

# Forundersøgelse bedre busfremkommelighed i København

*Tobias Løvenholdt Tørresø, Københavns Kommune, Frederik Hoedeman, Københavns Kommune, [B791@kk.dk](mailto:B791@kk.dk); Jesper Larsen, [jesper.larsen2@sweco.dk](mailto:jesper.larsen2@sweco.dk)*

---

## Resumé

Hvordan kan Københavns kommune skabe forbedringer for mange af de samlede 212.000 daglige buspåstigere? Det er essensen i denne special session om resultaterne fra projekt Forundersøgelse af bedre busfremkommelighed i København. Der vil være fokus på de mere analytiske dele, men også på gevinster og den konkrete anvendelse af resultaterne i kommunen. Vi vil gennemgå nogle af de konkrete analyser og resultater og ikke mindst, perspektiverne for forbedringer af det københavnske busnet.

Borgerrepræsentationen besluttede i april 2024 at igangsætte en forundersøgelse af busfremkommelighed med udgangspunkt i fem undersøgelsesområder i København, hvor der kører højfrekvente buslinjer med mange passagerer. Baggrunden var de besluttede hastighedsnedsættelser i byen og den gennemførte busoptimeringsanalyse.

Forundersøgelsen, som er den mest omfattende om busfremkommelighed i Københavns kommune længe, er nu gennemført i et samarbejde mellem Økonomiforvaltningen, Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen og Movia med Sweco som rådgiver. Med udgangspunkt i syv forskellige tiltag til busfremkommelighed er der udarbejdet projektforslag til busfremkommelighed i undersøgelsesområderne på Østerbro, Amager og flere strækninger i Valby.

De projekter, der indstilles, er udformet efter en række hensyn: At de forbedrer bussernes fremkommelighed og pålidelighed, at de berører strækninger med mange buspassagerer, og at de skaber forbedringer for gående, herunder buspassagerer. Dermed bygger projektet på ny viden om samfundsværdier ved gang og om hvordan trykke byrum kan få flere til at tage bussen. Påvirkning af cykel- og bilfremkommelighed er kortlagt og så vidt muligt minimeret gennem besigtigelser og med input fra detaljerede trafikmodelværktøjer.

Projekterne følger desuden retningslinjerne i Kommuneplan 24 om, at fremkommeligheden skal prioriteres for busser på strækninger, hvor der kører A- og S-busser ved eks. etablering af busbaner mv.

Fra politisk side skal forundersøgelsen om busfremkommelighed afrapporteres til Københavns Kommune i april 2026. Dette oplæg til Trafikdage tager udgangspunkt i materialet for bestillingen af forundersøgelsen i 2025 og vil blive opdateret, når resultaterne for forundersøgelsen er offentliggjort.

