

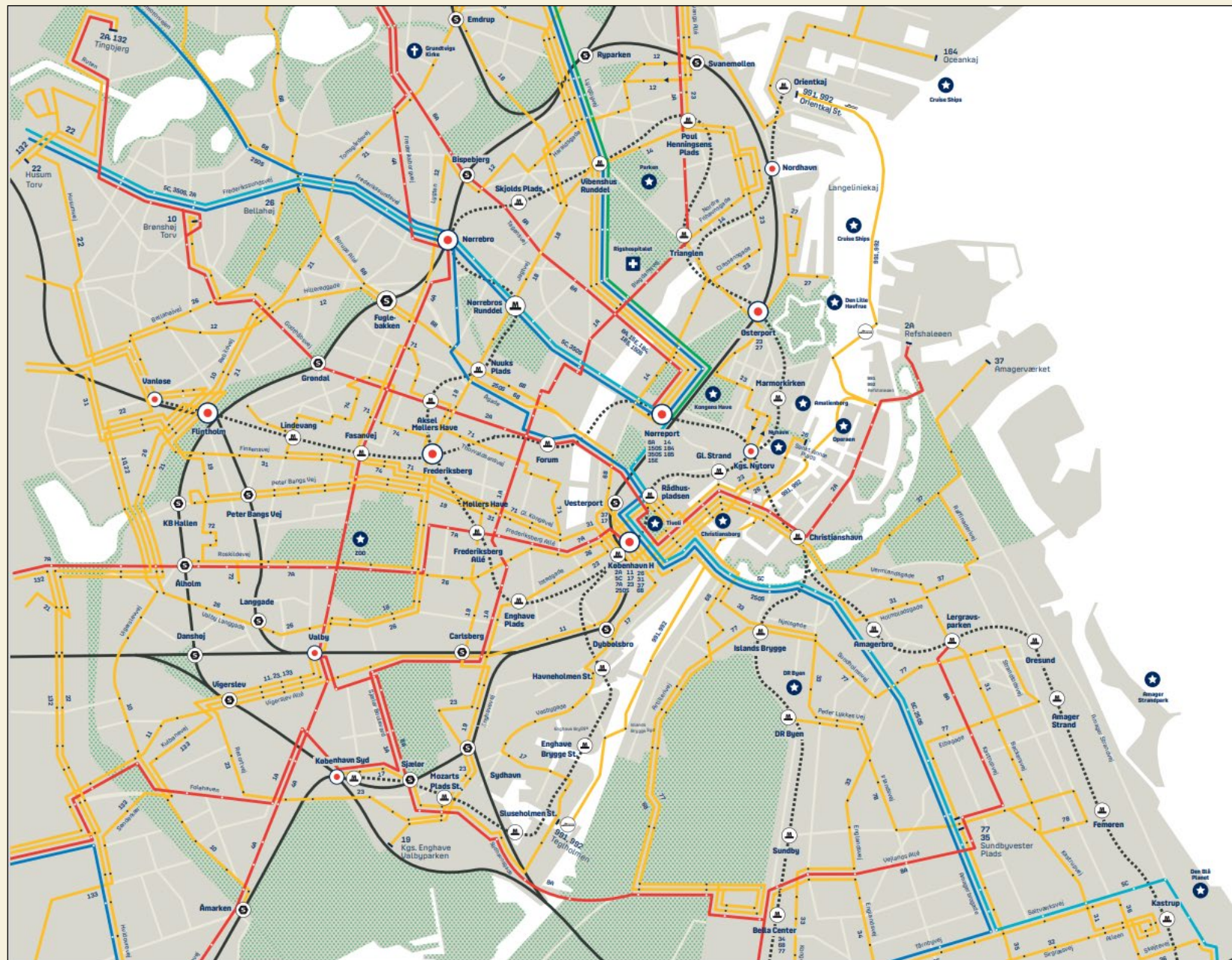
Forundersøgelse om busfremkommelighed i København



