

Til Ishøj Kommune**Dokumentnummer**
1525419**Dato**
21 06 2023**Kopi til****Sagsbehandler**
IHV**Direkte**
+45 36 13 16 85CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798**Nyt Ringnet - Tilpasning af busnet i Ishøj**

I forbindelse med anlæg af letbanen er der behov for at se på tilpasning af busnettet. For at sikre at tilpasningerne understøtter et sammenhængende net på tværs af kommunegrænser er der indgået et samarbejde mellem Movia og de berørte kommuner, kaldet Nyt Ringnet.

Dette notat indgår i den første politiske drøftelse af de foreslåede tilpasninger af busnettet i Ishøj.

Afsnit 1 beskriver den overordnede kontekst og mobilitet i Nyt Ringnet-korridoren.

Afsnit 2 beskriver rammer og metoder for projektet.

Afsnit 3 beskriver det konkrete løsningsforslag for Ishøj Kommune.

Indhold

1.	Baggrund	2
2.	Rammer og metode.....	7
	Planprincipper	7
	Proces og dialog på tværs	7
	Koordinering ift. udbud.....	9
3.	Nyt Ringnet	10
	Fokusområder i Ishøj.....	10
	Forslag til tilpasninger.....	11
	Økonomi og forbehold	17
	Fysiske tiltag	18

1. Baggrund

I juni 2013 indgik Transportministeriet, Region Hovedstaden og 11 kommuner en principaftale om at løfte den kollektive transport i Ringbyen ved at anlægge en letbane. Letbanens primære formål er at yde et kvalitetsløft af den kollektive transport og styrke udviklingen i form af øget beskæftigelse, uddannelse og vækst i hovedstadsregionen.

Anlægsarbejdet er i fuld gang og i 2025 vil en lang ventetid være ovre, når letbanen åbner. Ringbyen vil stå som forandret og letbanen er, kort sagt, en god og nødvendig anledning til at tilpasse og gentænke mobiliteten og styrke sammenhængen i den kollektive transport i og rundt om Ringbyen.

Mobiliteten i Ringbyen har længe været udfordret på grund af stigende biltrafik og øget trængsel. I 2013 forventede Trængselskommissionen en stigning i biltrafikken på 10 pct. frem mod 2025 – i 2019 var den steget med 13,5 pct. I dag foretages 57 pct. af borgernes daglige ture med bil, mens kollektiv trafik kun udgør 8 pct. af de daglige ture. Den kommende letbane vil skabe en reduktion i trængslen med en grønner, mere miljøvenlig kollektiv transport til følge – og en tættere trafikmæssig relation blandt kommunerne i Ringbyen bliver også en realitet.

Det skaber samtidig et behov for en samlet koordinering såfremt en fælles gevinst i form af en styrket bæredygtig kollektiv transport samt øget beskæftigelse, uddannelsesmuligheder og vækst skal høstes.

Fire relevante anledninger til at tilpasse busnettet i de kommende år



Nye trafikknudepunkter

Letbanen skaber nye trafikknudepunkter

I Ring 3-korridoren vil nogle af de eksisterende stoppesteder blive nedlagt, mens mange af de nye letbanestationer vil blive større trafikknudepunkter. Her bliver det vigtigt at sikre gode sammenhænge med det lokale busnet.



Byudvikling

Byudvikling skaber behov for mobilitet

Der er planlagt byudvikling i mange af kommunerne i Ring 3-korridoren. Det betyder, at der vil være mere trafik. De nye byområder kan få brug for en øget busbetjening for skabe god forbindelse med den øvrige kollektive trafik.



Styrket busnet

Nemme rejseveje gør busnettet attraktivt

Det nuværende busnet i og omkring Ring 3 er løbene blevet justeret, særligt med fokus på de lokale behov. Flere steder er der potentiale for at få mere bus for pengene ved at gentænke det samlede busnet både internt i kommunerne, på tværs af kommunegrænser og i relation til letbanen.



Flere passagerer

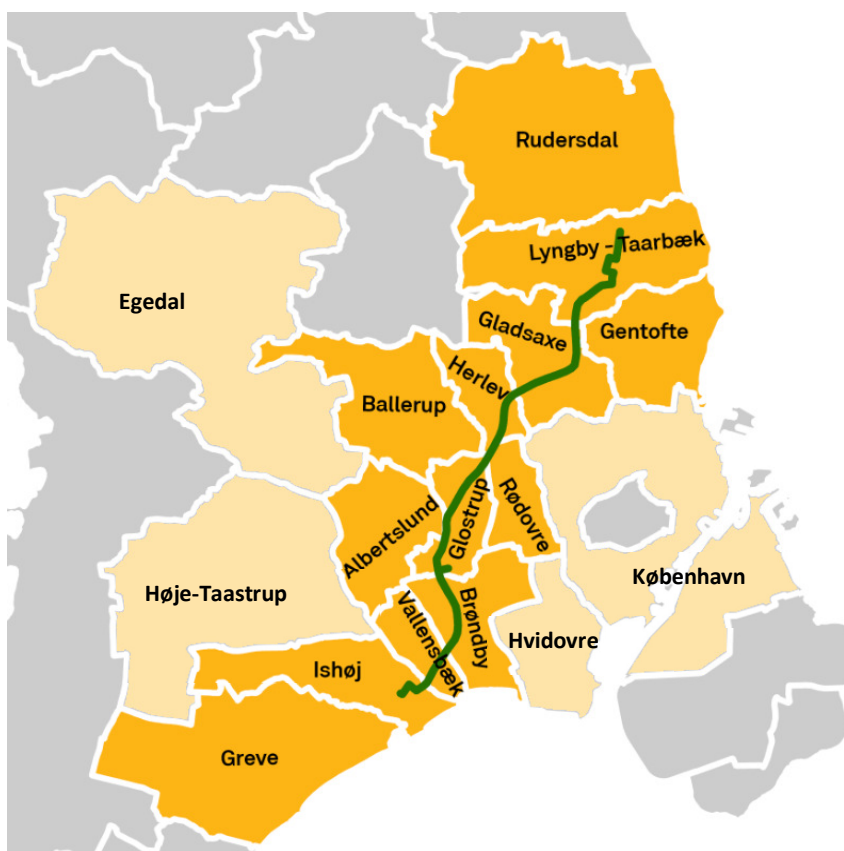
Flere skal vælge bæredygtig transport

De senere år har passagertallet været faldende. I forbindelse med den planlagte byudvikling og forventede vækst i Ring 3-korridoren er det vigtigt at styrke de bæredygtige transportformer, så flere vælger bus, tog og letbane frem for bil, både af hensyn til klima, trængsel og støj fra trafikken.

Et sammenhængende og attraktivt busnet vil understøtte letbanen

Nye trafikale knudepunkter åbner for omfattende byudvikling langs letbanen. Dette vil medføre en naturlig vækst i både indbyggertal og arbejdspladser, og dermed også potentiale for et større passagergrundlag for den kollektive transport. Det er vigtigt, at der er et attraktivt kollektivt tilbud i de nye byområder, så de nye borgere ikke medvirker til øget trængsel.

I denne udvikling er letbanen rygraden, men kan dog ikke stå alene. For at indfri letbanens potentiale kræver det, at borgerne oplever den samlede kollektive transport som sammenhængende og dermed attraktiv. Her er busnettets rolle at sikre både lokale busforbindelser og særligt dem, der går på tværs af kommunegrænser, vil være afgørende for, om borgerne oplever det kollektive trafiknet som sammenhængende og attraktivt. Derfor er Movia sammen med to regioner og 13 kommuner i gang med at undersøge, hvilke tilpasninger af busnettet, der vil være behov for i de kommende år. De 13 kommuner er vist på figur 1 og omtales i det følgende som Nyt Ringnet-korridoren.



