



29-05-2007

Sagsnr.
2007-19606

Dokumentnr.
2007-166586

Sagsbehandler
Annette Kayser

Bilag 1: Forslag til Busfremkommelighedsprojekter 2008

Tekst, skemaer og kort er klippet fra notat til Busplan 2008 om busfremkommelighed.

Grundlæggende projektforslag

Oversigten i det følgende indeholder de mest oplagte projekter til forbedring af bussernes fremkommelighed, som vil kunne støtte de generelle ideer bag Busplan 2008 og den ovenfor beskrevne "fremkommelighedsstrategi". Oversigterne er ikke prioriteret. Projekternes placering er vist på Fig. 1.

For hver enkelt projekt er foretaget et løseligt skøn over omkostningerne ved etablering af bedre busfremkommelighed på strækningen. Skønnet er baseret på de estimer, der blev foretaget i forbindelse med gennemgangen af det planlagte A-busnet forud for dettes etablering. Skønnene skal tages med stort forbehold, da detailprojektering kan pege på andre løsninger end dem der er skitseret tidligere.

Konsekvenser for driftsomfanget (sparede vogntimer, evt. sparede driftsbusser), passagertal (ekstra buspåstigere på grund af øget hastighed og bedre regularitet) og økonomi (sparede driftsudgifter, øgede billetindtægter) er skønnet ud fra en metode, beskrevet i Bilag 1.

Center for Trafik

Njalsgade 13
Postboks 450
1505 Kbh. V

Telefon
3366 3573

Telefax
3366 7131

E-mail
annkay@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009488145

www.kk.dk

Tab. 2

Strækingsprojekter fra 2008

Projekt-nr.	Strækning	Buslinjer	Projekttype	Skønnet anlægsomkostning (mio. kr) *	Sparet rejsetid (min)*	Vækst i passagerantal (1.000 påstigere/år)	Nettobesparelse i alt (mio kr./år)	Tilbagebetalingstid (år)**
S08-1	Sølvgade (Øster Voldgade - Farimagsgade)	6A 150S 184, 185 173E	Etablering af busbaner	10-14	½	45	0,7	14-20
S08-2	Jagtvej Falkoner Alle Allegade Pile Allé Valby Langgade Toftegårds Alle	8A	Øget busfremkommelighed Aktuelt såfremt linje 18 omlægges til A-bus. Busprioritering i signalanlæg Dosering af sidevejstrafik Busbaner	9-11	3-4	550	3,3	3
S08-3	Strandvejen nord for Svanemøllen st. (til Hellerupvej)	1A	Busbaner Busprioritering i signalanlæg	3-4	1	50	0,6	5-7
S08-4	Nørre og Vester Voldgade	5A, 14, 173E	Busbaner Busprioritering i signalanlæg	18-23	1-1½	310	2,7	7-9
S08-5	Ring 2 (Tuborg Havn-Folehaven)	21, 10	Busprioritering i signalanlæg	6-8	1½-2	65	0,7	9-12

*Skønnene er baseret på tidligere udarbejdede idéskitser til tiltag for bedre fremkommelighed.

Skønnene skal tages med stort forbehold, da detailprojektering kan pege på andre løsninger.

** Beregningen er foretaget uden diskontering med realrenten (markedsrenten-pristalsudviklingen).



Fig. 1 Placering af de gennemregnede fremkommelighedsprojekter

Metropolzonen

Et egentligt områdeprojekt i den såkaldte Metropolzone har været drøftet, omfattende Rådhuspladsen, Vesterbrogades østlige ende, Hammerichsgade, Bernstorffsgade og Hovedbanegården. Fremkommelighedsfordringer hér vil gavne minimum 15 buslinjer, herunder 4 A-buslinjer og 1 S-buslinje. Projektet er dog næppe realiserbart inden for Busplan 2008's horisont - bl.a. på grund af byggeaktiviteterne omkring Cityringen (Metroens etape 4) - og det er derfor ikke konsekvensberegnet.

Udover de angivne stræknings- og punktprojekter, der omfatter gennemførelse af ny projekter til forbedring af bussernes fremkommelighed, er der behov for at foretage en gennemgang af projekter, der allerede er gennemført. De relevante lokaliteter er angivet i den følgende oversigt

Tab. 3 Revision af gennemførte projekter

Projekt-nr.	Strækning	Buslinjer	Projekttype	Skønnet anlægsomkostning (mio. kr) *	Sparet rejsetid (min)*	Vækst i passagertal (1.000 påstignere/år)	Nettosparelsere i alt (mio kr./år)	Tilbagebetalingstid (år)**
R08-1	Tietgængsgade Stormgade Vindebrogade Holmens Kanal Kongens Nytorv Bredgade Grønningen St. Kongensgade Oslo Plads Dag Hammarskjölds Alle Østerbrogade	1A samt delvis 2A, 6A, 14, 15, 19, 26, 29, 20E, 65E 350S	Gennemgang og evt. justeringer	1-1,5	½-1	155	1,7	1
R08-2	Fasanvej	4A	Gennemgang og evt. justeringer	0,5-1,0	½-1	105	0,9	1
R08-3	Amagerbrogade	5A	Gennemgang og evt. justeringer	1,5-2,0	½-1	110	1,1	1-2
R08-4	Frederikssundsvej	2A, 5A, 350S	Gennemgang og evt. justeringer	1,5-2,0	½-1	230	2,0	1
R08-5	Rosenørns Alle Rolighedsvej Godthåbsvej	2A	Gennemgang og evt. justeringer Busbane v. Vodroffsvej	1,5-2,0	½-1	35	0,4	4-5

* Der foreligger ikke ideskitser eller tilsvarende, der kan danne basis for skøn over omkostningerne. De skønnede anlægsomkostninger og den sparede rejsetid er alene et udtryk for at det kan forventes, at der i forbindelse med en gennemgang vil opstå behov for at gennemføre supplere eller justere de allerede gennemførte projekter og at disse ændringer vil medføre en yderligere forbedring af køretiden på strækningen.

** Beregningen er foretaget uden diskontering med realrenten (markedsrenten-pristaludviklingen).

Konsekvenserne for den øvrige trafik på de strækninger, hvor der er foreslået gennemført projekter, er ikke vurderet i detaljer, da effekterne i vid

udstrækning afhænger af det konkrete projekt. Almindeligt forekommende konsekvenser for de enkelte projektyper er kort beskrevet herunder:

- **Dosering** (kømanagement)
Dosering af trafik medfører at en bilkø på en strækning flyttes fra en lokalitet til en anden, hvor det er muligt at etablere en busbane, så bussen kan slippe uden om køen. Konsekvensen for den øvrige trafik er at køretiden og ventetiden i køen er uændret. Køen er blot flyttet.
- **Busbaner**
Etablering af busbaner på eksisterende kørespor reducerer kapaciteten for den øvrige trafik og kan derfor medføre kødannelse og længere køretider. Busbaner etableres ofte i forbindelse med dosering (se ovenfor). Busbaner, der etableres som helt nye kørespor medfører forbedring for den øvrige trafiks fremkommelighed. Nedlægges kanstensparkerings i forbindelse med etablering af busbanen reduceres parkeringskapaciteten.
- **Busprioritering i signal**
Konsekvenserne af prioritering af busser i lysreguleringer, der kun er aktiv, når en bus melder sin ankomst til krydset, er at den trafik, der kører i bussens kørselsretning får bedre forhold (længere grøntid eller tidligere grønt). Trafikken i tværretningen kan få kortere grøntid eller længere ventetid før det bliver grønt.