Bus 1A på Vigerlev Allé

Busnetværket i København

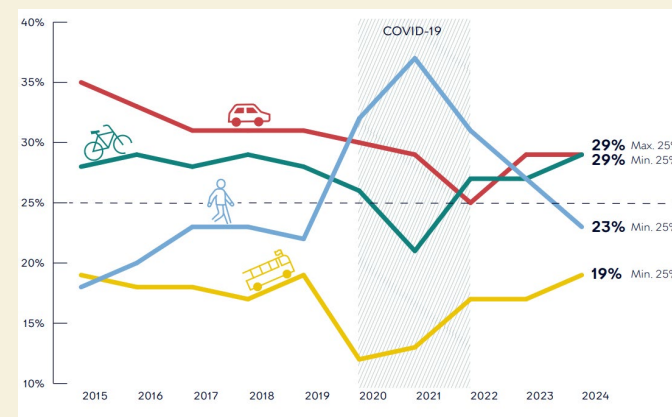
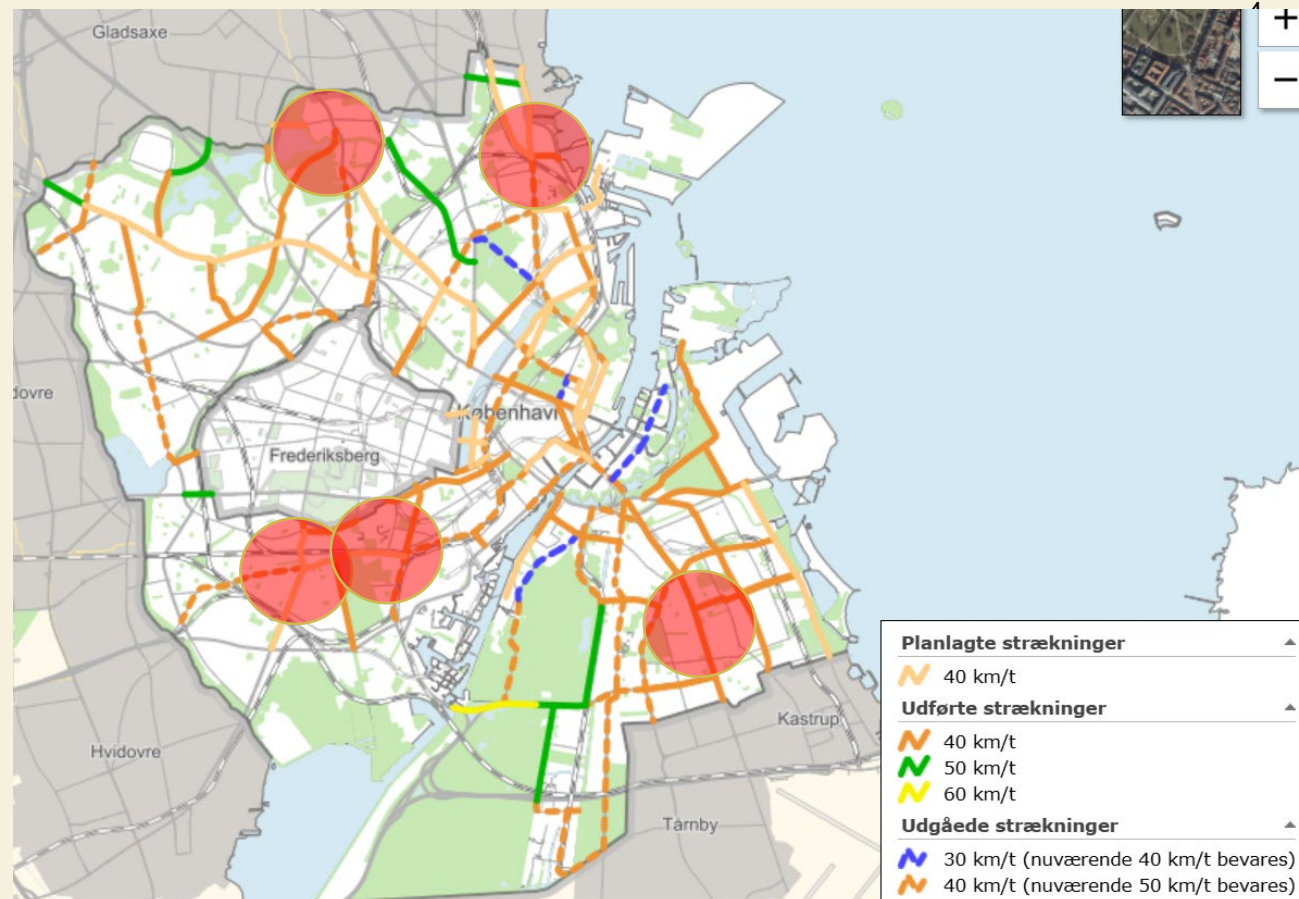
- 949.000 køreplanstimer
- 60 mio. passagerer i 2025
- 32 buslinjer på tværs af kommunegrænsen
- Fladedækning og kort afstand til nærmeste offentlige transportmulighed
- Del af større kollektivnetværk tilbringer til S-tog, metro, letbane og regionale tog, fx Malmø.
- Faldende antal buspassagerer: hjemmearbejde, nye metrolinjer og flere cykelture (elcykler)
- 100% elektrisk pr. 29. Marts 2026





