

Udviklingsplan for den kollektive trafik i Furesø Kommune

APRIL 2022



FURESØ
KOMMUNE

Udviklingsplan for den kollektive trafik i Furesø Kommune

APRIL 2022

UDARBEJDET AF

Furesø Kommune

I SAMARBEJDE MED

Movia

Urban Creators

LAYOUT OG FORMIDLING

Urban Creators



**FURESØ
KOMMUNE**

Indhold

1. Introduktion	4
1.1 Formålet med udviklingsplanen	4
1.2 Sammenfatning	6
1.3 Produkter i den kollektive trafik	8
1.4 Passagerer og økonomi	10
1.5 En helhedsorienteret tilgang	12
1.6 Brugen af servicebusser, flex- og plusture i dag	14
2. Kortlægning af perspektiver	16
2.1 Bruger- og byperspektivet	18
2.2 Netperspektivet	28
2.3 Knudepunktsperspektivet	34
3. Planlægningsprincipper	40
4. Tiltag til at styrke den fremtidige kollektive trafik i Furesø	42
4.1 Fokusområder og planlægningsprincipper for fremtidens busnet	43
4.2 Løsningsforslag til fremtidens busnet i Furesø	48
4.3 Løsningsforslag til fremtidens kollektive trafik på lang sigt	56

Læsevejledning

Denne udviklingsplan rammesætter status for den kollektive trafik og hvilke virkemidler, der skal bringes i spil for at kunne nå kommunens målsætning for den kollektive trafik.

Udviklingsplanen er bygget op af følgende kapitler:

- Introduktion til kollektiv trafik og tilgang i udviklingsplanen.
- Kortlægning af de trafikale og bymæssige udfordringer, som den kollektive trafik skal imødegå og potentialer, den kan understøtte.
- Intro til de øvrige kollektive trafikservices kommunen tilbyder.
- Definere planlægningsprincipper, som den fremtidige kollektive trafik skal understøtte.
- Løsningsforslag til at styrke den kollektive trafikbetjening og tiltag, der kan understøtte flere passagerer i systemet - både på kort sigt samt et roadmap for det længere sigte.

1.1 Formålet med udviklingsplanen

Ambitiøse målsætninger for klima og borgernes mobilitet

Hver dag er transport en del af alles færden og gøren. Det omhandler, hvordan vi kommer til og fra skole og arbejde, kan handle ind samt besøge venner og familie. Det er essentielt at trafikken er sikker, glider let og belaster det omkringliggende miljø mindst muligt.

Byrådet i Furesø Kommune har sat en ambitiøs retning for hverdagsmobiliteten i Furesø Kommune gennem Miljø- og klimapolitik 2014. Her er det bl.a. målet, at cykel, gang, bus og tog bliver de foretrukne transportmidler sammen med elbiler.

Furesø Byråd besluttede i foråret 2020 otte overordnede mål for kommunens udvikling frem 2030. En af målsætningerne i 2030-målene fokuserer på bæredygtig transport, hvor et succeskriterie lyder som følger:

“

Andelen af borgere, der benytter cykler, bus og tog i den daglige transport, er øget via en bedre sammenhæng mellem de forskellige transportformer, flere lokale arbejdspladser og bedre infrastruktur.

Ud af dette arbejde kom Trafik- og mobilitetsplanen for Furesø Kommune i 2021, hvor visionen er klar:

Vision for trafik og mobilitet i Furesø Kommune

Borgere og erhvervsliv anvender bæredygtige transportformer til at komme støjsvagt, sikkert og aktivt rundt i kommunen.

Dette sker ved, at borgere, erhvervsliv og kommune arbejder sammen for at reducere CO₂-emission og trafikstøj samt arbejder for at forebygge trafikulykker og øge fremkommeligheden på kommunens veje.

Der samarbejdes om forbedringer i infrastruktur og adfærdskampagner til fremme af anvendelse af bæredygtige transportformer som cyklisme, kollektiv transport og elbilisme.



En styrket sammenhæng i den kollektive transport med flere rejsende

For at indfri visionen, sætter de syv indsatsområder i kommunens trafik- og mobilitetsplan, konkrete målsætninger, der alle skal understøtte 2030-målene. Inden for indsatsområdet for kollektiv transport skal dette være opnået i 2030:

- Mindst 20 % af borgerens daglige ture foretages i den kollektive trafik.
 - Mindst 90 % af brugerne er tilfredse med den kollektive trafik i Furesø.
 - Den kollektive trafik opleves attraktiv, uanset hvor man bor.
 - Alle kommunale buslinjer er fossilfrie.
 - Fremkommeligheden for busser er prioriteret i alle kryds og på veje, hvor der er plads.
- Formålet med denne udviklingsplan er at:
- Få flere rejsende med kollektiv trafik, så de nuværende 11 % daglige rejser når målsætningen om minimum 20%.
 - Styrke sammenhængen i den kollektive trafik og kombinationsrejser, så den kollektive trafik forbinder lokalsamfundene med hinanden og til bycentrene.
 - Understøtte et klimafokus og den grøn omstilling.
 - Sikre at skoler, erhvervsområder og andre væsentlige funktioner busbetjenes, hvis behovet vurderes tilstrækkeligt og nødvendigt.
 - Gøre knudepunkter tilgængelige og attraktive.
 - Udpege, hvor busfremkommeligheden er udfordret.

1.2 Sammendrag

For at opnå målsætningen om at øge andelen af ture med kollektiv transport fra 9 pct. til 20 pct. skal der igangsættes en række tiltag over de næste 8 år.

Tiltagene er nærmere uddybet i afsnit 4, men her vil blive et kortere sammendrag af hvilke tiltag som det foreslås at benytte for at tiltrække flere passagerer til den kollektive trafik.

Generelle tiltag

- Bedre mulighed for at benytte cykel og gang til stoppesteder ved at lave nye stier og bedre cykelparkering.
- Kampagner som opfordre til adfærdsændringer og fordele ved at benytte bus og tog.

Farum

- Linje 333 udrettes så den køre til Farum Kaserne via Farum Hovedgade – og ikke længere betjene erhvervsområdet

- Linje 335 omlægges til Lillevangsvej og Ryttergårdsvej frem for Slangerupvej og Erhvervsområde
- Linje 310 R omlægges til Hørmarken for at betjene erhvervsområdet i nord.
- Frekvensen på linje 332 og 33 øges til tre gange i timen over hele dagen og to gange i timen om aften
- Aften- og weekendvarianten på linje 332, der betjener Farum midtpunkt nedlægges for at forenkle betjeningen.

Værløse

- Frekvensen på linje 151 øges til tre gange i timen over hele dagen og to gange i timen om aften
- Frekvens på linje 152 øges i aftentimer og dagtimer i weekenden til to gange i timen
- Forsøg med at omlægge linje 334 til at køre via Kirke Værløse

Jonstrup / Sydlejren

- Linje 500S får stop v. Jonstrupvangvej
- Busbetjening af Sydlejren via Ballerupvej og Perimetervej.

Hareskovby

- Det foreslås at opretholde nuværende betjening.



1.3 Produkter i den kollektive trafik



S-tog

S-toget er grundstammen i den kollektive trafik i hovedstadsområdet og understøtter Fingerplanen med hurtig og trængselsfri transport mellem indre København og de ydre dele af Hovedstaden. S-toget understøtter både de korte og interne rejser samt de længere rejsebehov. Linje B kører hvert 10. minut fra morgen til aften og hele natten fredag og lørdag. Det er muligt at medbringe cykler i S-toget, hvormed kombi-rejser understøttes på en god og enkel måde.



Regionale S-busser

Høj frekvens, særligt i myldretiden, og effektive ruter på tværs af og mellem S-togsfingrene, hvor bolig-, erhvervs- og uddannelsesområder bindes sammen med stationer og andre trafikale knudepunkter. Herunder er der planer om at opgradere enkelte S-buslinjer til BRT (Bus Rapid Transit):

BRT er en højklasset løsning, hvor bussen kører i eget tracé, prioriteres i lyskryds og har udbyggede komfortable stationer.



Kommunale busser

Gule, (tvær)kommunale bybusser. Der er variation i de opgaver, busserne løfter. Nogle bybusser kører primært i tættere by, hvor andre kører til mindre bysamfund og i landområder. Derfor er der ikke entydige retningslinjer for frekvenser.



Regionale R-busser

Blå regionalbusser med ensartet frekvens, faste minuttal og kort rejsetid mellem større byer og vigtige bysamfund. De kører fast med halvtimedrift kl. 6-20 på hverdage og timedrift til kl. 24 på hverdage og kl. 6-24 i weekender.



Ekspresbusser (E-busser)

Grønne pendlerbusser, der supplerer S-busserne og giver en direkte forbindelse mellem bolig- og erhvervsområder, vigtige trafikknudepunkter og uddannelsesinstitutioner. De kører på hverdage med en høj frekvens i morgen- og eftermiddagsmyldretiden.



Servicebusser

Kommunale busser med kørsel mellem rådhuset, pleje- og aktivitetscentre, sundhedsklinikker, indkøbscentre og de områder, hvor der typisk bor mange gangbesværede og ældre mennesker.

Skolebusser

Et bustilbud for elever, der går på distriktsskolen og har længere skolevej til distriktsskolen end nedenfor anført, er kørselsberettigede:

- 0. - 3. kl. over 2,5 km.
- 4. - 6. kl. over 6,0 km.
- 7. - 9. kl. over 7,0 km.
- 10. kl. over 9,0 km.



Flextur

Åben behovsstyret kørsel fra kantsten til kantsten i og mellem de kommuner, som tilbyder Flextur. Kørslen skal bestilles senest 2 timer før og gennemføres i tidsrummet kl. 6-23. Flextur løser et transportbehov på de områder, hvor den traditionelle kollektive transport ikke dækker, eller hvor passagergrundlaget ikke er tilstrækkeligt til egentlige rutebusser. Desuden kan Flextur være et alternativ for ældre og gangbesværede, som finder afstanden til de faste stoppesteder for lang eller har svært ved skift mellem bus og tog. Furesø Kommune tilbyder Flextur.