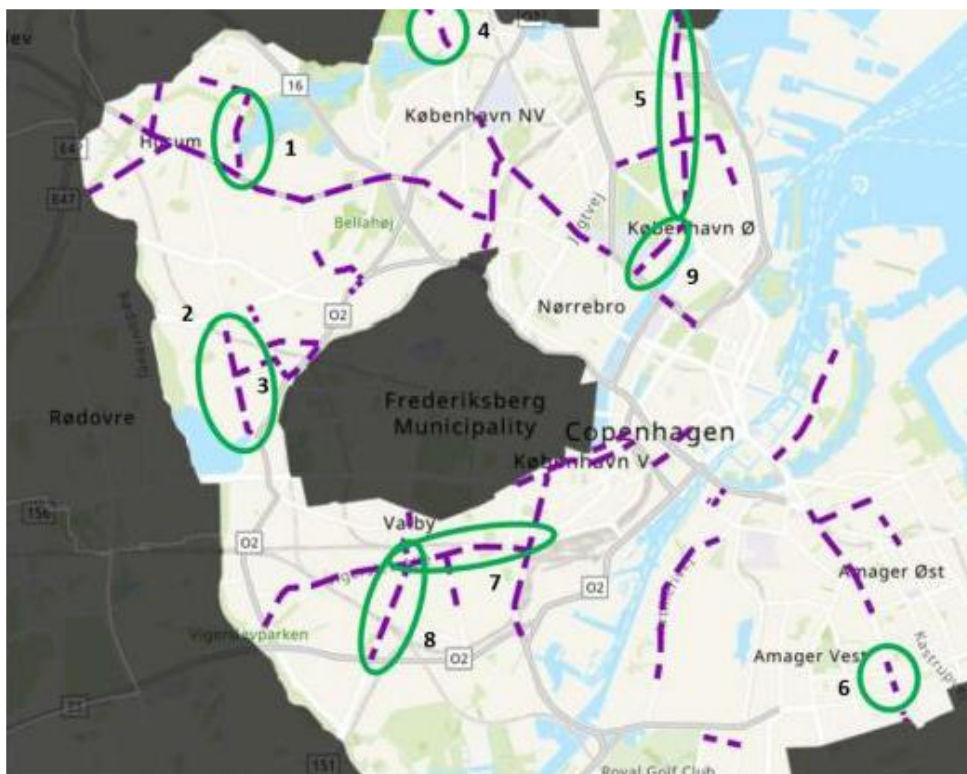
## Program

1. Indledning og introduktion af sessionen v/Tobias Løvenholdt Tørresø
2. Forundersøgelse om bedre busfremkommelighed i Københavns kommune. Hvad er tiltagene og effekterne? Hvilken rolle har de tekniske og strategiske overvejelser spillet i udarbejdelsen af projektgrundlaget v/ Jesper Larsen
3. Hvad har været svært? De næste skridt og hvordan skal resultaterne bruges videre? v/Tobias Løvenholdt Tørresø

## Syv tiltag til busfremkommelighed i København

Busfremkommelighed og trygge byrum er en afgørende parameter i forhold til at understøtte et attraktivt kollektivt trafiknet. Særligt i en by som København, er bustrafikken udfordret af den stigende trængsel på vejnettet. Derfor arbejdes der målrettet på at forbedre bussernes fremkommelighed, så passagererne oplever høj regularitet og konkurrencedygtig rejsetid. De syv fremkommelighedsprojekter i Forundersøgelsen spænder vidt fra signaltekniske tiltag over mindre og større ændringer af vejgeometri til etablering af tryggere busstoppesteder og bedre forhold for gående.

De syv busfremkommelighedstiltag er udpeget på baggrund af trafiksimuleringer og en række kriterier for, hvordan Københavns kommune vurderer de enkelte projekter om busfremkommelighed. Effektvurderingen af de enkelte projektforslag sker ud fra kriterier som antal berørte passagerer i myldretiden, bedre busfremkommelighed, pålidelighed, og tilgængelighed og forbedringer for gående, herunder buspassagerer. Særligt forhold for gående er i fokus, fordi International forskning peger på samfundsgevinster på omkring 20 kr./km. Projekterne er desuden undersøgt ift. effekter på byrum, fordi ny forskning fra blandt andet DTU peger på at byrum, som tager udgangspunkt i passagerernes behov kan få flere til at benytte sig af kollektiv transport. Påvirkning af cykel- og bilfremkommelighed er kortlagt og så vidt muligt minimeret gennem besigtigelser og med input fra trafikmodellerne Compass, Vissim og DanKap.



Figur 1. Projektforslagene til busfremkommelighed er placeret på strækninger med mange buspassagerer og trængsel

Kriterierne omsætter hensigter i Kommuneplan24 til praksis, der har betydning for borgerne. Det drejer sig om passagereffekt og forbedringer for gående ift. retningslinjen om at

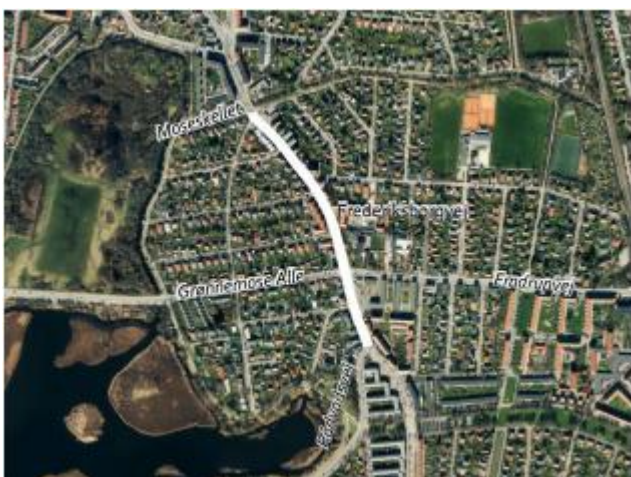
- *Fremkommeligheden for busserne skal prioriteres højt på strækninger, som betjenes af A- og S-busser bl.a. ved at etablere busbaner, etablere fremrykkede stoppesteder, og ved at give busserne prioritering i signalerne på strækninger med mange busser.*

Hvad angår påvirkning af bilfremkommeligheden i busfremkommelighedsprojekter, er der taget udgangspunkt i bestemmelse om at:

- *I fordelingsgader med stor bustrafik (A- og S-busser) skal bustrafikken generelt prioriteres højere end biltrafikken.*

På projektstrækningerne i Forundersøgelsen anvendes der tiltag for busfremkommelighed som busbaner, optimering af signaler for busser og etablering af busheller med læskure. Nedenfor er en gennemgang af projektoplæg i den politiske bestilling af forundersøgelsen, som projektet efterfølgende har kvalificeret og tilpasset. Projektstrækningerne og tiltagene opdateres i oplægget, når forundersøgelsen er offentliggjort.