Baggrund

- Borgerrepræsentationen besluttede 18. april 2024 at igangsætte en forundersøgelse af busfremkommeligheden med udgangspunkt i fem byområder hvor busserne oplever trængselsudfordringer
- Et initiativ i forlængelse af BR's beslutning om København Ned i Fart og en bekymring om lavere hastigheder for busserne
- De fem undersøgelsesområder dækker lokationer og strækninger på Østerbro, Amager, Bispebjerg og Valby
- Undersøgelsen er udarbejdet af Sweco i samarbejde med Københavns Kommune på tværs af forvaltninger og med stor involvering af Movia.



Busprojekter politisk godkendt april 2026

- Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen godkendte at der arbejdes videre med:
- Busbane med en bushelle ved Svanemøllen Station, signaloptimering og udrettet cykelsti.
- Busbane på Amagerbrogade mod Sundbyvester Plads/ Lufthavnen
- Busbaner på Vigerslev Allé og Enghavevej i Valby
- Om bygge vejkrydset og byrummet ved Toftegårds Plads/ Hanne Varmings Plads, busheller og en busbane
- Evaluere buspassagereffekter og trafikale effekter for bilister et år efter etablering
- I alt projekter for 26 mio. DKK



Projektforslag om busfremkommelighed Østerbro, Amager og Valby.

Rødt indikerer fravalgt projektforslag.

Kriterier for vurdering af tiltagenes effekt

Projekter, der indstilles politisk, er udformet efter en række enkle hensyn

- ✓ De forbedrer bussernes fremkommelighed og pålidelighed.
- ✓ De berører strækninger med mange buspassagerer, og de skaber forbedringer for gående, herunder buspassagerer.
- ✓ Projekterne er undersøgt ift. effekter på byrum, så venteforhold og skiftemuligheder for buspassagererne forbedres.
- ✓ Understøtter målet i Kommuneplan 24 om, at mindst 25 pct. af alle ture i København er med kollektiv trafik
- ✓ Tag de andre trafikanter alvorligt: Påvirkning af cykel- og bilfremkommelighed er kortlagt og så vidt muligt minimeret gennem besigtigelser, trafikmodelværktøjer.
- ✓ Evaluering af effekter for bilister 2029-2030 med tiltag

	Trafiksikkerhed og tryghed – Øget tryghed for cykler og gående heriblandt passagerer omkring stoppesteder samt mere trafiksikre løsninger for alle trafikantgrupper.		Cykelfremkommelighed.
	Rejsetid – En faktor for busfremkommelighed, så bussen kan komme hurtigere frem så passagerne og bussen sparrer tid.		Bilfremkommelighed.
	Rettidighed – Forbedret pålidelighed for passagerer og reduktion af risiko for sammenklumpning af busser med høj frekvens.		Gående herunder også buspassagerer.
	Byrum – Det kan påvirkes positivt og negativt. Arealet ved busstoppesteder kan forbedres, eller inddrages for at lave tiltag.		Passagereffekt – Samlet tidsbesparelse for passagererne i myldretiden, vægtet efter hvor mange passagerer, der er i busserne på lokaliteten.
			Anlægsøkonomi – Prisspændet angiver Swecos bud på anlægsprisen (laveste værdi) og Københavns Kommunes vurdering af anlægsprisen (højeste værdi).