Plustur

En bestilt tur mellem et antal udpegede kollektive trafikknudepunkter i de kommuner, som har tilsluttet sig ordningen. Kriteriet for, at en tur tilbydes er, at der er mere end 1.200-1.500 m. til et stoppested, og hvor der er mere end 60 min. mellem busafgangene. Plustur kan kun bestilles og betales gennem Rejseplanen. Furesø Kommune er tilsluttet Plustur.

1.4 Passagerer og økonomi

Busbetjening i Furesø sammenlignet med andre kommuner

Furesø Kommune har gode forbindelser til andre store regionale knudepunkter og målpunkter med den regionale betjening og giver samtidig gode forbindelser internt i kommunen. Både kommunens tre S-togsstationer og de fire regionale buslinjer sikrer at mange har god adgang til den regionale kollektive trafik.

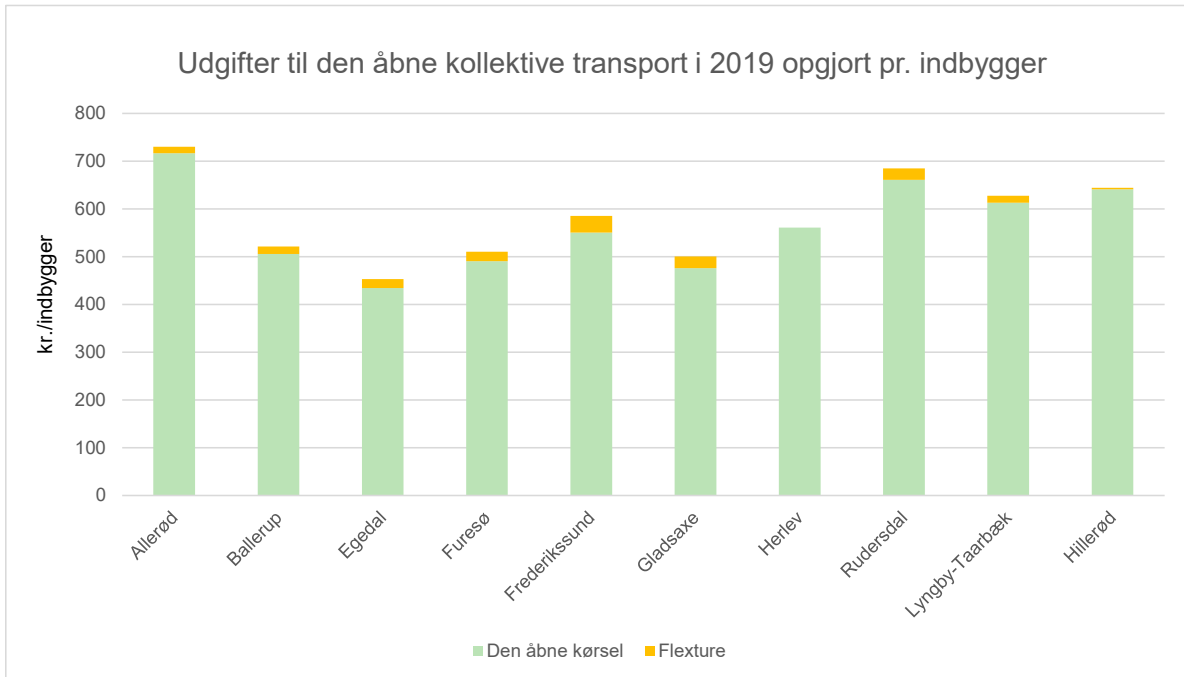
Sammenlignes tilskuddet pr. indbygger med nabokommunerne, så ligger Furesø i den lave ende med et årligt tilskud på 510 kr. pr. indbygger, mens spændet hos de øvrige kommuner er mellem 453 – 731 kr. pr. indbygger pr. år (Figur 1). Kommunernes udgifter påvirkes i væsentlig grad af befolkningstæthed og geografi i forhold til antallet af S-togsstationer og regionale buslinjer. Furesø har med de tre centrale stationer en god dækning af de tre byer og er samtidig mødested for flere regionale linjer. Samtidig er der mest betjening i byerne, og ikke de tyndere befolkede områder, hvor med grundlaget for mange passagerer er tilstede.

Regionale linjer og deres betydning

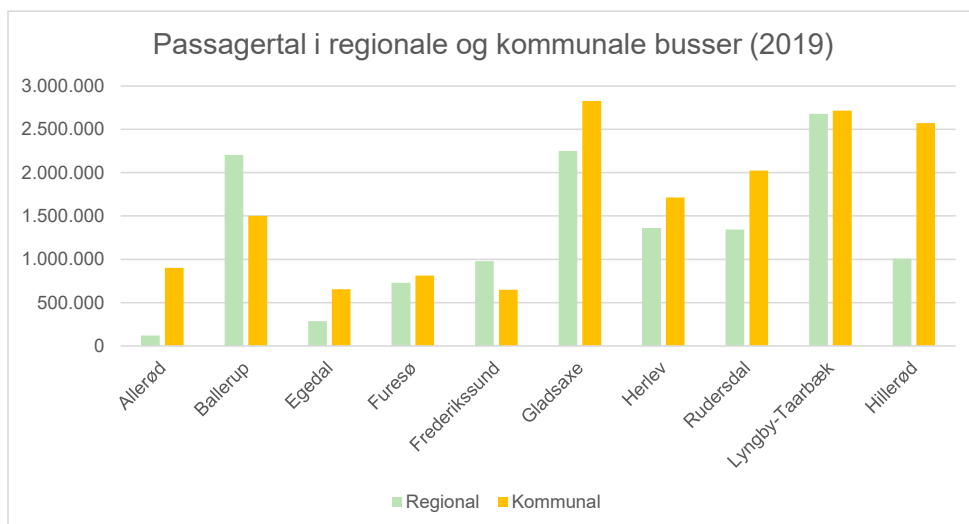
Andelen af regionalt finansierede buslinjer i kommunerne varierer meget. I Furesø udgør de regionale buslinjer 43 % af det samlede antal køreplantimer og 47 % af det samlede antal buspassagerer i kommunen (Figur 2). Det strategiske net, dvs. de regionale linjer, har derfor meget stor betydning for, hvordan de lokale buslinjer skal optimeres i fremtiden.

Region Hovedstaden har i december 2020 ændret linje 55E til at være en myldretidslinje, hvormed der er skæret i både dagbetjeningen og reduktion i frekvensen i myldretiden. Dette betyder at passagertallet på denne linje er faldet.

Region Hovedstaden har ikke planer om at foretage ændringer på de regionale buslinjer i relation til Furesø i forbindelse med trafikbestilling for 2023.



Figur 1: Kommunale udgifter til den åbne kollektive trafik i 2019 opgjort pr. indbygger



Figur 2: Passagertal i regionale og kommunale busser (2019)

1.5 En helhedsorienteret tilgang

— til udvikling af det fremtidige busnet

Fremtidsperspektiver for den højklassede kollektive trafik

Den ambitiøse vision om at øge andelen af rejsende med kollektiv trafik fra 11 % til 20 % betyder at antallet af passagerer i kommunen næsten skal fordobles frem mod 2030. Virkemidlerne til at nå målsætningen vil både være kort- og langsigtede – og både indeholde øget serviceniveau samt fysiske tiltag til at gøre den kollektive mere attraktiv og effektiv. Der er ikke planlagt ændringer i den kollektive betjening med virkning i 2022, men der er flere større undersøgelser igang ift. at styrke den kollektive trafik i Furesø Kommune.

Relevante initiativer fra Regeringens Infrastrukturplan:

- BRT i Ring 4 – forundersøgelse igang, derefter udføres VVM. (forventet anlæg fra 2026)
- Undersøgelse af forlængelse af Farumbanen til Hillerød, (5 mio. kr. afsat)
- Udrulning af automatisk S-tog (Farumbanen forventet 2036/37).
- Pulje til busfremkommelighed i 2022 og 2023 (100 mio. kr.)

Relevante initiativer fra Konstitueringsaftalen:

- Afklaring af mulighederne for en S-togsforbindelse til Hillerød
- Afklaring af perspektiverne i en højklasset busforbindelse på Hillerødmotorvejen.

Kortlægning ud fra tre perspektiver

Byudviklingen i Furesø handler om byomdannelse, fortætning og realisering af allerede udpegede projekter i kommuneplanen. Indpasning af den kollektive trafik i byrummene er vigtigt for at sikre de rette rammer for passagererne med fokus på bl.a. tryghed, komfortable ventefaciliteter og god tilgængelighed.

Analysen fokuserer også på hvordan busnettet kan styrkes gennem omlægninger og mere drift, for at gøre det mere overskueligt og attraktivt at anvende den kollektive trafik. Ydermere har analysen fokus på stationsknodepunkter og at skabe sammenhæng i den kollektive trafik herunder at gøre det nemmere at kombinere flere transportformer f.eks. gang eller cykel med kollektiv transport.

Ovenstående perspektiver kalder på en helhedsorienteret tilgang til udvikling af det fremtidige net. Kortlægningen af udfordringerne i dag og behovet for fremtidig busbetjening er derfor beskrevet ud fra tre perspektiver; bruger- og byperspektivet, netperspektivet og knudepunktsperspektivet (se figur modsatte side).

Klare planlægningsprincipper

Som en del af udviklingsplanen er der udviklet klare planlægningsprincipper for, hvordan den kollektive trafik i Furesø kan forbedres. Disse principper vil være kommunens planlægningsgrundlag fremadrettet. På baggrund af kortlægningen og med udgangspunkt i planlægningsprincipperne er der derfor opstillet et scenarie for fremtidens busnet på kort sigt samt et fremtidsscenario for hvilken retning kommunen skal bevæge sig for at være i stand til at kunne indfri den ambitiøse vision. Fremtidsscenarioet og passagermålsætning afhænger i høj grad også af hvilke større kollektive projekter, der vedtages og anlægges.