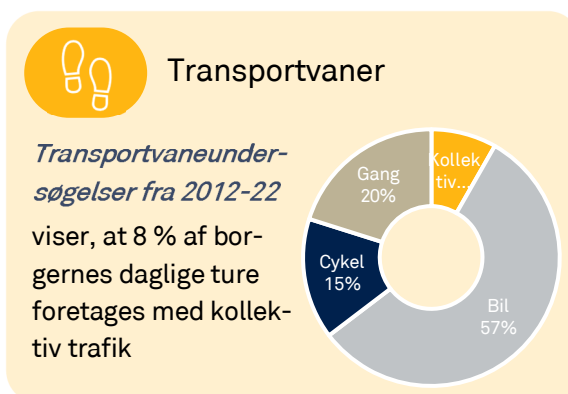
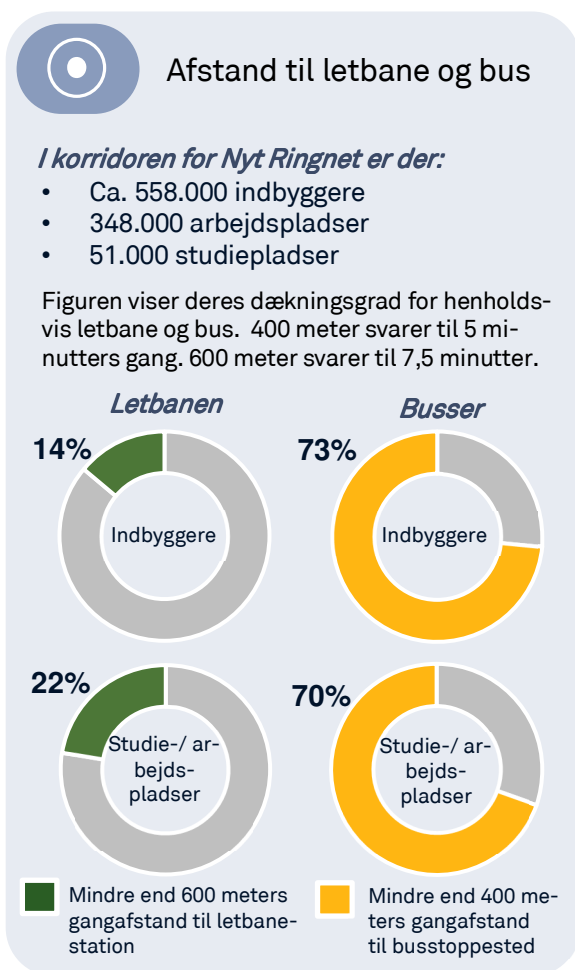
Figur 1: Kortet viser de 13 kommuner, som indgår i Nyt Ringnet-korridoren, og de fire nabokommuner, som følger projektet.

Samarbejde og koordinering blandt kommuner skal sikre letbanens målsætninger

Når letbanen åbner i 2025, er forventningen, at passagertallet i Ring 3 stiger markant, og der er tidligere sat en ambitiøs målsætning om 13-14 millioner årligt rejsende. En del af grundlaget for den forventede passagervækst skal findes i den omfattende byudvikling langs letbanen.

Den kollektive transport udgør i dag 8 pct. af alle ture i Nyt Ringnet-korridoren. Næsten hver tredje kollektive tur sker i kombination med S-tog, mens mindre end hver 10. kollektive tur sker i kombination med linje 300S, der erstattes af letbanen. En målsætning må derfor være, at andelen af kollektive ture i korridoren øges, ligesom andelen af ture, der sker i kombination med letbanen bør øges ift. den nuværende andel for linje 300S.

Nøgletal for Nyt Ringnet-korridoren



Kun gennem et koordineret og sammenhængende mobilitetstilbud langs letbanen og på tværs af kommunegrænser i Ringbyen, bliver det muligt at understøtte letbanens målsætning og indfri dens potentiale. Letbanen giver i sig selv et markant kvalitetsløft af den kollektive transport. I dag ligger ca. 14 pct. af indbyggerne og ca. 22 pct. af studie- og arbejdspladser i Nyt Ringnet-korridoren indenfor 600 meters gangafstand af en af de kommende letbanestationer. 70 pct. af alle indbyggere, studie- og arbejdspladser i korridoren ligger mindre end 400 meters gang fra et busstoppested. En vigtig del af en tilpasning af busnettet handler om at øge letbanens opland ved at skabe gode forbindelser til de nye letbanestationer, således at den kommer flest muligt til gavn

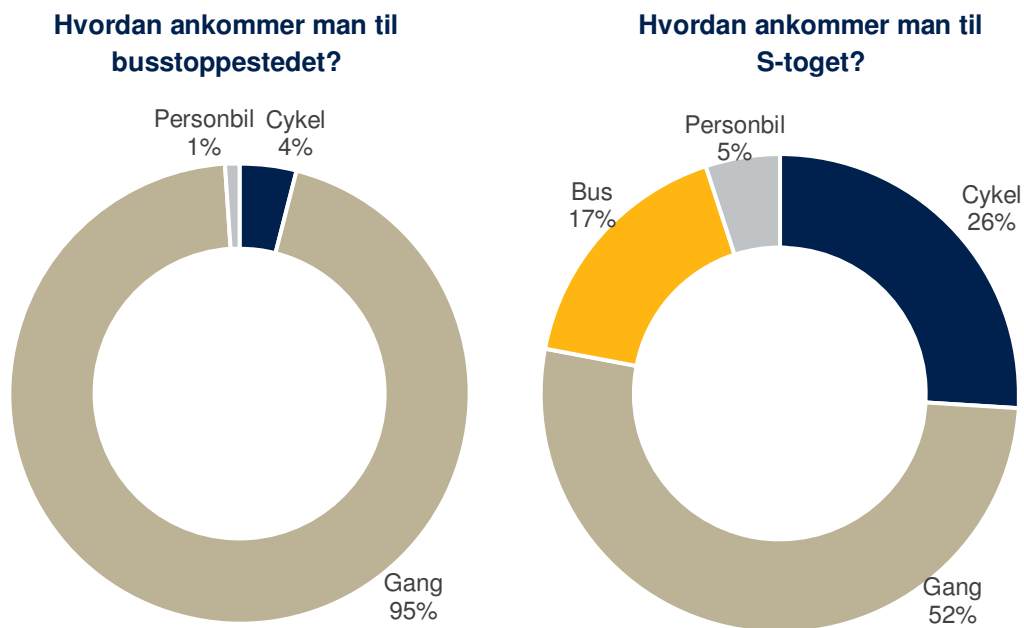
Fokus på at gøre den samlede rejse mere attraktiv

Borgerne transporterer sig på tværs af kommunegrænser. Derfor efterspørger de en kollektiv transport, der hænger sammen på tværs af transportmidler i en sammenhængende geografi. Fokusområderne i planlægningen af bustilpasningerne kredser primært om to områder. Sikring af god opkobling til letbanen og det øvrige banenet samt de elementer i den kollektive transport, som kunderne efterspørger - herunder forenkling, direkte forbindelser og sammenhæng på tværs. Derudover skal det sikres, at busnettet er forberedt til den byudvikling, der forventes i årene efter letbanens åbning. På den måde vil der også blive skabt grobund for, at ruterne (linjeføringerne) kan fastholdes, mens serviceniveauet (antal afgange) for betjeningen kan tilpasses i takt med den lokale udvikling.



Passagererne efterspørger en kollektiv transport, der hænger sammen på tværs af transportmidler

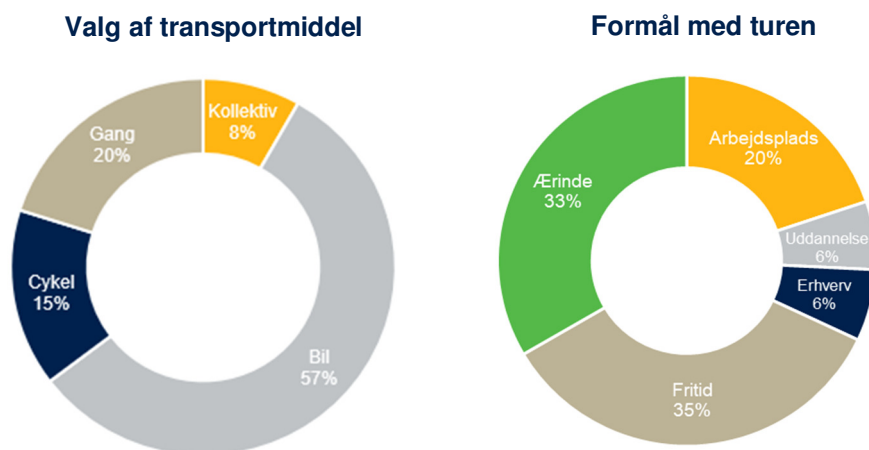
Kommunerne i Nyt Ringnet-korridoren består i høj grad af sammenhængende byområder med høj befolkningstæthed og flere større erhvervsområder. Det betyder, at der hver dag er mange mennesker, der transporterer sig til arbejde, studie mv. Busnettet skal både understøtte den lokale trafikbetjening og sikre god sammenhæng i hele korridoren. Et vigtigt aspekt i dette er at sikre gode skiftemuligheder på tværs af transportformer. I dag ankommer langt størstedelen af passagererne til busstoppestedet til fods. Det er derfor vigtigt at sikre gode sti- og gangforbindelser til stoppestedet. Til S-toget kommer omkring halvdelen af passagererne ved gang, mens cyklen og bussen er de næstmest anvendte transportmidler på turen til stationen. Man må forvente, at noget lignende vil være tilfældet ved letbanen, hvilket understreger vigtigheden af god sammenhæng mellem bus og letbane.