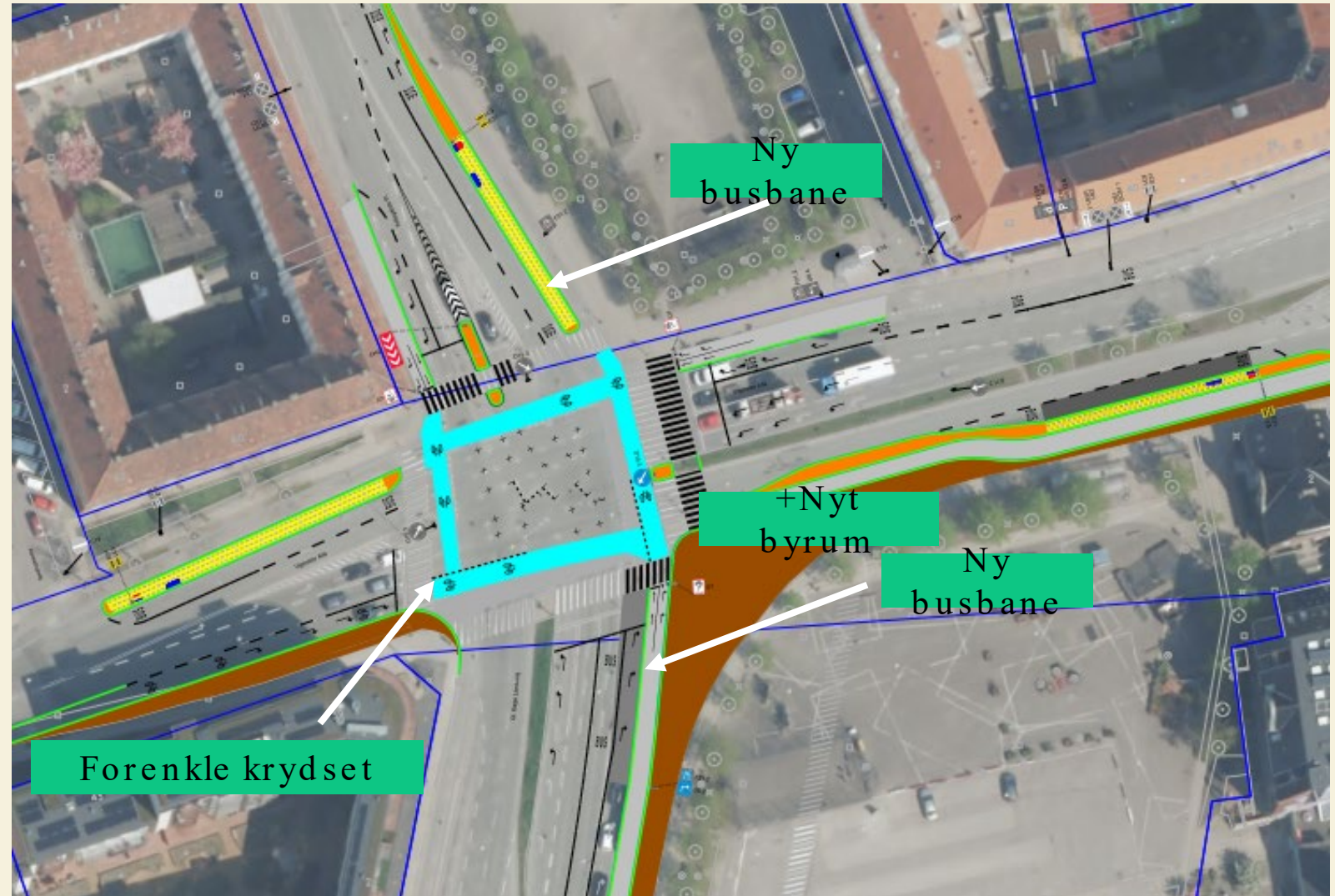
Situationen i dag: Toftegårds Plads



Løsningen



- # Toftegårds Plads/Hanne



Østerbrogade ved Svanemøllen Station

Forslaget indebærer:

Der etableres en sammenhængende busbane fra Hornemansgade til Strandvænget samt signaloptimering, som forbedrer rejsetiden mod nord med 45 sek. og rettigheden for buslinje 1A.

Samtidig forbedres forholdene og trafiksikkerheden for cyklister og fodgængere, herunder buspassagerer, gennem sikrere cykelsti, et tryggere stoppested og en udvidet stationsforplads.

Bilister påvirkes af en mindre og ikke mærkbar forsinkelse. Venstresvingende bilister, der kører fra Sibeliussgade mod Østerbrogade, hvilket allerede i dag er vanskeligt, vil opleve øget rejsetid og køimydretiden.