Processen for langsigtet planlægning

Der er mange tiltag der tilsammen skal sikre at målsætningen om 20 % kollektivt rejsende i Furesø. Her er selve betjeningen en vigtig del, men den kan langt fra stå alene. Et styrket busnet i form af hurtigere, hyppigere og mere pålidelig betjening essentielt, men der er også behov for at igangsætte en række andre tiltag der fremmer brugen af den kollektive trafik. Denne analyse slutter derfor af med en skitsering af den videre proces.

Kortlægningsperspektiver

Bruger- og byperspektiv

Her kortlægges, hvordan forskellige bydele i kommunen er dækket af kollektiv trafik i dag, og hvad der er brugerens behov for betjening i fremtiden.

Knudepunktsperspektiv

Her beskrives de enkelte S-togsstationers rolle og sammenhængen i nettet.



Netperspektiv

Her vurderes de enkelte linjer ud fra nøgletal såsom passagerudvikling, driftsøkonomi, selvfinansieringsgrad mm. Desuden ses på den samlede netstruktur herunder, hvor nettet med fordel kan optimeres.

1.6 Brugen af servicebusser, flex- og plusture i dag

— fordele og ulemper

Servicebusser

Furesø har en servicebus (linje 851) der kører mellem Værløse og Hareskovby. Servicebussen kører en runde i Hareskovby og betjener den østlige del af Værløse inden stationen og bymidten. Fordelen ved servicebussen er, at den betjener centrale funktioner i byen f.eks. rådhuset, pleje- og aktivitetscentre, sundhedsklinikker, indkøbscentre og stationer og områder, hvor der typisk bor mange ældre mennesker. Servicebussen kører seks gange dagligt på hverdage i hver retning og fem afgang på lørdage.

Brugen af servicebusserne er lav, da det er et produkt henvendt til en bestemt målgruppe. Der er ca. 6.000 påstignere om året, svarende til omkring 20 om dagen på servicebusserne.

Servicebussens linjeføring blev ændret i 2020, hvilket har haft en positiv effekt på antallet af passagerer i bussen. Selvfinansierungsgraden ligger på 11 %, hvilket betyder at 11 % af omkostningerne er dækket af passagerindtægterne. Til sammenligning er selvfinansierungsgraden på de lokale buslinjer i Furesø ca. 26 %.

Der er flest passagerer i Værløse ved stationen og bymidten samt ved Syvstjerneskolen. Generelt for linje 851 er der mange stop, der benyttes af meget få eller ingen passagerer.

Servicebussen koster årligt et kommunalt tilskud på 0,5 mio. kroner, hvilket svarer til omkring 2 % af det samlede tilskud. Dette hænger sammen med at kørselsomfanget er begrænset til enkelte afgang i dagtimerne.



Flextur og plustur

Furesø Kommune tilbyder både flextur og plustur. Produkterne retter sig mod to forskellige kundegrupper: Generelt for flextur er mere end 65 % af passagererne 70 år eller derover. Generelt i plustur er 60 % af passagerne under 40 år.

De dækker to forskellige mobilitetsbehov: flextur kan bestilles frit mellem adresser, mens plustur kun tilbydes, hvis der ikke er bus og tog. Det er produkter som borgerne skal lære at bruge, da det er nyere produkter ift. bus og tog, som også kræver forudbestilling.

Flextur

Flextur løser et transportbehov på de områder, hvor den traditionelle kollektive transport ikke dækker, eller hvor passagergrundlaget ikke er tilstrækkeligt til egentlige rutebusser. De bruges primært af ældre (70 % er over 60 år og 54 % er over 65 år) eller af folk, som har hjælpemiddel med (28%). De fleste ture køres i tidsrummet kl. 10-15., og der er flest ture ifm. ture til indkøb og bymidter samt aktivitets- og plejecentre.

Den gennemsnitlige rejselængde er 6,8 km per tur hvoraf 61% af turene er inden for kommunegrænsen (2,7 km) og 28% er eksterne ture (12,0 km). De primære formål er: venner og familie, indkøb, læge, genoptræning, aktivitetscenter osv. Furesø Kommune gav i 2019 et årligt tilskud på 0,8 mio. kr. for 7.400 passagerer svarende til 109 kr. per passager.

Plustur

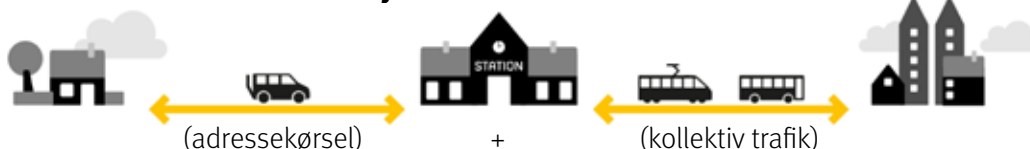
Turene skal bestilles og betales gennem rejseplanen. Kriteriet for at en tur tilbydes er, at der er mere end 1.200-1.500 m. til et stoppested og, at der er mere end 60 min. mellem busafgangene. Anvendelsen af plustur er meget begrænset.

Det kan være relevant at arbejde videre med at fremme brugen af disse produkter i Furesø for at skabe bedre mobilitet for alle og fremme brugen af kollektiv trafik.

Flextur kører fra adresse til adresse



Plustur er en kombinationsrejse



Farum

Kirke Værløse

2 Kortlægning af perspektiver



Værløse

Hareskovby

Jonstrup



2.1 Bruger- og byperspektivet

I dette afsnit bringes byen og brugeren i centrum ved at kortlægge den kollektive trafiks dækning i forhold til potentialer samt udpege hvilke potentialer og udfordringer byudviklingen giver i forhold til fremtidige behov. Dette er blandt andet sket på baggrund af henvendelser fra borgere og en faglig vurdering af, hvor godt det nuværende busnet dækker byområdet og udnytter passagerpotentialet.

På kortet er passagerpotentialet vist som tætheden af antal bosatte, beskæftigede og studiepladser for dagens situation.

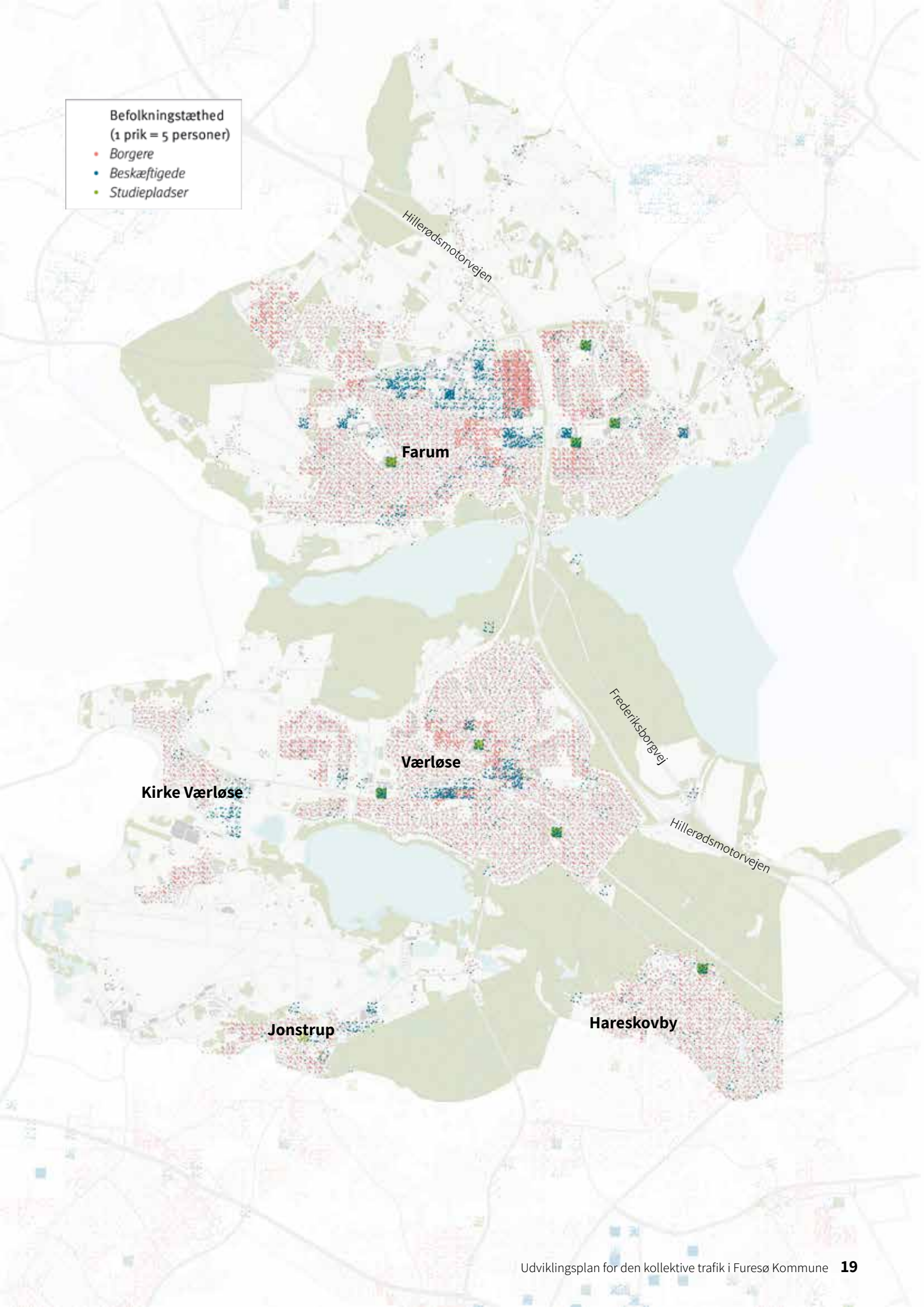
Kommuneplan 2017 udlægger ikke nye områder til byudvikling i Furesø Kommune. Der er fokus på at omdanne og fortætte eksisterende byområder.

I det følgende afsnit zoomes ind på fire forskellige områder, der har meget forskellig bymæssig karakter. Afsnittene introduceres med en kort beskrivelse af området i dag og den forventede udvikling. For hvert område opsummeres resultaterne af kortlægningen af udfordringer og behovet for fremtidig betjening.