Figur 4 – Tilbringertrafikken i Nyt Ringnet-kommunerne, jf. Data fra Transportvaneundersøgelsen 2012-2022

Attraktiv kollektiv transport både for pendlere og fritidsrejsende

I planlægningen af bustrafikken er der ofte stort fokus på at sikre høj frekvens og stor kapacitet i spidstimerne. Det er med til at understøtte, at den kollektive trafik er et attraktivt valg i forbindelser med rejser til og fra arbejde og studie. I de 13 Nyt Ringnet kommuner udgør arbejds- eller studierelaterede ture ca. 1/3 af de rejser, som borgerne tager i løbet af en dag. Heraf udgør kollektiv trafik 17 pct. af rejserne.



Figur 2 - Transportmiddelvalg og turformål i Nyt Ringnet-kommunerne, jf. Data fra Transportvaneundersøgelsen 2012-2022

Samtidig udgør fritidsture også en ca. en tredjedel af borgernes daglige ture. Det er således også vigtigt, at bustrafikken bidrager til et attraktivt kollektiv trafiknet uden for myldretiden. I dag udgør kollektiv trafik kun 6 pct. af rejserne i forbindelse med fritid, og der er derfor et potentiale for at trække flere passagerer til den kollektive trafik, ved at styrke busdriften i eftermiddags- og aften timerne samt i weekenden.

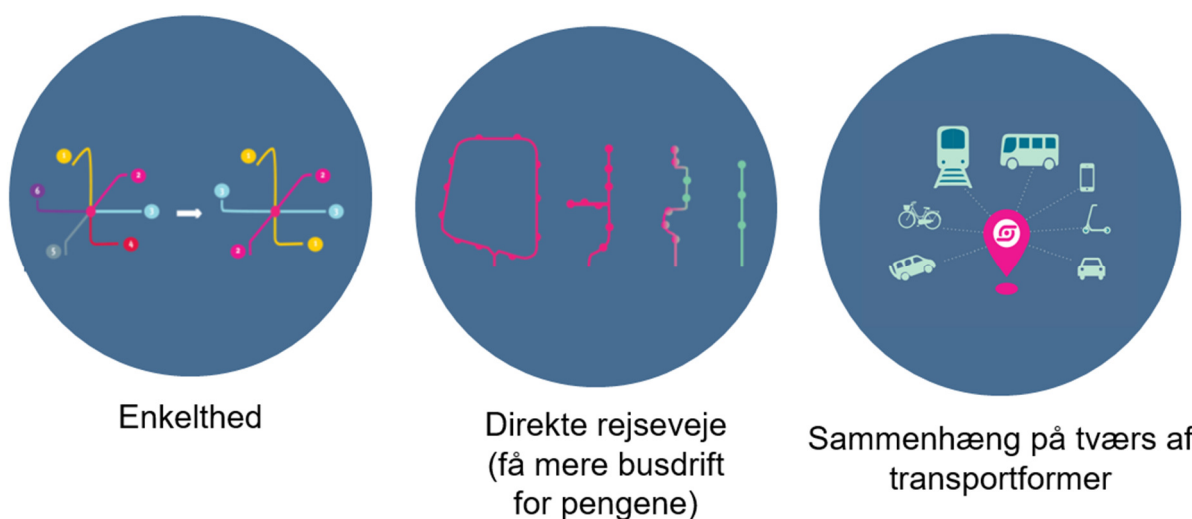
2. Rammer og metode

I arbejdet med at tilpasse busnettet har rammen for tilpasningen været en vigtig parameter i planlægningen. Movia har derfor i samarbejde med kommunens administration drøftet rammerne, herunder lokale fokusområder og den økonomiske ramme, for oplægget til et tilpasset busnet.

Planprincipper

Ud over rammerne for arbejdet med tilpasning busnettet til letbanen og den lokale byudvikling, er der også taget udgangspunkt i nogle af de planlægningsprincipper, der fungerer i den geografiske Nyt Ringnet dækker og som kundepræferenceundersøgelser viser at borgerne efterspørger.

De tre primære principper for planlægningen af Nyt Ringnet har været at skabe god sammenhæng i den kollektive transport gennem gode forbindelser til baner, herunder letbanen, og knudepunkter, at effektivisere driften gennem mere direkte ruter og at skabe enkelhed i nettet. Nedenstående figurer illustrerer principperne.



Figur 3 - Principper for planlægningen

Når busnettet tilpasses, er det samtidig fornuftigt at se på om driften kan effektiviseres. Det kan den fx ved at se på, hvor potentialet for flere passagerer i den kollektive transport er størst, men også ved at skabe et mere enkelt busnet, der tilbyder mere direkte forbindelser til baner og knudepunkter. Begge dele vil medvirke til at få mere busdrift for pengene.

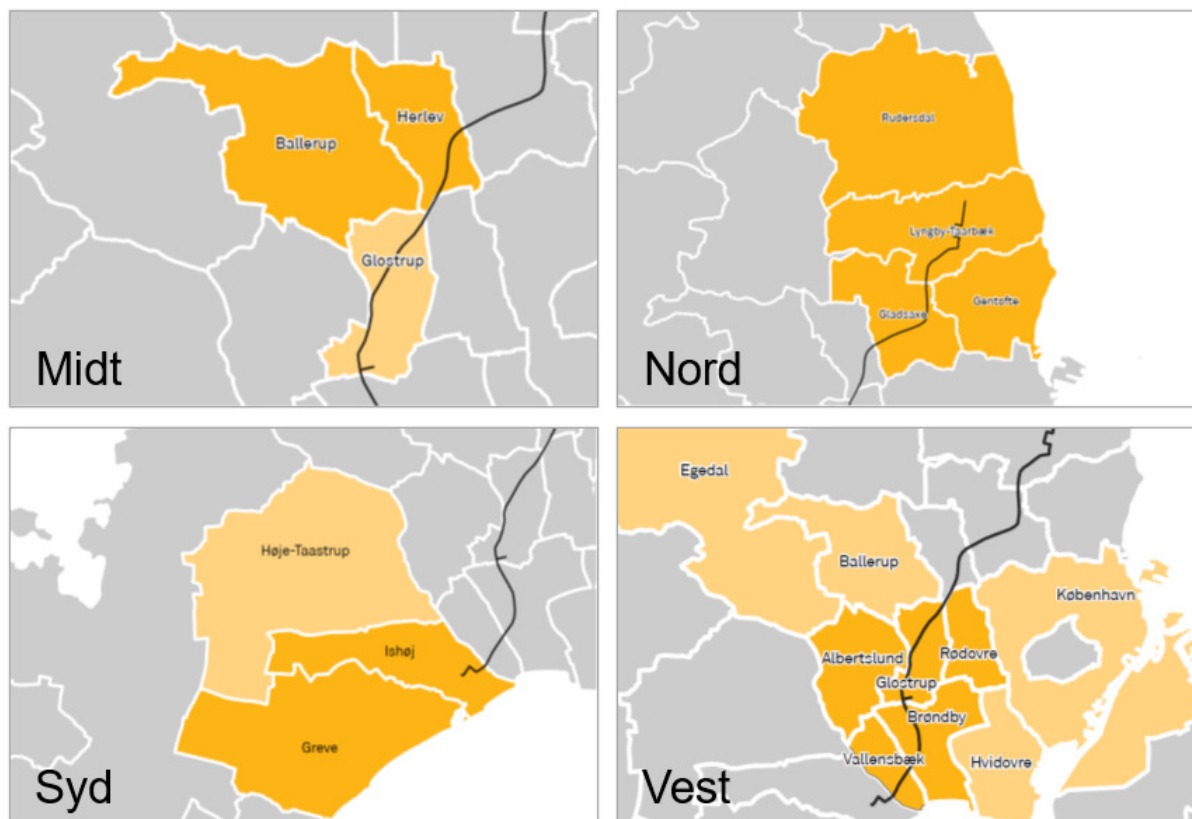
Proces og dialog på tværs

Ligesom borgerne rejser på tværs af kommunegrænser, er busnettet i Ringbyen også planlagt på tværs af kommunegrænser. Det betyder, at fremtidige tilpasninger skal ske i tæt samarbejde mellem kommunerne, så busnettet skaber sammenhæng på tværs af kommunegrænser. For at fokusere arbejdet med at koordinere på tværs af kommunegrænser foreslås, at kommunerne i planlægningsprocessen inddeles i fire kommunegrupper. Kommunegrupperne¹ er opdelt geografisk efter hvilke buslinjer, de har tilfælles. Der er