- Berørte buspassagerer/år: 1.524.000.
- Anlægsøkonomi: 3,550 mio. kr.



Projektets effekt og værdi for lokalsamfundet



Oversigtskort over projektet. Fremkommeligheden for bus 1A forbedres mod nord.

Nuværende situation: Østerbrogade/Svanemøllebroen



Fremtidige situation: Østerbrogade/ Svanemøllebroen



Vigerslev Allé og Enghavevej

Forslaget indebærer:

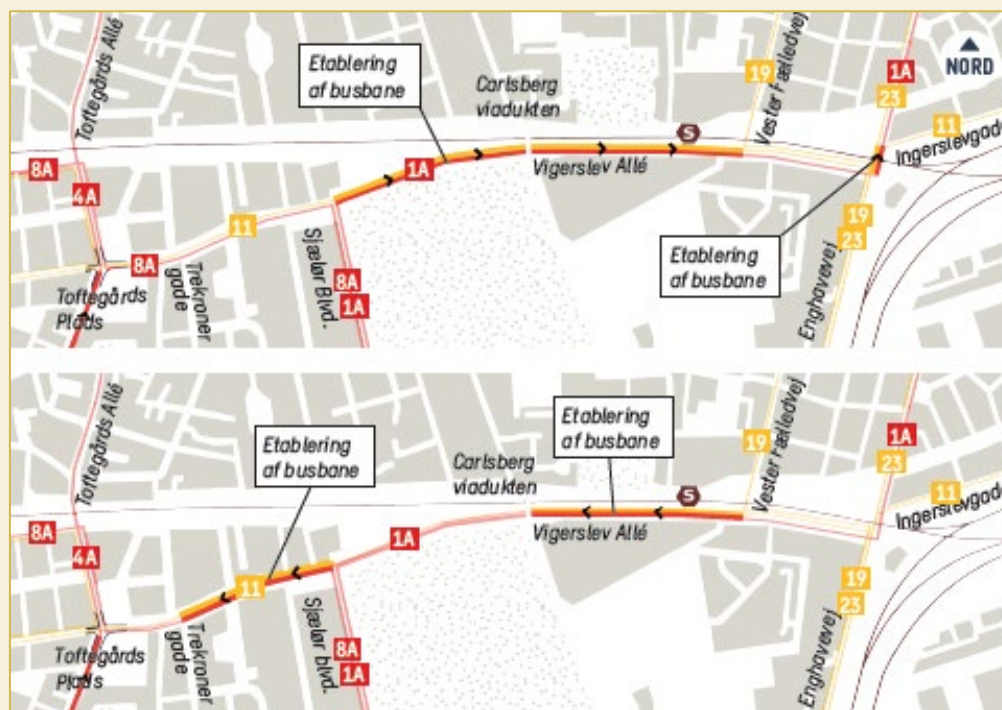
Der etableres sammenhængende busbaner på Vigerslev Allé og en supplerende busbane på Enghavevej, hvilket forbedrer bussernes fremkommelighed og pålideligheden for passagererne.

Tiltagene medfører en mindre kødannelse for biler i myldretiden på Enghavevej. Der nedlægges 57 parkeringspladser langs Vigerslev Allé, som i dag har en belægningsgrad på 0%.

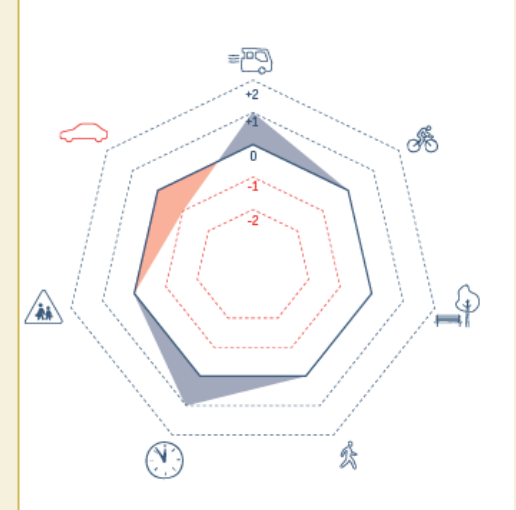
KTU har den 14. april 2026 vedtaget udvidelse af cykelsti på Vigerslev Allé, som indebærer afmærkning af de 57 pladser i båse. Disse nedlægges helt med busfremkommelighedsprojektet.