Slutteligt i afsnittet fokuseres på, hvilke mikromobilitetsindsatser, der kan medvirke til at fremme brugen af bæredygtig transport i hver af de fire forskellige byområder.

Befolkningstæthed
(1 prik = 5 personer)

- Borgere
- Beskæftigede
- Studiepladser



Farum

I Farum bor ca. 20.000 indbyggere, hvor Farum Bymidte er hovedcenteret med de to lokalcentre; Farum Nord og Farum Midtpunkt. Der er fem skoler og ét privat gymnasium. Farum Erhvervspark ligger i den nordlige del af byen og består af mange mindre virksomheder.

Som en del af Farum Overdrev ligger Farum Kaserne, der gennem de seneste 10-15 år har gennemgået en stor udvikling, og der er i dag bosat mere end 1.600 personer i området, som er færdigudbygget i 2021. Områdets skolebørn går på Lyngholmskolen i Farum Øst, hvor flere af børnene bliver kørt med skolebus. Det nærmeste busstoppested er placeret i krydset Slangerupvej/Lillevangsvej, der betjenes af linje 310R, 333 og 335.

Farum Station og busterminal er centralt placeret, og er et vigtigt knudepunkt, hvor mange af de kommunale og regionale linjer mødes. Farum station betjenes regionalt af linje 500S, 310R og 55E. Derudover er der to fælleskommunale linjer til hhv. Rudersdal og Egedal samt Allerød. De to bybusser kører loops i hhv. østbyen (linje 332) og vestbyen (linje 333).

Forventet udvikling

Der forventes udvikling med nye boliger frem mod 2033 i:

- Farum Midt - 395 boliger
- Farum Kaserne - 145 boliger
- Farum Vest - 125 boliger
- Farum Øst - 25 boliger

De forskellige byudviklingsprojekter i Farum Midt, er alle beliggende tæt på Farum Station, hvormed adgangen til den kollektive trafik er god.

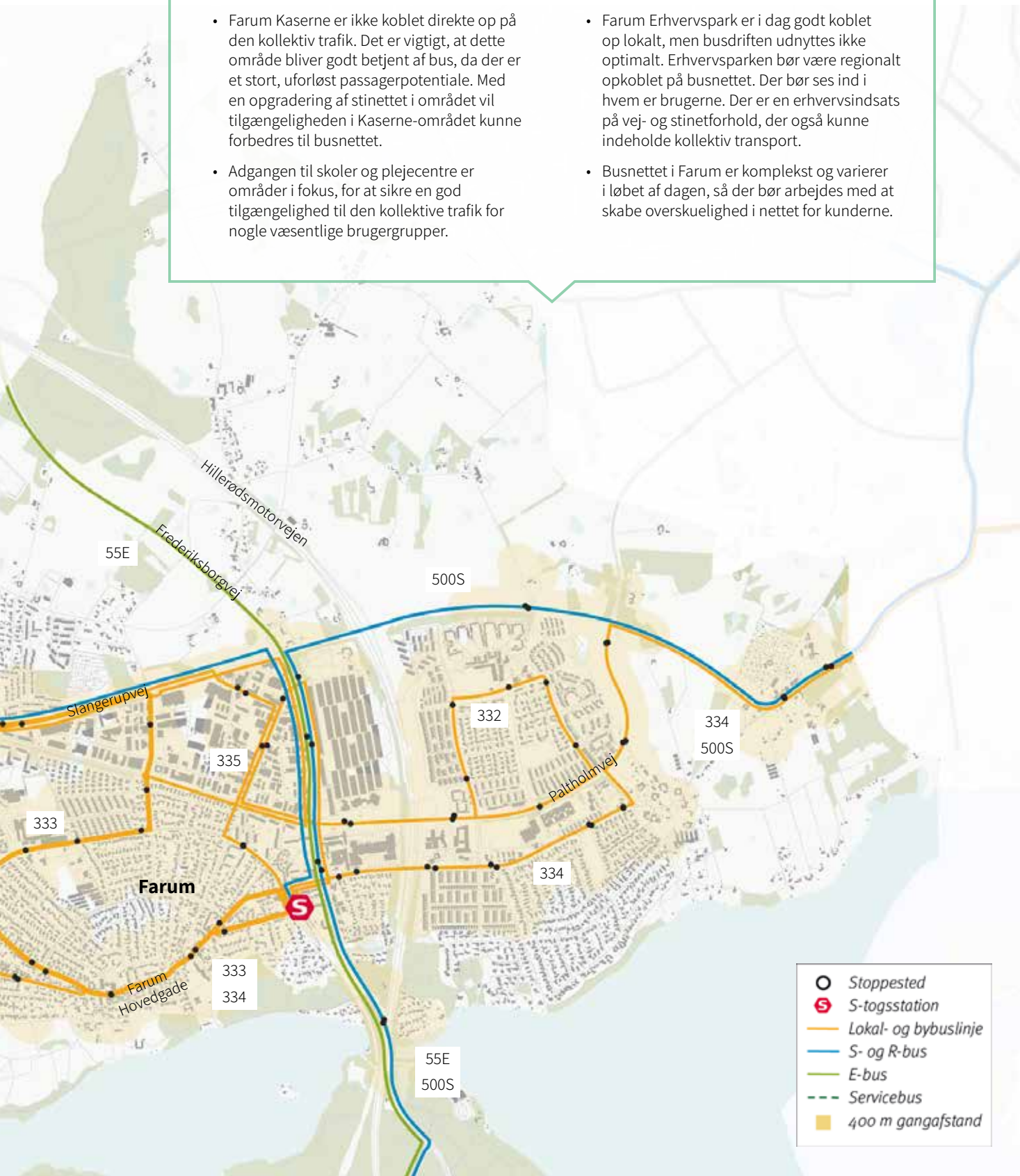
De åbne arealer nord for Slangerupvej mod Trevangsvej er udlagt til perspektiv område for byudvikling. Dette betyder at arealerne potentielt kan inddrages til byudvikling ved planlægning på langt sigt.

Der er en igangsat en undersøgelse af mulighederne for forlængelse af S-togsbanen fra Farum til Allerød og Hillerød. Dette kan potentielt betyde at Farum Station skal flyttes.



Udfordringer i dag og behov for fremtidig busbetjening

- Farum Kaserne er ikke koblet direkte op på den kollektiv trafik. Det er vigtigt, at dette område bliver godt betjent af bus, da der er et stort, uforløst passagerpotentiale. Med en opgradering af stinettet i området vil tilgængeligheden i Kaserne-området kunne forbedres til busnettet.
- Adgangen til skoler og plejecentre er områder i fokus, for at sikre en god tilgængelighed til den kollektive trafik for nogle væsentlige brugergrupper.
- Farum Erhvervspark er i dag godt koblet op lokalt, men busdriften udnyttes ikke optimalt. Erhvervsparken bør være regionalt opkoblet på busnettet. Der bør ses ind i hvem er brugerne. Der er en erhvervsindsats på vej- og stinethforhold, der også kunne indeholde kollektiv transport.
- Busnettet i Farum er komplekst og varierer i løbet af dagen, så der bør arbejdes med at skabe overskuelighed i nettet for kunderne.



Værløse

I Værløse bor der ca. 13.000 indbyggere og byen er hovedcenter for lokalområdet. Kirke Værløse er udpeget som lokalcenter og har sammen med Laanshøj ca. 1.700 indbyggere. Ved Laanshøj ligger Flyvestationen, der er en stor destination, hvor mange motionscyklister og rulleskøjtøbere anvender landingsbanerne til træning.

Der er tre kommunale skoler i Værløse, hvor de lokale busser har til formål at betjene skolernes elever. Flere af skolerne har elever bosat uden for Værløse, hvorfor busbetjening hertil er nødvendig. Værløse er betjent af to lokallinjer mod hhv. Kirke Værløse /Laanshøj (linje 151) og Jonstrup (linje 152). Linje 500S skaber forbindelse til Ballerup, Farum og Birkerød/Hørsholm. Endvidere er den østlige del af Værløse betjent af kommunens servicebus til/fra Hareskovby.

Fra borgerne er der et ønske om, at lokalsamfundene skal bindes bedre sammen med kollektive trafiktilbud. Yderligere er det i Kirke Værløse blevet påpeget, at kapaciteten i busserne i myldretiden morgen og eftermiddag er for lille, og der er også ønske om flere afgang i ydertidspunkterne.

Forventet udvikling

Der forventes udvikling med nye boliger frem mod 2032 i:

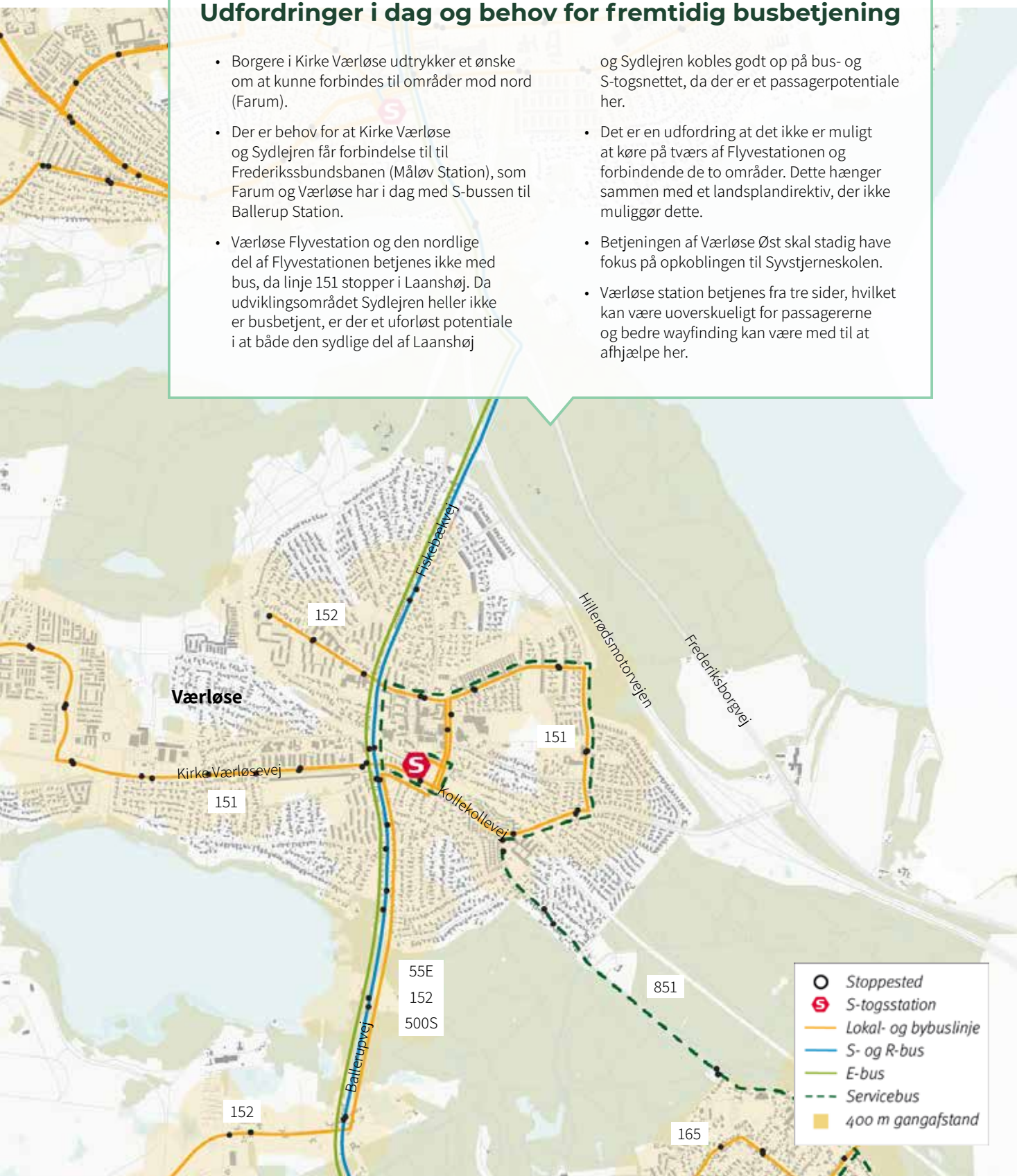
- Laanshøj – 85 boliger
- Værløse Bymidte – væsentligt fortætningspotentiale. Antal boliger ukendt.

Derudover pågår undersøgelser af, hvorvidt der er potentiale for omdannelse eller udvikling af dele af Erhvervsområdet ved Kirke Værløsevej.



Udfordringer i dag og behov for fremtidig busbetjening

- Borgere i Kirke Værløse udtrykker et ønske om at kunne forbindes til områder mod nord (Farum).
- Der er behov for at Kirke Værløse og Sydlejren får forbindelse til Frederiksbundsbanen (Måløv Station), som Farum og Værløse har i dag med S-bussen til Ballerup Station.
- Værløse Flyvestation og den nordlige del af Flyvestationen betjenes ikke med bus, da linje 151 stopper i Laanshøj. Da udviklingsområdet Sydlejren heller ikke er busbetjent, er der et uforløst potentiale i at både den sydlige del af Laanshøj og Sydlejren kobles godt op på bus- og S-togsnettet, da der er et passagerpotentiale her.
- Det er en udfordring at det ikke er muligt at køre på tværs af Flyvestationen og forbindende de to områder. Dette hænger sammen med et landsplandirektiv, der ikke muliggør dette.
- Betjeningen af Værløse Øst skal stadig have fokus på opkoblingen til Syvstjerneskolens.
- Værløse station betjenes fra tre sider, hvilket kan være uoverskueligt for passagererne og bedre wayfinding kan være med til at afhjælpe her.



Jonstrup/Sydlejren

Der bor ca. 1.100 indbyggere i Jonstrup. I Sydlejren er der stor udvikling med mange nye boliger. Jonstrup er betjent af linje 152 med forbindelse til både Måløv station og Værløse by og station.

Brugere af Filmstationen samt borgerne i Jonstrup og Sydlejren orienterer sig trafikalt mod Måløv station og Kildedal station i Ballerup Kommune, da det er den nærmeste regionale opkobling. Derfor er der behov for en bedre busforbindelse til Ballerup station og Måløv station.

Ligeledes er der et ønske fra nogle borgere i Jonstrup om, at den regionale buslinje 500S bør stoppe ved Jonstrupvangvej (Ballerupvej), hvor linje 152 stopper i dag.

Grundlæggende peges der på, at lokalsamfundene skal bindes bedre sammen med kollektive trafiktilbud.

I Jonstrup ligger en afdeling af Lille Værløse Skole for indskolingslever (0.-2. klasse), hvorefter de skal fortsætte i Værløse fra 3.-9. klasse. Derudover ligger Egeskolen med 10. klasse tilbud. Sydlejren er i dag ikke busbetjent, men der er politisk interesse for at der kommer busbetjening efterhånden som området udvikler sig.

Der er flere overvejelser i spil omkring hvilke løsninger, der kan give busbetjening til Sydlejren.

Fremtidig udvikling

Der forventes udvikling med nye boliger frem mod 2032 i:

- Sydlejren - 290 boliger
- Jonstrup – 75 boliger

Udfordringer i dag og behov for fremtidig busbetjening

- Den kollektive betjening i Jonstrup er lokal mellem Værløse og Måløv, men betjener ikke udviklingsområdet Sydlejren, hvor boligkoncentrationen stiger. Borgerne orienterer sig mod Måløv, så det handler om at skabe en kollektiv opkobling til S-toget her. Her indtænkes også en fremtidig relation til udbygningen ved Kildedal af boliger og Novo Nordisk.
- Fokus på busstoppet Jonstrupvangvej (Ballerupvej), der er det nærmeste sted, hvor der kan skabes en regional betjening. Med en opgradering af tilgængelighed (attraktiviteten i den eksisterende sti) for cyklister m.fl. kan stoppestedet blive et nyt knudepunkt i nettet.
- Hvis Flyvestationen styrkes som destination, bør det indtænkes som et område, hvor en fremtidig busbetjening bør undersøges.
- Der er særligt fokus på transportmuligheder fra Jonstrup og Sydlejren til Værløse, for skoleelever i 4-9. klasse, der går på Syvstjerneskolen.
- I Jonstrup er man opmærksom på det fremtidige arbejde og betjening af Jonstruplejren i Ballerup Kommune. Betjening forventes at blive fra Jonstrupvej, med et nyt stoppested, og at der arbejdes med gode stikoblinger til Jonstrupvej.



Hareskovby

Hareskovby er et bysamfund med ca. 3.800 indbyggere, der primært består af parcelhuse, en skole, bibliotek og en S-togstation. De nuværende lokale buslinjer fører passagerer til Hareskov Station og S-toget, hvor den topografiske udformning ved stationen gør det svært for nogle borgere at komme til stationen.

Furesø Kommunes eneste servicebus kører mellem Hareskovby og Værløse, hvilket særligt værdsættes af ældre borgere. Hareskovby er betjent med linje 165, der kører lokalt og skaber forbindelse til stationen, men samtidig skaber linjen forbindelse til både Gladsaxe og Herlev.

Generelt ønskes lokalsamfundene bundet bedre sammen med kollektive trafiktilbud .

Blandt borgerne er der tilkendegivelser både for og imod buslinjer igennem boligområdet, hvor bl.a støj og vibrationer er en udfordring. Kommende elbusser vil løse en del af støjgenen. Der er også ønske om at undersøge muligheden for mindre busser.

Der er ingen plan om fremtidig udbygning eller fortætning.

Udfordringer i dag og behov for fremtidig busbetjening

- Der er utilfredshed fra flere borgere i Hareskovby med linje 165. Den opleves som unødvendig af flere beboere, da den kører ofte, men der ikke er mange passagerer, der stiger på bussen i Hareskovby. Hareskov Station er dog et af de mest benyttede stop på hele linjen.
- Hareskov Medborgerforening har modsat udtrykt, at de ønsker at bevare den og at den skaber værdi for de der bruger den.
- Det er blandt flere borgere foreslået at reducere antallet af afgang. Det kan minimere larmen og forbedre oplevelsen af trafiksikkerhed.



Mikromobilitetsindsatser

Mikromobilitet er et effektivt og attraktivt greb til at fremme en mere bæredygtig transport. Mikromobilitet er bl.a. anvendelse af bycykler, delecyclyer og el-løbehjul og relateres ofte til by- eller mobilitetsknudepunkter.

Mikromobilitetsindsatser handler om at gøre det nemt, hurtigt og sikkert at færdes med mikromobilitetsløsninger mellem den kollektive trafik og vigtige målpunkter såsom erhvervsområder, boligområder, uddannelse, kultur og idrætsfaciliteter.

Mikromobilitet set i sammenhæng med kollektiv trafik er ofte indsatser, der supplerer og skaber forbindelse til og fra den kollektive trafik - first/last-mile løsninger. Mikromobilitet er med til at øge tilgængeligheden og dermed oplandet til den kollektive trafik.

Der er i hvert af de fire forskellige byområder kortlagt både nuværende mikromobilitetsindsatser og ønsker

til nye indsatser, der kan medvirke til at fremme brugen af bæredygtig transport. Eksempler på nuværende løsninger er:

- Nordøst-stien var en af de første indsatser med anlæg af overdækket cykelparkering, etablering af trappe ved stoppestedet, som blev evalueret. Der var sket en stigning i passagerantallet fra stoppestedet.
- Udbygning af cykelsti på Perimetervej for at styrke forbindelsen mellem Sydlejren og Jonstrup.
- Etablering af nye cykelparkeringsanlæg på Hareskov Station og Værløse Station, der sikrer at cykler ikke kan stjæles.
- Etablering af ny cykelparkering ved på Frederiksborgvej ved Farum Erhvervspark øger muligheden for at kombinere cykel og bus for erhvervsområdets medarbejdere.