¹ Kommunegruppernes inddeling:

- Nord: Rudersdal, Lyngby-Taarbæk, Gladsaxe og Gentofte, samt Region Hovedstaden.
- Midt: Primært Ballerup og Herlev samt Region Hovedstaden. Sekundært Glostrup og Gladsaxe.
- Vest: Primært Albertslund, Glostrup, Rødovre, Vallensbæk og Brøndby, samt Region Hovedstaden. Sekundært Egedal, Ballerup, Hvidovre og København.
- Syd: Primært Ishøj og Greve, samt Region Hovedstaden og Region Sjælland. Sekundært Høje-Taastrup.

kommuner, som ikke har en direkte kobling til den kommende letbane, men som stadig er en del af Nyt Ringnet. Det skyldes, at der er et stort potentiale for at skabe sammenhæng mellem disse kommuner og letbanen og på den måde styrke de tværgående forbindelser i korridoren.

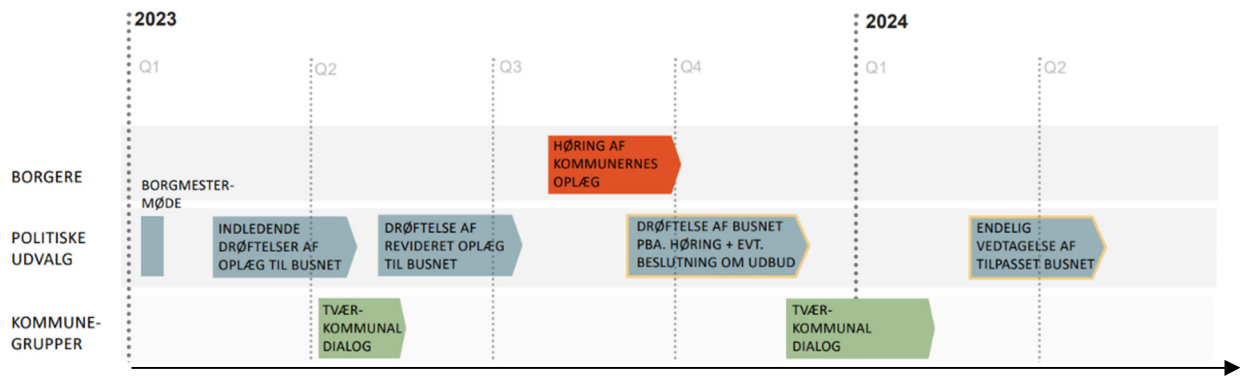


Figur 4 - De fire kommunegrupper i Nyt Ringnet samarbejdet

Movias administration har i samarbejde med en teknisk direktør-gruppe udarbejdet et forslag til en fælles planlægningsproces kan forløbe, jf. figur 5. I processen frem mod beslutningen om tilpasninger af busnettet er der indlagt mulighed for op til to politiske behandlinger forud for en eventuel borgerinddragelse i efteråret 2023. Samt to efterfølgende behandlinger. Movia anbefaler, at der i 2023 fokuseres på at beslutte selve busnettet både lokalt og i den samlede geografi. Senere i foråret 2024 lægges op til, at den endelige beslutning får fokus på at fastlægge serviceniveauet for de enkelte buslinjer, herunder hvilke frekvenser, der skal være i betjeningen.

Det er forventningen, at behovet for møder stiger, jo tættere man kommer på selve beslutningen om Nyt Ringnet. Movia foreslår, at de fire kommunegrupper indgår som hjælp til afgrænsning af den tværgående politiske dialog. Processen kan understøtte, at kommuner og regioner kan koordinere deres trafikbestilling af bustilpasninger i april 2024, hvorefter Movia kan nå at få gjort dem klar til drift i forbindelse med åbning af letbanen i 2025.

Som udgangspunkt lægger Movia op til en fælles borgerdialog. En borgerdialog på tværs af de involverede kommuner og regioner kan vise sig at være af høj værdi. Det er gennem en fælles borgerdialog, at borgere (og virksomheder) kan opnå en dybere indsigt i planlagte ændringer i busnettet i forhold til alle led af deres rejsebehov, hvilket åbner for en stærkere imødekommenhed for fremtidige beslutninger.



Figur 5 - Proces frem mod bestilling af Nyt Ringnet

Koordinering ift. udbud

I Movias område genudbydes busdriften løbende i en proces, der følger den ordinære trafikbestillingsproces. I Ringbyen står flere buslinjer over for at skulle genudbydes og indgår i udbuddene A22 og A23. Da beslutningstidspunktet for Nyt Ringnet afviger fra den ordinære trafikbestillingsproces, betyder det, at der for de omfattede buslinjer skal tages stilling, hvilken drift der skal genudbydes og/eller idriftsættes allerede i oktober 2023. På baggrund af administrativ dialog med de berørte kommuner vil Movia udarbejde et udbudsgrundlag, der peger ind i den forventede betjening, men også rummer den fornødne fleksibilitet.

3. Nyt Ringnet

Fokusområder i Ishøj

Hovedformålet med Nyt Ringnet er at sikre, at busnettet bidrager til et sammenhængende og attraktivt udbud af kollektiv transport. Når letbanen åbner, vil der være behov for at tilpasse busnettet, så bolig- og erhvervsområder er godt forbundet til de nye trafikale knudepunkter.

Dette er også relevant i Ishøj. I Kommuneplanen vedtaget i 2020 er der vægt på stationsnærhed, og hvordan forskellige kollektive transportformer i samspil skal opleves som et attraktivt alternativ til privatbilismen.

Ishøj Kommune er særligt kendetegnet ved det differentierede stisystem, hvor færdselsårer for bløde og hårde trafikanter er separeret. Det medfører, at kommunen lægger vægt på gode, grønne og trygge stiforbindelser imellem kommunens forskellige områder, som skal gøre det endnu lettere at kombinere cykel og forskellige former for offentlig transport.

Letbanen vil i fremtiden betjene to stationer i Ishøj Kommune, Ishøj St. og Ishøj Strand, og derfor er opkoblingen af busnettet til letbanen særligt relevant for kommunen. Desuden er der et ønske om at sikre betjeningen af det nye boligområde Sydengen, at styrke forbindelse mellem Ishøj St. og Hundige St. samt at undersøge muligheden for busbetjening i Torslunde.

Kommune planlægger omfattende byudvikling med ca. 1.000 nye boliger i området Sydengen, som ligger mellem S-banen og Ishøj Strandvej. Derfor kan busbetjeningen af dette område med fordel styrkes.