Berørte passagerer/år: 1.518.759

Anlægsøkonomi: 5,070 mio. kr.



Oversigtskort over projektet, Busser i øst- og nordgående retning (øverst) og vestgående retning (nederst).

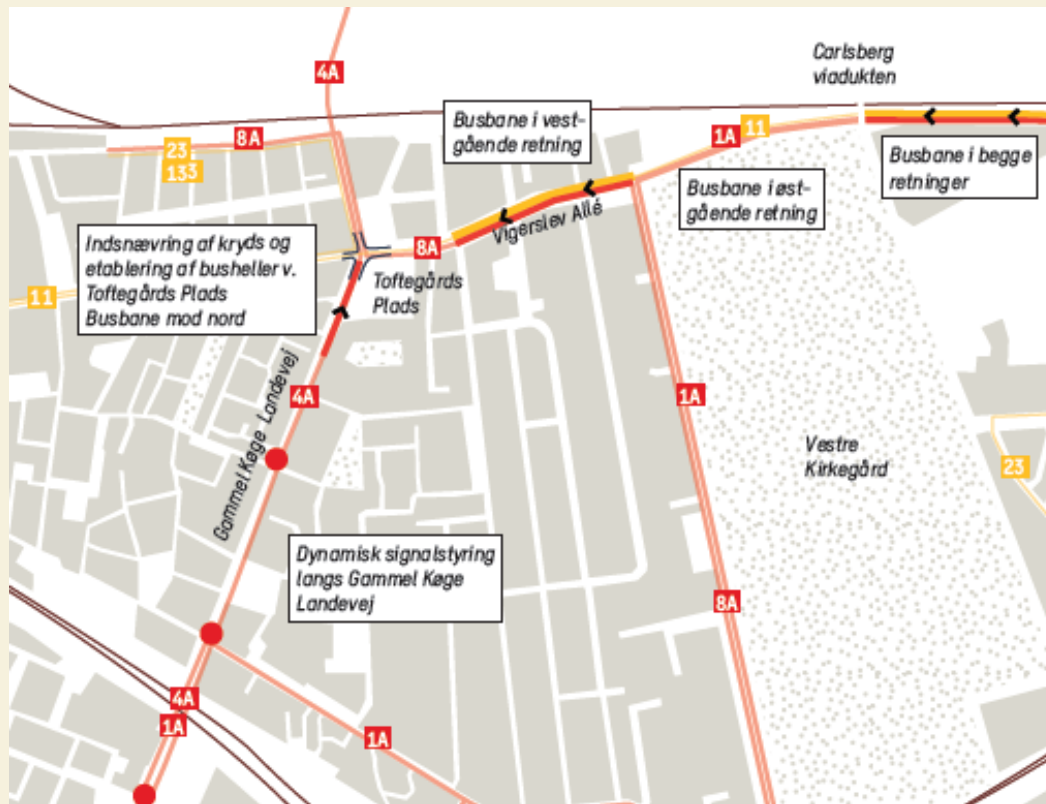


Projektets effekt og værdi for lokalsamfundet

Fremkommelighed for bilister - evalueringsplan

Forslaget indebærer:

- Der afsættes 0,4 mio. kr. til evalueringer af de trafikale konsekvenser på projektstrækningerne Østerbrogade ved Svanemøllen Station og i Valby på baggrund af trafiktællinger og observationer.
- Modelberegninger i forundersøgelsen peger på nogle u hensigtsmæssige fremtidige rutevalg for biler, f.eks. via mindre veje ved Valby Station, men det er usikkert, om det kommer til at ske i praksis.
- Evaluering af de trafikale konsekvenser sikrer et solidt grundlag for at afbøde evt. u hensigtsmæssige forskydninger af vejtrafikken.
- Evalueringerne vil forventeligt blive gennemført i 2029 og 2030, hvorefter forvaltningerne vender tilbage til ØU og KTU, såfremt der konkluderes at være behov for afbødende tiltag.



Kapacitetsreduktionerne for bilerne i Valby vil føre til at ca. 15% af biltrafikken flyttes til andre veje. Evalueringsplanen fokuserer desuden på Svanemøllen Station.