Foto: Furesø Kommune

Som en del af udviklingsplanen skal der løbende arbejdes med løsninger, som kan understøtte mikromobilitet i Furesø Kommune. Dette kunne eksempelvis være:

- Der er et muligt perspektiv i supercykelsti på Paltholmvej og Slangerupvej (Farum-Frederikssundruten), hvilket også vil medføre en opgradering af cykelparkering ved busstop på ruten
- Der er en idé/et ønske om at styrke busstoppet ved Lillevangsvej (Slangerupvej) nær Rema 1000 med etablering af cykelparkering, hvis der kommer en supercykelsti (Farum-Frederikssund-ruten).
- Hvis bus 500S kommer til at stoppe på Ballerupvej v. Jonstrupvangvej, har kommunen planer om at etablere cykelparkering ved stoppestedet.
- En analyse af mulige genveje hen til stoppesteder og stationer, som betyder, at cyklister, gående og folk på løbehjul kommer hurtigere frem.

Etablering af deleordninger med cykler og løbehjul i Furesø Kommune er ikke en del af denne udviklingsplan.



Foto: Furesø Kommune

Foto side 22: Det årlige event "Flyvestationen på hjul" i Jonstrup tiltrækker mange besøgende i alle (mikromobilitets)-størrelser.

Foto side 23: Kraftige bøjler passer nu på cyklerne på Hareskov Station.



2.2 Netperspektivet

Dette afsnit giver en status på busnettet med fokus på passagerudviklingen og økonomien. Det eksisterende busnet er delt op i følgende kategorier:

- Regionale S-, R- og E-busser: 400S, 500S, 310R og 55E
- Bybusser: 332 og 333
- Lokale busser: 151, 152, 165, 334, 335
- Servicebus: 851

Forskellen mellem om en linje er en bybus eller lokalbus afgøres af frekvensen og de områder den betjener.

- Stoppested
- Ⓢ S-togsstation
- Lokal- og bybuslinje
- S- og R-bus
- E-bus
- - - Servicebus
- 400 m gangafstand



Passagerudvikling

I perioden 2016-2019 var antallet af buspassagerer i Furesø konstant på omkring 1,5 mio. årligt (på regionale og kommunale linjer samlet), jf. Figur 3. Der er et lille fald på ca. 2 % fra 2018-2019. 2020 betød et fald på 25 % grundet Covid-19.

Figur 4 giver indsigt i udviklingen i de kommunale buslinjer. Her fremgår det, at buslinje 151 og bybussen i Farum (linje 332 og 333) er de største linjer i kommunen. Linje 335 har i perioden 2018-19 oplevet en stor stigning på 30 % i passagertallet, mens linje 165 og 334 har oplevet et fald på omkring 10 %.

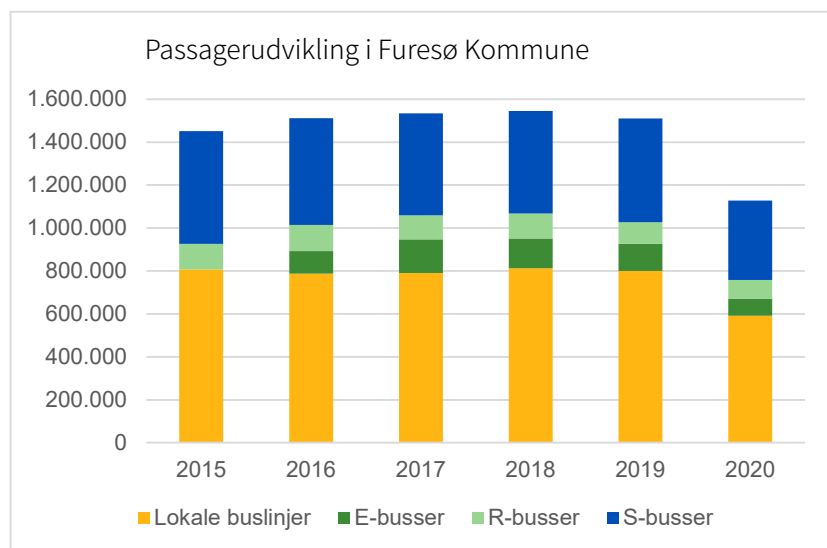
Tilskud og økonomi

Bussernes driftsøkonomi afhænger af følgende dele:

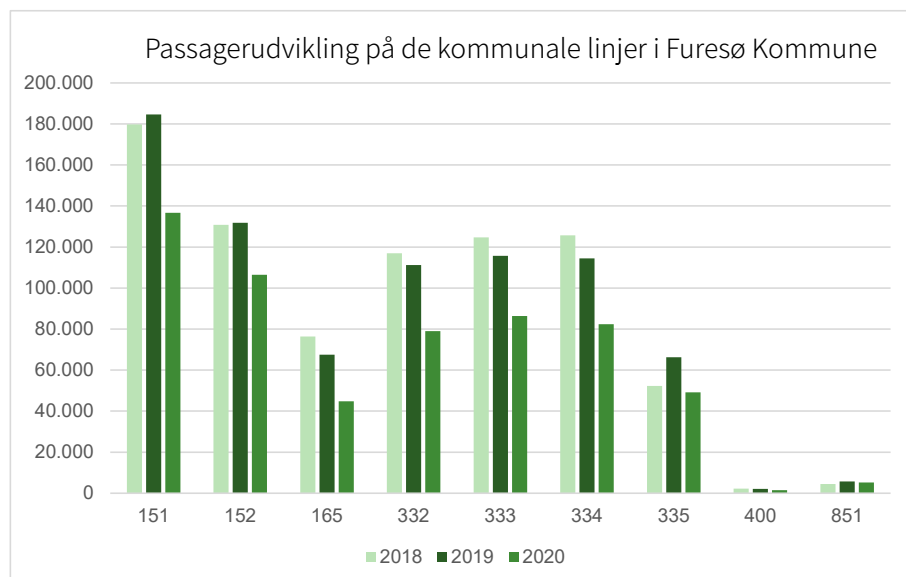
1. Busmateriellet, der kører rundt.
2. Hvor mange timer bussen kører.
3. Antallet af passagerer i bussen.

Hvis en buslinje kun kører i en enkelt kommune, dækker kommunen den del af udgiften, der ikke dækkes af passagerindtægter. I Furesø Kommune gælder det linjerne 151, 332, 333 og servicebus 851.

Hvis en buslinje kører gennem flere kommuner, da dækker alle kommuner i regionen 20 % af nettoudgiften



Figur 3: Passagerudviklingen i Furesø.



Figur 4: Passagerudvikling kun i Furesø på de kommunale linjer.

til linjen. De øvrige 80 % af nettoudgiften deles mellem de kommuner, som linjen kører gennem i forhold til antallet af køreplantimer i den enkelte kommune. I Furesø Kommune finansierer Region Hovedstaden de regionale S-, R- og E-busser, samt linje 400.

Tilskuddet pr. passager på de kommunalt finansierede buslinjer i Furesø kommune har ligget stabilt, hvilket hænger sammen med, at passagerniveauet er fastholdt i perioden.

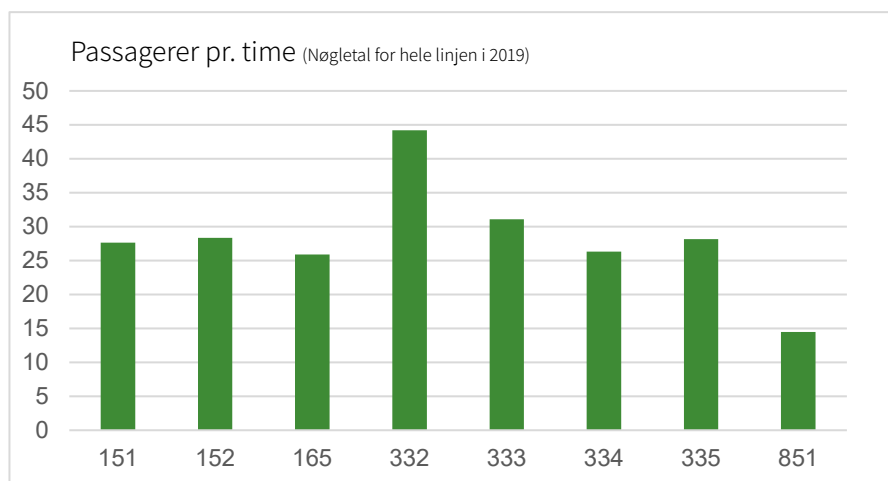
Selvfinsieringsgrad er et udtryk for, hvor stor en del af udgifterne, der er dækket af passagerindtægter. Denne ligger også stabilt over de seneste år.

Det ses at der er flest passagerer per time på linje 332, mens linje 333 ligger en del lavere. Dette kan indikere at

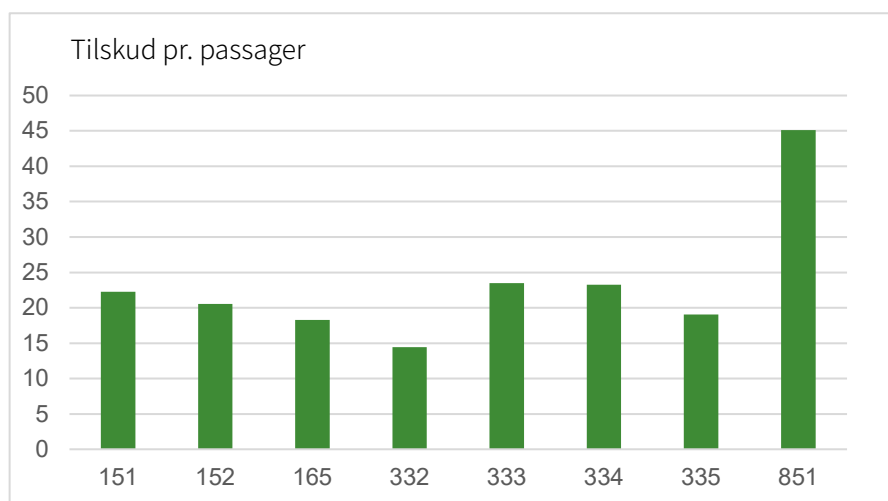
der er potentiale for at få denne "gren" af bybuslinjerne i Farum på niveau med linje 332. De fleste andre lokal-linjer har 25-30 passagerer per time.