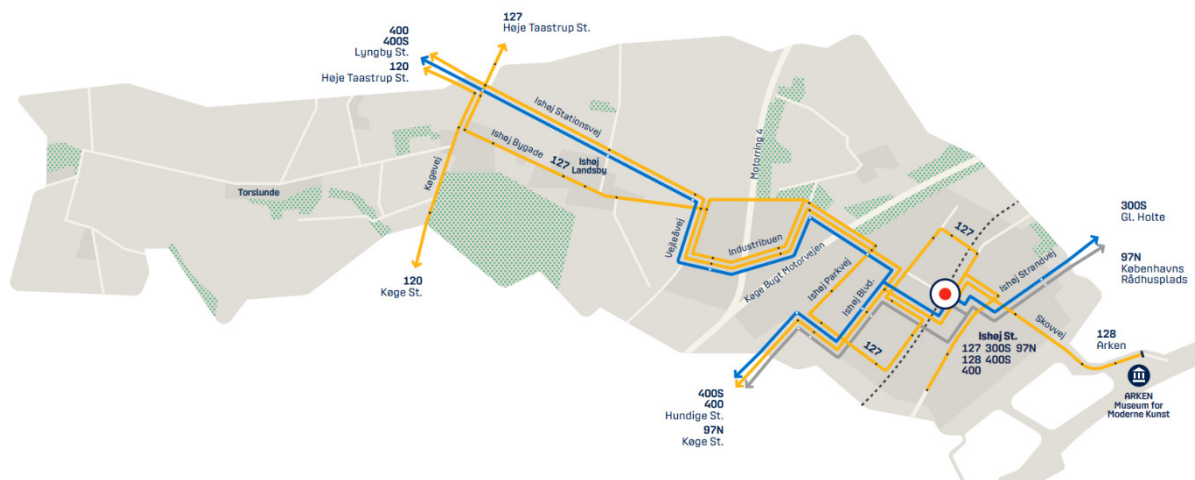
Samtidig er der et potentiale for at forenkle flere af kommunens buslinjer, så de giver mere direkte rejseveje, og på den måde forbedrer det samlede busnet i kommunen.

Nuværende busnet

Ishøj har tre kommunale buslinjer. Linje 127 kører mellem Ishøj St. og Høje Taastrup St. Den betjener boligområderne langs Gildbrovej og Vildtbanen nord for Ishøj Stationsvej, og boligområderne langs Ishøj Parkvej og Ishøj Søvej syd for Ishøj Stationsvej. Den fortsætter ad Ishøj Stationsvej, Industribuen og videre ad Ishøj Bygade gennem Ishøj Landsby, inden den kører ad Køgevej mod Høje Taastrup.

I den normale køreplan betjener linje 127 også Ishøj Strandvej og Industriskellet. På grund af anlægsarbejder i forbindelse med letbanen kører både linje 127 og 128 efter en ændret køreplan, så det pt. er linje 128, der betjener Industriskellet og Ishøj Strandvej. Busserne forventes at køre efter den ændrede køreplan frem til køreplansskiftet oktober 2023. Movia vurderer ud fra kundereaktioner og kendte kundepræferencer, at ruten for linje 127 i dag er for indviklet og svær at forstå for borgerne.

Linje 128 kører mellem Arken og Ishøj St. ad Skovvej, Ishøj Stationsvej og Vejlebrovej.



Figur 6 Nuværende busnet

Linje 120 kører gennem kommunen ad Køgevej og kører mellem Høje Taastrup St. og Køge St.

Desuden betjenes kommunen af tre regionale buslinjer: to S-busser og en natbus. Linje 300S kører ad Ring 3 mellem Ishøj St. og Gl. Holte. Linje 400S kører ad Ring 4 mellem Hundige St. og Lyngby St.

Når letbanen åbner, vil der være to letbanestationer i Ishøj: Ishøj Strand og Ishøj St., som bliver letbanens endestation.

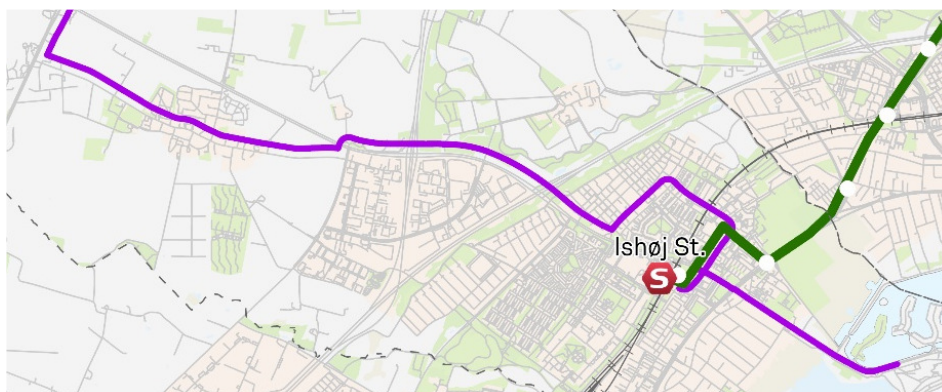
Forslag til tilpasninger

Der er opstillet et basisforslag, der tager udgangspunkt i et tilskudsbehov, der svarer til det nuværende. Desuden er der opstillet en tilkøbsmulighed som består i busbetjening af Torslunde. Med forslagene forsøges der desuden at skabe et mere enkelt busnet i Ishøj.

Linje 127

I dag betjener linje 127 både boligområderne nordvest og sydvest for Ishøj St. samt Industribuen mod vest og Ishøj Strandvej mod øst. Det betyder, at det kan være vanskeligt for passagererne at forstå køreplanen, og at de oplever unødvendig omvejskørsel på deres rejse. Derfor foreslås det at forenkle linjen, så den fremover kører ad Ishøj Bygade, Ishøj Stationsvej, Vildtbanen, Gildbrovej og videre til Ishøj St.

Det vil gøre linjen mere attraktiv, da den bliver mere enkelt og giver en direkte forbindelse til og fra Ishøj St. Fx vil rejsetiden fra Ishøj Landsby og Ishøj St. fremover kun vil tage 11 minutter imod 17 minutter i dag. Samtidig vil det også styrke forbindelsen til letbanen, som får endestation ved Ishøj St.



Figur 7 Foreslået linjeføring for linje 127, tidligere linje 127 og 128

Det vil også betyde, at linje 127 ikke længere vil betjene Industribuen, Ishøj Parkvej, Ishøj Søvej samt Ishøj Strandvej og Industriskellet.

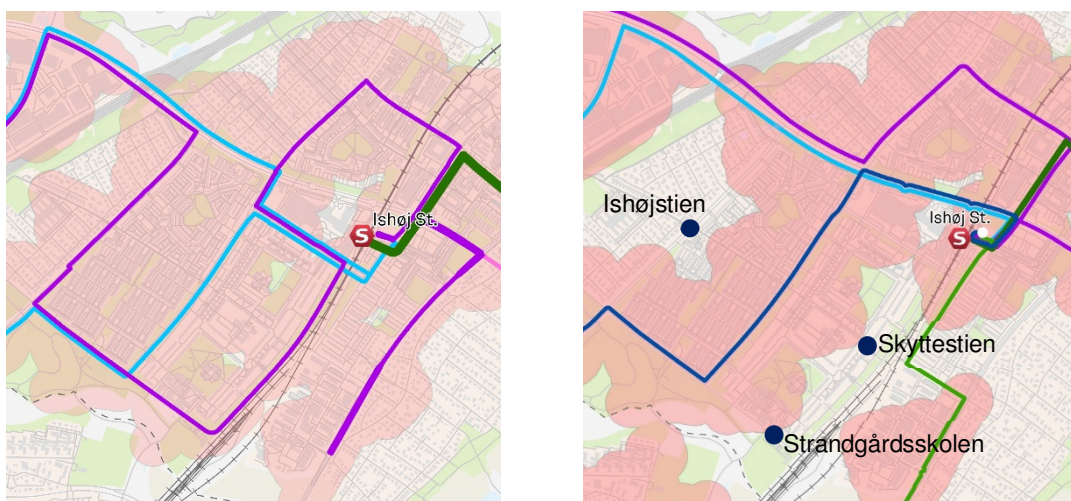
Industribuen betjenes fortsat af linje 400S, som har 4 afgang i timen. På den måde vil passagerer på Industribuen fortsat have god betjening.

Samtidig foreslås det, at linje 225, som i dag kører mellem Karlslunde St. og Hundige St. forlænges til Ishøj St., og overtager betjeningen af Industriskellet.

To stoppesteder på Ishøj Strandvej ved Ishøj Stationsvej og Vejlebrovej vil ikke længere blive betjent. Der er dog meget få passagerer, der benytter disse stoppesteder (ca. 5 påstigere pr. hverdag).

