter mellem stoppestederne.

Sammenlægningen af stoppestederne vil gøre nogle skift til andre buslinjer nemmere, især hvis passagerne skal videre ind mod byen via 5C og 350S eller mod Vanløse via linje 22. Dog vil afstanden til nogle funktioner forøges en smule, som fx et apotek og Nordlyset Fritidshjem, hvor passagerer vil skulle krydse Frederikssundsvej. Dog er det også muligt at stå af stoppestedet før, der ligger 150 meter fra eksisterende stoppested, og derved undgå krydsning af vejen.

8. Opdeling af stoppested på Peder Lykkes Vej til Englandsvej og Irlandsvej



Ifm. et cykelsti- og begrønningsprojekt på Peder Lykkes Vej har KTF spurgt, om stoppestedet tættest på Englandsvej, der i dag betjenes af linje 33 og 78, kan rykkes. Stoppestedet ligger alene, og dets makker ligger cirka 130 og 200 meter mod syd på hhv. Englandsvej og Irlandsvej. Det foregående stoppested på Englandsvej og Irlandsvej ligger hhv. omkring 640 og 480 meter længere mod syd, mens det efterfølgende stoppested mod vest ved Tingvej ligger 140 meter fra det eksisterende stoppested på Peder Lykkes Vej.

Ved at flytte stoppestedet mod syd og opdele det i to, vil området få en mere sammenhængende betjening i både syd- og nordgående retning. Derudover vil stoppestederne også få en bedre afstand imellem sig og skabe en bedre dækningsgrad. Et nyt stoppested på Englandsvej vil give bedre adgang til Remisevænget Øst Beboerhus, og et stoppested på Irlandsvej vil give bedre adgang til Bamsebo Flerbørnsdagpleje.

Amager Vest Lokaludvalg er blevet hørt i sagen. De stiller sig positive over for cykelsti- og begrønningsprojektet på Peder Lykkes Vej, men opfordrer forvaltningen til at høre borgerne i området senere i processen, da 140 meter (stoppestedet ved Tingvej) kan være langt at gå for nogle borgere. KTF har oplyst, at det ikke er normal praksis, at forvaltningen hører borgerne angående flytning af stoppesteder. Det er normal praksis, at forvaltningen hører grundejer, som bliver nabo til det nye stoppested, hvilket er indtænkt i KTF's projekt.

Udgifterne forbundet med at flytte og opdele stoppestedet vil blive medtaget i KTF's projekt vedr. opgradering og udvidelse af rabatareal

på Peder Lykkesvejs nordside mellem Englandsvej og Glommensgade
samt anlæg af cykelsti.