Der er størst tilskud på servicebussen (45 kr. per passager) og lavest på den østlige bybus i Farum (332), hvor tilskuddet er ca. 14 kr. per passager. Dette hænger sammen med at den østlige bybus har flest passagerer per time, mens servicebussen har meget få.

Den eneste ændring i kørselsomfanget er på den regionalt finansierede linje 55E, hvor der i 2020 blev skåret ned i driften. Der er flere muligheder for at øge passagergrundlaget i busserne, hvilket vil påvirke driftsøkonomien i en positiv retning. Det nye udbud af busdriften i Furesø med indsættelse af elbusser betyder at der spares en del i driftsomkostningerne.



Figur 5: Det gennemsnitlige antal passagerer pr. time er størst på linje 332, mens de øvrige bybusser og lokale linjer ligger stort set på samme niveau.



Figur 6: Der er et langt større tilskud pr. passager til servicebus sammenlignet med de øvrige busprodukter. Det vil samtidig sige, at en langt mindre del af udgifterne til servicebusserne dækkes af passagerindtægter.

Busfremkommelighed

Der foretages løbende målinger på bussernes køretider fordelt over dagen, og her opgøres hvor busserne forsinkes og dermed hvor der er fremkommelighedsproblemer i løbet af dagen. Dette er udtryk for et fremkommelighedspotentiale for at kunne få bussen hurtigere frem, især på de tidspunkter hvor der sidder flest i busserne.

Kortet viser hvor på vejnettet der opleves forsinkelser i morgentimerne for busserne sammenlignet med hvordan situationen vil være på et tidspunkt uden trængsel på vejnettet.

Busserne oplever forsinkelser på de strækninger markeret med rødt, hvor især de to regionale busser 500S og 55E oplever fremkommelighedsproblemer gennem både Farum og Værløse men også videre mod nabokommunerne. Ellers er der flere delstrækninger omkring S-togsstationerne samt bl.a. på Ring 4, Slangerupvej og Lillevangsvej.

Fremkommelighedstiltag kan tage forskellige former og skal vurderes i forhold til de lokale vejforhold og fremkommelighedsudfordringer. Hyppigt anvendte tiltag er f.eks. signalprioritering i lyskryds, særskilte busbaner og fremrykkede stoppesteder, som der er vist eksempler på nedenfor.



Foto: Movia

Bystoppested i Farum, der foruden læskærm, bænke og andet udstyr også er forsynet med en smuk belægning tilpasset det omgivende kvarter. "Bussen holder", Movia 2013



Foto: Google Streetview

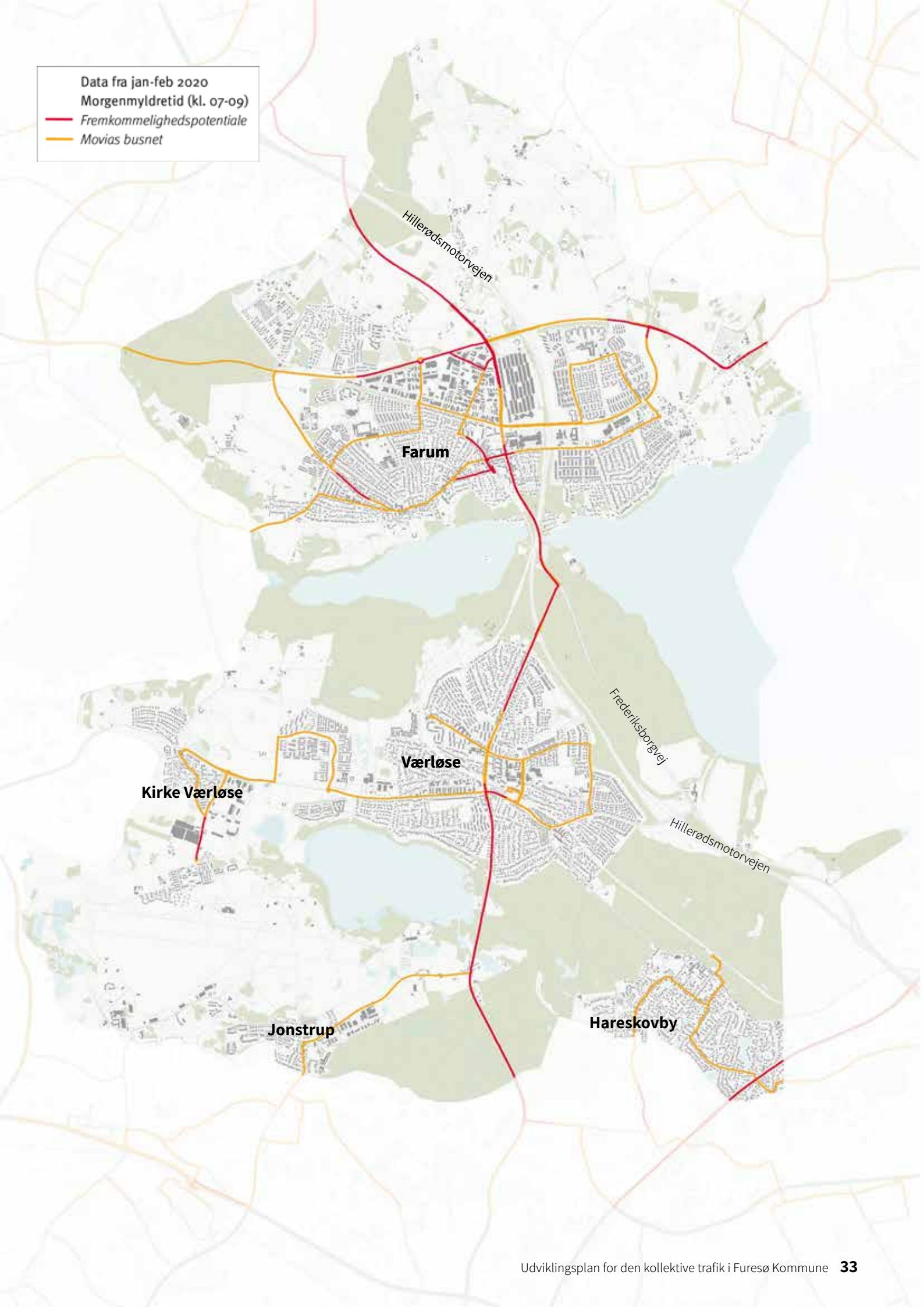
Forsignal leder bussen foran bilerne på Frederiksberg.



Foto: Urban Creators

Busbane og signalprioritering i Aalborg.

Data fra jan-feb 2020
Morgenmyldretid (kl. 07-09)
— Fremkommelighedspotentiale
— Movias busnet





2.3 Knudepunktsperspektivet

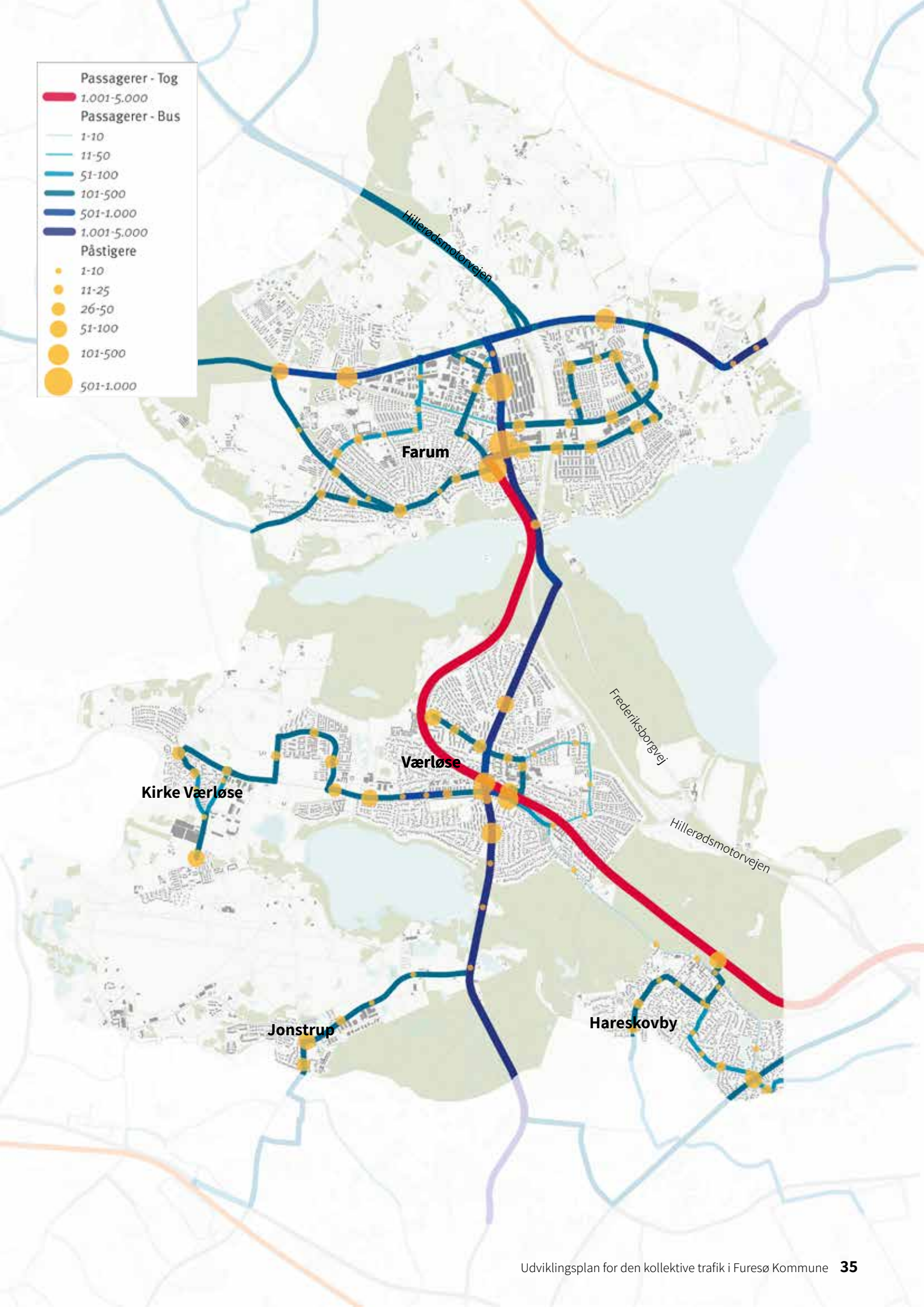
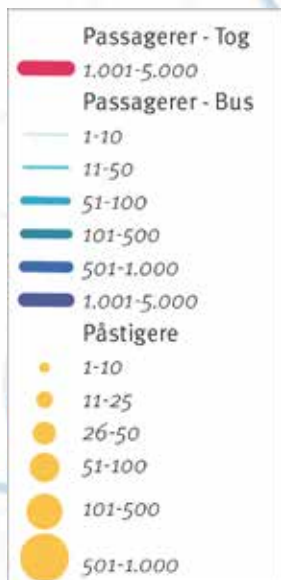
I dette afsnit ses på sammenhængen i nettet, på typer af knudepunkter og på stationernes rolle i det kollektive net og som bymæssigt knudepunkt.