De passagerer, der i dag benytter stoppestederne på Ishøj Parkvej og Ishøj Søvej, vil fremover kunne benytte S-bussen, der kører ad Ishøj Søvej og Ishøj Boulevard. Hovedparten af beboerne i boligområderne

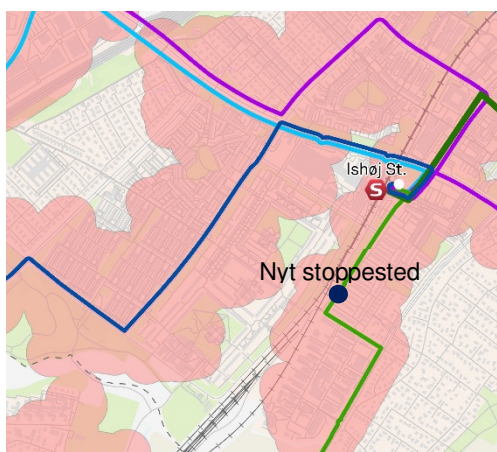
langs Ishøj Parkvej og Ishøj Søvej vil fortsat have mindre end 400 meters gang til nærmeste stoppested. En del af disse passagerer vil dog få længere gangafstand til nærmeste stoppested.



Figur 8 Betjening af boligområder langs Ishøj Parkvej og Ishøj Søvej. Til venstre: betjening i dag. Til højre: Betjening ved ændringsforslag. De røde områder viser, hvor der er mindre end 400 meters gang til nærmeste stoppested. De blå prikker viser de tre stoppesteder, der ikke længere vil blive betjent.

Det er især de passagerer, der i dag benytter stoppestedet ved Ishøjstien, som vil få længere til nærmeste stoppested. Dette stoppested har ca. 35 påstigere pr. hverdag. De vil fremover kunne benytte stoppestedet Mosegårdsstien på Ishøj Stationsvej, som betjenes af 400S, eller de kan benytte stoppestedet Baldersbækstien på Ishøj Parkvej, som i dag betjenes af 400S. Stoppestederne ligger henholdsvis 600 og 500 meter fra det nuværende stop ved Ishøjstien.

En del af boligområderne langs Ishøj Søvej ved S-banen og langs Vejlebrovej vil også få mere end 400 meter til nærmeste stoppested. En mulig løsning kan være at etablere to nye stoppesteder på Vejlebrovej nær Skyttestien, der vil ligge ca. 100 meter fra det nuværende stop. Det vil både styrke betjeningen i de eksisterende boligområder langs Ishøj Søvej og Vejlebrovej samt i den nordlige del af de nye boligområder i Sydengen. Etablering af stoppestederne forventes at koste i størrelsesordenen 0,3-0,4 mio.kr., idet der både skal opsættes stoppestedsskilt, anlægges fortove ved stoppestedet og stiforbindelse til Skyttestien.



Figur 9 Styrket betjening ved etablering af nyt stoppested på Vejlebrovej.

Den ændrede linjeføring på linje 127 vil medføre, at antallet af påstigere samlet set vil falde med 35.000 på linje 127 i Ishøj. Hovedparten af disse passagerer forventes at blive overført til linje 225 og S-busserne.

128

Det foreslås at nedlægge linje 128, og at den nuværende drift på linje 127 og 128 slås sammen, således at linje 127 fremover kører mellem Arken og Høje Taastrup via Ishøj St. (se Figur 7). Det vil give mulighed for at optimere driften på de to buslinjer, og dermed reducere kommunens tilskud til busdriften.

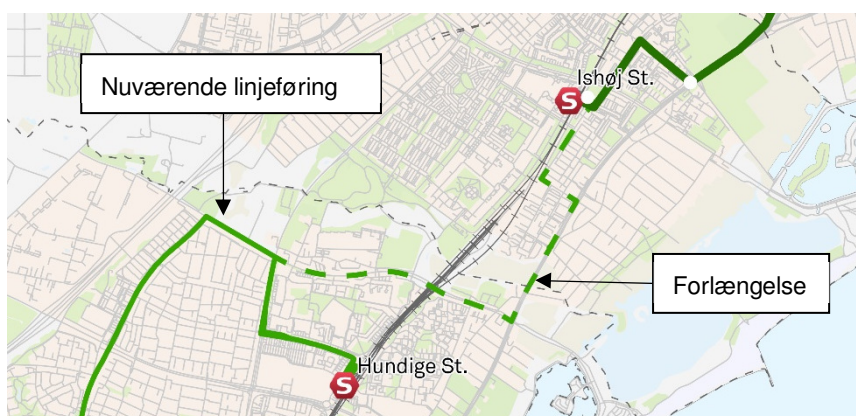
På strækningen mellem Høje Taastrup og Ishøj St. vil buslinjen have samme frekvens som linje 127 i dag: to afgang pr. time på hverdage i dagtimerne, og én afgang pr. time om aftenen og i weekenden. For at sikre uændret betjening af Arken vil buslinjen have ekstra afgang i weekenden og aftenen, som kun kører mellem Arken og Ishøj St., så der er to afgang pr. time til Arken i dagtimerne både på hverdage og i weekenden. Passagertallet mellem Ishøj St. og Arken vil således være uændret.

Sammenlægning af 127 og 128 og den forenkede linjeføring på linje 127 vil samlet set medføre et reduceret tilskudsbehov på 1,3-1,4 mio.kr.

Linje 225

Linje 225 kører i dag i Greve Kommune mellem Karlslunde St. og Hundige St. For at styrke forbindelse mellem Hundige St. og Ishøj St. foreslås det, at forlænge 225 til Ishøj St., ved at lade 225 kører ad Ishøj Strandvej, Industriskellet og Vejlebrovej. Det vil også styrke betjeningen i det nye boligområde, Sydengen, da området dermed får busforbindelse til både Ishøj St. og Hundige St., og fordi 225 har tre afgang pr. time i dagtimerne, mens 127/128, som i dag betjener området, har 2 afgang pr. time.

Forslaget vil medføre et øget tilskudsbehov på 1,2 til 1,3 mio. kr. Samtidig forventes det, at buslinjen vil have 65.000 påstigere i Ishøj Kommune.



Figur 10 Foreslået linjeføring for linje 225

Muligt tilkøb: Ny buslinje mellem Torslunde og Ishøj St.

Som et muligt tilkøb foreslås det, at der oprettes en ny buslinje mellem Torslunde og Ishøj St. Samtidig foreslås det, at denne buslinje betjener Industribuen samt Ishøj Parkvej og Ishøj Søvej, så buslinjen på den måde erstatter den betjening, der ikke længere vil indgå i linje 127's linjeføring.

Der er opstillet to løsningsforslag for en ny buslinje til Torslunde:

- Forslag 1: Ny buslinje mellem Ishøj St. og Torslunde
- Forslag 2: Ny buslinje mellem Ishøj St. og Hedehusene St. via Torslunde og Reerslev.

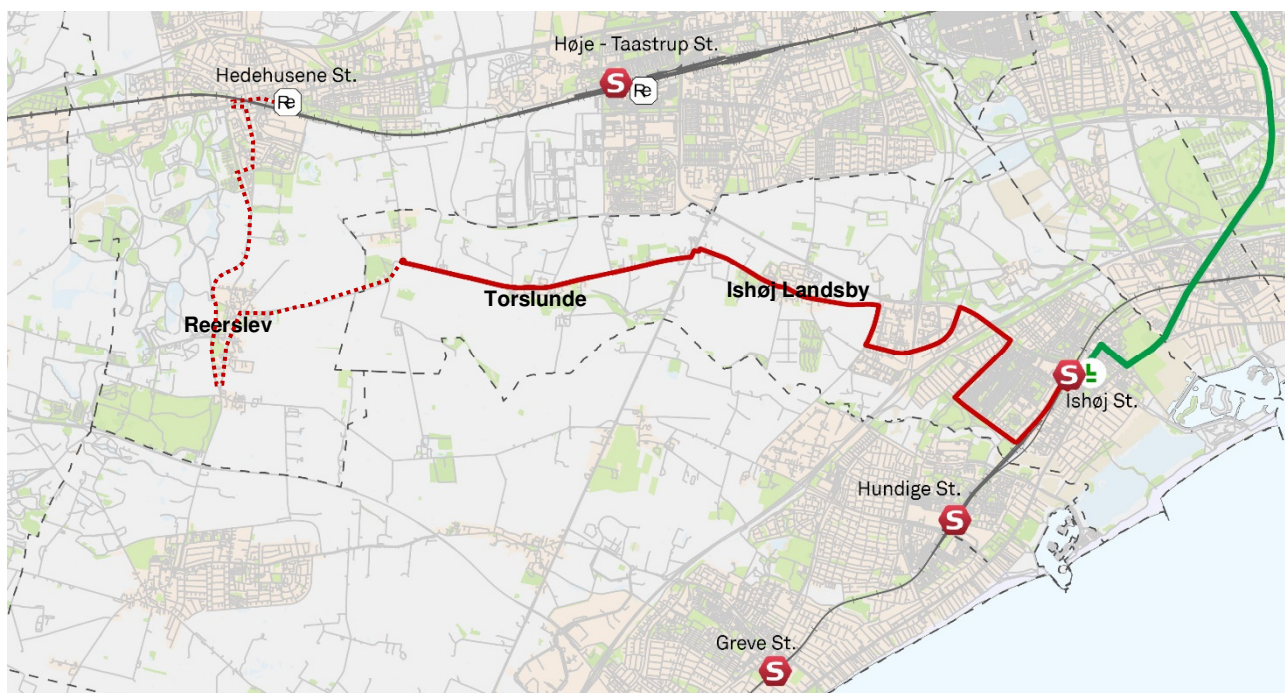
De to løsningsforslag har samme linjeføring på strækningen mellem Ishøj St. og Torslunde, hvor den kører via Ishøj Søvej, Ishøj Parkvej, Industribuen samt Ishøj Landsby.