## **Frederiksborgvej, København Nordvest**



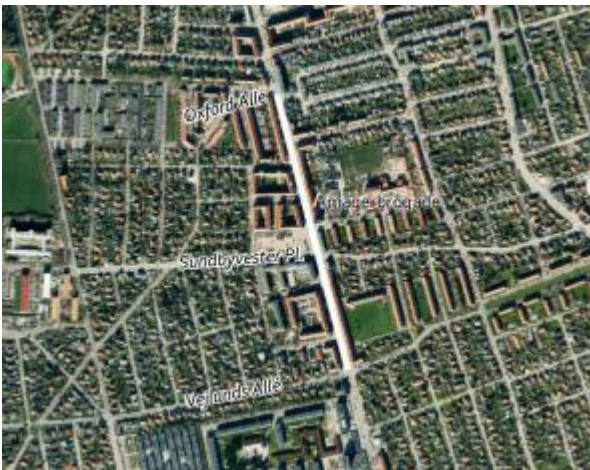
Projektoplægget går ud på at etablere en kombineret cykel- og højresvingsbane i sydgående retning frem mod kryds, Rådvalsvej. Hermed forbedres fremkommeligheden på Frederiksborgvej forbedres, udenom den højresvingende trafik. Der er to A-buslinjer og mange passagerer på strækningen (6A, 4A). Trafikmængden på strækningen er 12.300 årstdøgntrafik og den forventede rejsetidsgevinst i spidstimen er 10-15 sek., sydgående mod Nørreport station.

## ***Strandvejen/Østerbrogade***



Projektoplægget indebærer etablering af busbaner i begge retninger på Svanemøllebroen. Der er i dag to spor i hver retning på Svanemøllebro. Hvis det ene spor i hver retning inddrages, kan der etableres busbaner i stedet hen over broen. Ved signalreguleringen Svanemøllebro/Strandvænget i nordgående retning etableres kombineret højresvings- og busbane frem mod krydset. Bus 1A forbinder Københavns og Gentofte kommuner. Rejsetidsgevinsten i spidstimen er 10-15 sek. (nordlig retning), 15-20 (sydlig retning).

## ***Amagerbrogade ved Sundbyvester Plads***



På Amagerbrogade etableres der i projektoplægget en busbane i sydgående retning nord for Sundbyvester Plads. Tiltaget vil forbedre rejsetiden i sydgående retning, men også betyde i nogle tilfælde, at busser, der vender på Sundbyvester Plads og kører tilbage i nordgående retning igen, ikke vil påbegynde deres rute med samme forsinkelse som i dag. Rejsetidsgevinsten i spidstimen forventes at være 5-10 sek.

## ***Vigerslev Alle***



På Vigerslevs Alle etablerer projektoplægget der busbaner i hver retning. Det er muligt i østgående retning at forlænge den eksisterende busbane frem mod Enghavevej plus busbane i vestgående retning fra Enghavevej og frem til den eksisterende busbane ved Vesterfælledvej (ca. 130 m) ved inddragelse af det ene spor.

Busbanen vil medføre en bedre regularitet og færre forsinkelser. Rejsetidsgevinsten i spidstimen er mellem 15-30 sek. begge retninger.

## ***Gammel Køge Landevej mod Toftegårds Plads***



Projektoplægget forbedrer fremkommeligheden for busser på en af Københavns travleste indfaldsveje ved at der etableres busbaner i hver retning på Gammel Køge Landevej. I nordgående retning kan busbanen starte efter stoppestedet ved Folehaven, ca. 550 m. og afsluttes ved stoppestedet ved Carl Jacobsens Vej. I sydgående retning kan busbanen blive ca. 700 fra stoppestedet ved Kirstens Walthers Vej og afsluttes lidt før højresvingsbanerne ifm. signalreguleringen ved Folehaven.

Rejsetidsgevinst i spidstime er anslået til 60-90 sek. (nordlig retning) og 50-80 (sydlig retning).