Begge løsningsforslag tager udgangspunkt i, at buslinjen får én afgang i timen mellem kl. 6 og 21 alle ugens dage. Samtidig forventes det, at buslinjen vil have ca. 40.000 påstigere om året i Ishøj for begge løsningsforslag. Hovedparten af disse passagerer vil være påstigere fra Ishøj Parkvej og Ishøj Søvej.

De to løsninger er beskrevet nærmere i notatet "Trafikbestilling 2024 – Betjening af Torslunde".

Forslag 1 vil medføre et øget tilskudsbehov på 2,6 – 2,8 mio.kr. Forslag 2 vil medføre et øget tilskudsbehov på 2,2 – 2,3 mio.kr. Samtidig skal der afsættes midler til at oprette et nyt stoppested i Torslunde.

Forslag 2 forudsætter, at Høje-Taastrup ønsker at betjene Reerslev på denne måde. Det vil betyde, at passagererne i Reerslev får en ny forbindelse mod øst, og får direkte bus til letbanen ved Ishøj St. Det vil dog også betyde, at Høje-Taastrups årlige tilskud til bustrafikken stiger, blandt andet fordi frekvens mellem Reerslev og Hedehusene øges i aftentimerne og i weekenden, hvis denne strækning fremover bliver betjent af både linje 224 og en ny buslinje mellem Hedehusene og Ishøj St.



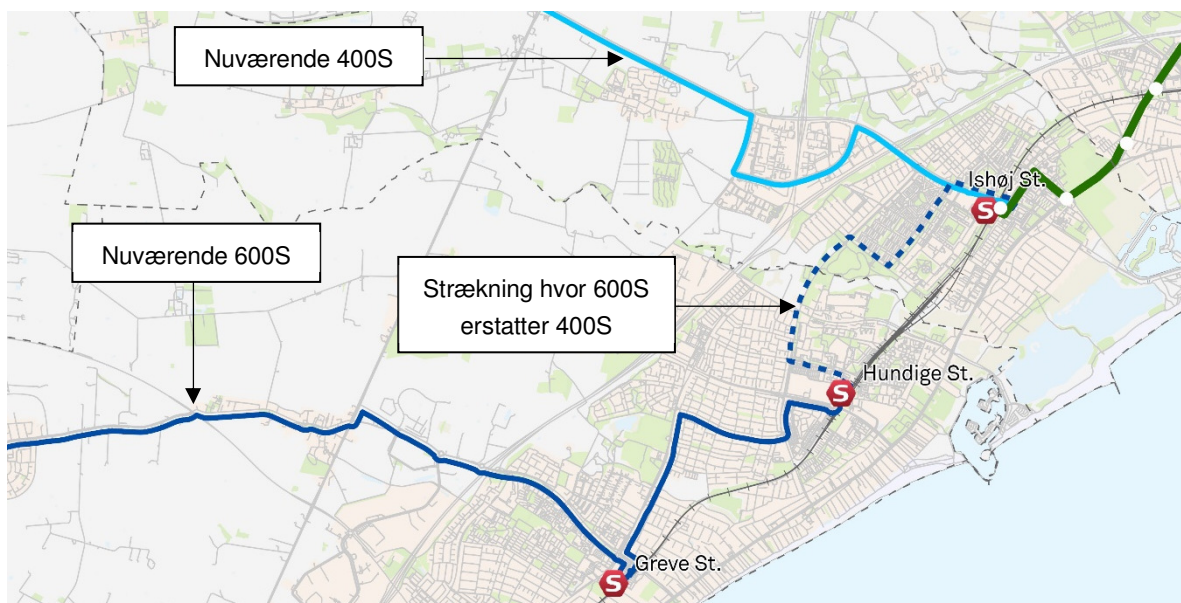
Figur 11 Ny buslinje mellem Ishøj St. og Torslunde forslag 1 og 2. Den stiplede linje viser forslag 2.

Regionale busser

Udover de foreslåede ændringer på de kommunale buslinjer er Movia i dialog med Region Hovedstaden og Region Sjælland om linjeføringen for linje 400S og 600S. I dag har begge buslinjer endestation ved Hundige St. Movia har foreslået, at 600S skal overtage betjeningen mellem Hundige St. og Ishøj St., når letbanen åbner. Det vil betyde, at passagererne i 600S vil få en direkte forbindelse til letbanen.

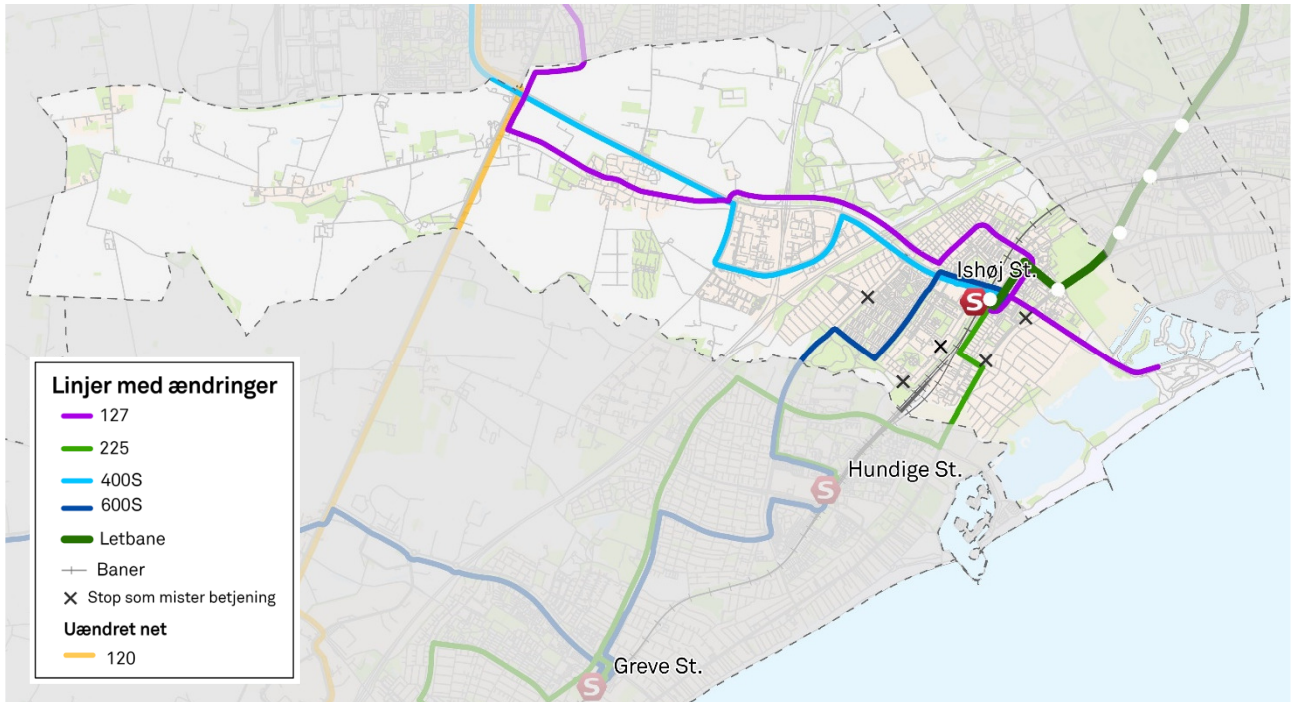
Samtidig vil frekvensen blive forøget mellem Ishøj St. og Hundige St. I dag har 400S tre afgange i timen på hverdage på denne strækning, mens 600S har fire afgange i timen.

Da der er tale om regionale buslinjer, er det op til de to regioner at beslutte, om de vil implementere ændringen på de to regionale buslinjer, og det vil ikke påvirke Ishøj Kommunes busøkonomi.



Figur 12 Forslag til linjeføring på linje 400S og 600S

Samlet forslag



Figur 13 Samlet forslag til tilpasning af busnettet i Ishøj

Fordele

- Busnettet bliver mere enkelt. Dermed bliver det lettere for passagererne at overskue deres rejse
- Linje 127 få en mere direkte rute til Ishøj St., hvilket forkorter rejsetiden og styrker forbindelsen til letbane og S-tog
- Betjeningen i Sydengen styrkes, idet 225 kører med højere frekvens og giver forbindelse til både Ishøj St. og Hundige St.
- 30.000 flere passagerer pr. år på de kommunale buslinjer i Ishøj

Ulemper

- Stoppestederne Ishøjstien, Strandgårdsskolen og Skyttestien vil ikke længere blive betjent. Det forventes dog, at de fleste passagerer vil blive overflyttet til S-bussen, der kører ad Ishøj Søvej og Ishøj Boulevard.
- To stoppesteder på Ishøj Strandvej ved Ishøj Stationsvej og ved Vejlebrovej vil længere blive betjent. Der er dog relativt få passagerer, der benytter disse stoppesteder (ca. 5 pr. hverdag)

Hvis tilkøbet i form af en ny buslinje mellem Ishøj St. og Torslunde og evt. videre til Reerslev og Hedehusene også implementeres, vil stoppestederne Ishøjstien, Strandgårdsskolen og Skyttestien fortsat blive betjent. Samtidig øges passagertallet med yderligere 40.000 passagerer om året, og kommunens samlede tilskud til busdriften vil stige med 2,2-2,8 mio. kr. om året afhængig af, hvilken version af tilkøbet der vælges.

Økonomi og forbehold

De beregnede tilskudsbehov tager udgangspunkt i forskellen mellem det nuværende tilskudsbehov og tilskudsbehovet ved implementering af de foreslåede tilpasninger af busnettet. De økonomiske effekter er beregnet med afsæt i Budget 2022 2. behandling. Der tages forbehold for eventuelle kontraktuelle forhold, der kan påvirke effekten af tilpasningsforslaget.

Tabellen viser pris og passagereffekt for basisforslaget samt for eventuelle tilkøb. Prisen for tilkøb skal lægges til prisen på grundforslaget.

Linje	Basis/ Tilkøb	Beskrivelse	Frekvens Antal ture pr. time (myldretid,dag,aften,nat)	Passagerer	Ændret tilskudsbehov	
					Basis (mio.kr. pr. år)	Tilkøb (mio.kr. pr. år)
120	Basis	Uændret drift og linjeføring	Hverdag (2,1,0,0) Lørdag (1,0,0) Søndag (0,0,0)	Uændret	Uændret	-
127 og 128	Basis	Forenklet linjeføring på 127 og sammenlægning af 127 og 128	Høje-Taastrup – Ishøj St. Hverdag (2,2,1,0) Lørdag (1,1,0) Søndag (1,0,0) Ishøj St. – Arken Hverdag (2,2,1,0) Weekend (1,1,0)	-35.000	-1,4 til -1,3 mio. kr.	
225	Basis	225 forlænges til Ishøj St.	Hverdag (3,3,2,0) Weekend (2,2,0)	+65.000	+1,2 til +1,3 mio. kr.	-
Ny linje	Tilkøb	Forslag 1: Ny buslinje mellem Torslunde og Ishøj St.	Hverdag (1,1,1,0) Weekend (1,1,0)	+40.000	-	+2,6 til +2,8 mio. kr.
		Forslag 2: Ny buslinje mellem Ishøj St. og Hedehusene St. via Torslunde og Reerslev	Hverdag (1,1,1,0) Weekend (1,1,0)	+40.000	-	+2,2 til +2,3 mio. kr.
I alt	Basis	<ul style="list-style-type: none">• Forenklet linje 127• Sammenlægning af linje 127 og 128• 225 forlænges til Ishøj		+30.000	-0,2 til +0,0 mio. kr.	

Fysiske tiltag

I forbindelse med tilpasning af busnettet vil der være behov for enkelte fysiske tiltag, såsom udvidelse af vejarealer eller etablering af nye stoppesteder. Det er kommunen, der afholder udgifter til anlæg af disse tiltag. Der er udarbejdet anlægsoverslag for de tiltag, der er relevante for Ishøj Kommune. Anlægsoverslagene er baseret på erfaringspriser. Det skal dog bemærkes, at overslagene er forbundet med en vis usikkerhed, da prisudviklingen pt. er vanskelig at forudsige.

Nyt stoppested på Ishøj Strandvej

I dag vender linje 127 i rundkørslen Ishøj Strandvej/Industriskellet og har derfor kun et stoppested i den østlige side af vejen. Hvis 225 forlænges til Ishøj St. skal der etableres et nyt stoppested på den vestlige side af Ishøj Strandvej umiddelbart syd for Industriskellet. Der er allerede stoppestedsfaciliteter i form af buslomme, læskærm, bænk og skraldespand, idet der tidligere har været et stoppested her. Det nye stoppested kan derfor etableres ved at opsætte stoppestedstander med count down-modul.

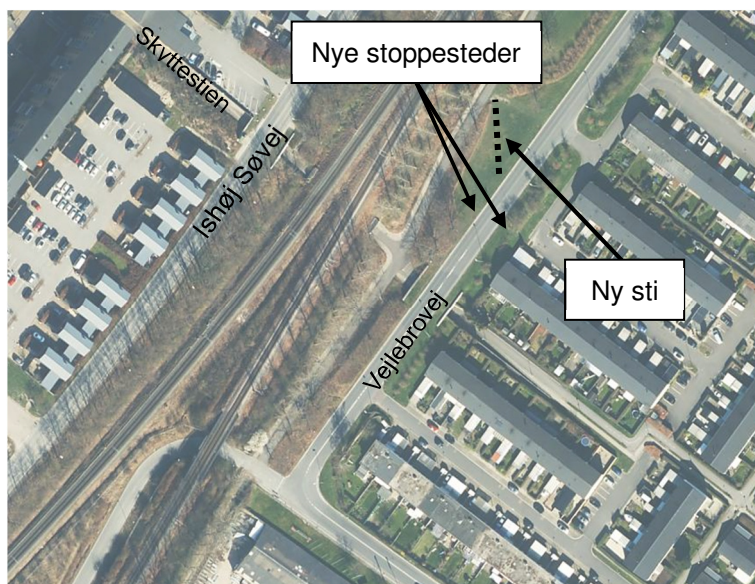
Tiltaget forventes at koste i størrelsesordenen 80.000 kr. ekskl. moms.



Figur 14 Nyt stoppested på Ishøj Strandvej syd for Industriskellet

Nye stoppesteder på Vejlebrovej

Hvis 225 forlænges til Ishøj St. kan der med fordel etableres to nye stoppesteder på Vejlebrovej nær Skyttesiten. Det vil styrke betjeningen af boligområderne langs Ishøj Søvej ved S-banen og langs Vejlebrovej samt den nordlige del af det nye boligområde Sydengen. For at etablere de nye stoppesteder skal der opsættes stoppestandsstandere, anlægges fortov langs vejsiden og etableres en sti (ca. 20-30 meter), der forbinder stoppestedet med Skyttestien. Tiltaget forventes at koste i størrelsesordenen 260.000-390.000 kr. ekskl. moms. afhængig af om der opsættes stander med count downmodul.



Figur 15 Nye stoppesteder på Vejlebrovej (omtrentlig placering)