Kortet viser hvor passagererne er i det kollektive net. De røde linjer viser hvor mange der på en gennemsnitlig hverdag sidder i s-toget mellem stationerne og de blå hvor mange der sidder i busserne mellem stoppestederne. De gule cirkler indikerer hvor mange der stiger på busser på hvert stoppested på en gennemsnitlig hverdag. Data er fra november 2019 (før Corona) og der er kun vist rejser, hvor Movia indgår som en del af rejsen, hvormed rene DSB-rejser ikke er vist.

Det ses, at især S-tog og S-bus har mange rejsende gennem Furesø, men også at der tæt på stationerne er

mange passagerer i by- og lokalbusserne. Dog ses også at linje 333 har lav benyttelse, der hvor den kører i loop gennem erhvervsområdet. Tilsvarende ses at linje 151 har lav benyttelse i den østlige del af Værløse ligesom servicebussen har få passagerer.

Cirklerne indikerer antallet af påstigere på de enkelte stoppesteder, hvor det ses at især er mange påstignere på busserne ved Farum Bytorv, Farum Midtpunkt, Farum Station, Værløse Station, Læssevej, Nordøststien, Palholmvej og Søndergårdsvej. Omvendt ses det at der er meget få passagerer på flere af stoppestederne i erhvervsområdet i Farum og på Ryttergårdsvej, hvilket kan hænge sammen med at busserne her kun kører i den ene retning.



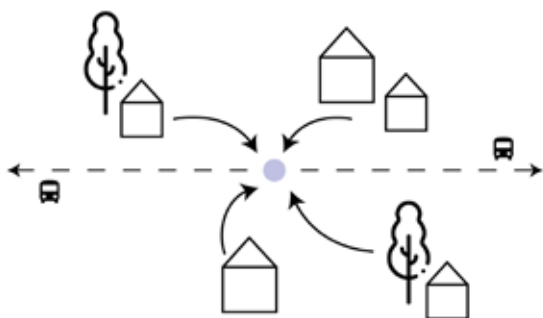
Typer af knudepunkter

Der er nedenfor defineret fire forskellige typer af knudepunkter, som adskiller sig i placering og funktion. Disse skal anvendes i det videre arbejde med at styrke den kollektive trafik i Furesø ved at give en forståelse af hvordan knudepunkter kan udvikles rundt om i kommunen og hvilke elementer der er vigtige at indtænke. Antallet af passagerer på stoppestedet har også betydning for hvordan der bør arbejdes med knudepunktet.

Lokalt byknudepunkt

Det lokale byknudepunkt er betjent med enkelte linjer og er et bymæssigt mødested i byen, hvor det er let at komme til og med god cykelparkering. Det er et knudepunkt som samtidig fungerer som et attraktivt opholdsrum.

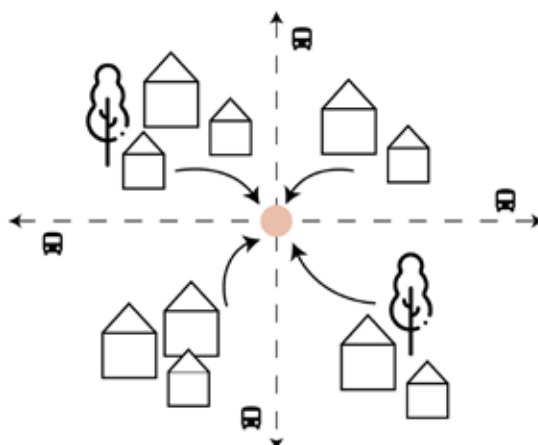
Eksempler på lokalt byknudepunkt: Farum Kaserne, Laanshøj, Farum Erhvervsområde (Hørmarken), Kirke Værløse og Jonstrup.



Lokalt trafikknudepunkt

Det lokale trafikknudepunkt har en regional forbindelse og lokal trafik, men er ellers mest et knudepunkt med opland for cykel og gang, hvor der er gode muligheder for cykelparkering. Knudepunktet har samtidig enkelte mål i nærområdet.

Eksempler på lokalt trafikknudepunkt: Hareskov Station, Farum Midtpunkt, Paltholmvej og evt. v. Jonstrupvangsvej.



Oplandsknudepunkt

Oplandsknudepunktet forbinder et stort opland internt i kommunen. Samtidig er det et knudepunkt med en central bymæssig funktion.

Eksempel på oplandsknudepunkt: Værløse Station.



Regionalt knudepunkt

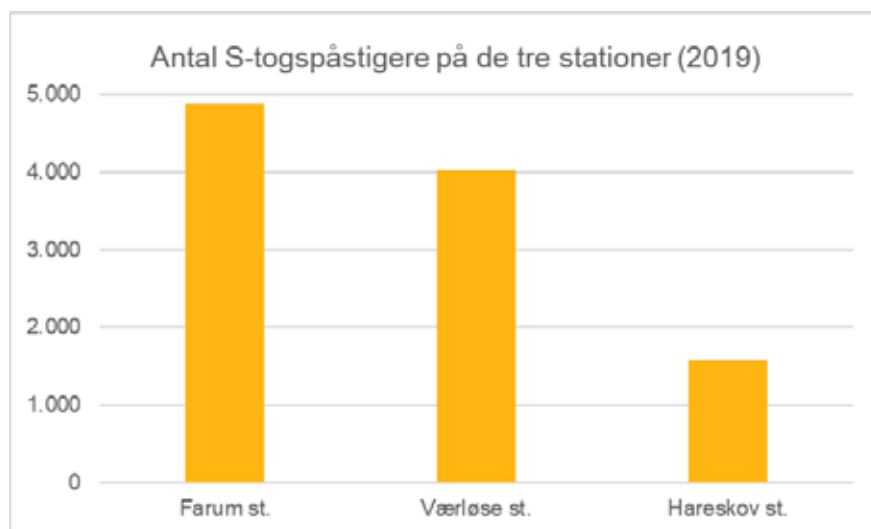
Det regionale knudepunkt er "interkommunalt", dvs. at der er en del kollektiv trafik på tværs af flere kommunegrænser, som er koblet op på stationen. Samtidig er det et knudepunkt med en central bymæssig funktion.

Eksempel på regionalt knudepunkt: Farum Station.



De enkelte stationers rolle

Farum Station er klart den største af kommunens tre s-togsstationer med ca. 4.900 daglige påstigere, der stod på S-toget i 2019, se figur 7. Stationerne har forskellig trafikal funktion og bymæssig opkobling. Nedenfor er beskrevet de enkelte stationers rolle i det kollektive net, hvilken type knudepunkt der er tale om og hvilken bymæssig sammenhæng de optræder i.



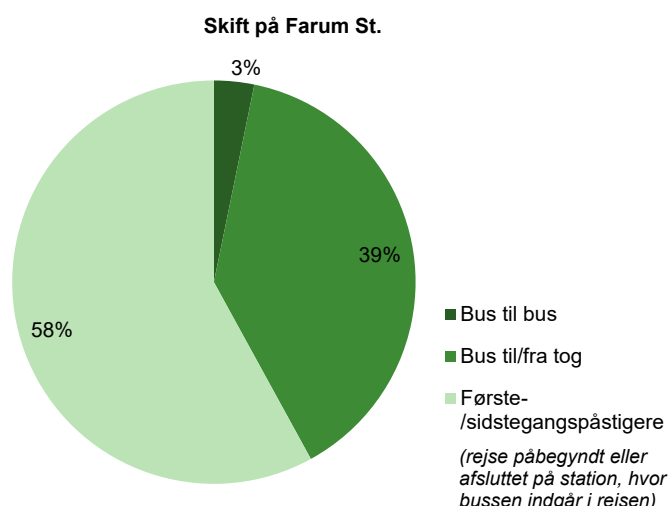
Figur 7: Antal daglige påstigere der anvendte S-tog i 2019 fra de tre stationer i Furesø Kommune.

Farum Station

Regionalt knudepunkt

Farum Station er et regionalt trafikknudepunkt med et stort opland, da der er tre regionale buslinjer som er koblet op på stationen og S-toget mod København. Ca. tre ud af fem passagerer starter eller ender turen på Farum Station. Langt størstedelen af de passagerer, der fortsætter turen og skifter transportmiddel, sker mellem bus og S-tog, mens kun 3 % skifter mellem to buslinjer.

Stationen er i dag et vigtigt kollektivt knudepunkt, hvor både busser, cykler og biler anvendes til stationen for at fortsætte turen mod København. Stationen har en vigtig bymæssig funktion og er koblet til handelslivet på Farum Hovedgade og Farum Bymidte med kort gangafstand hertil samt erhvervsområdet mod nord. I planlægningen af det fremtidige busnet er det vigtigt at sikre endnu bedre kobling til de regionale forbindelser og sikre en frekvens på busserne der passer til S-toget, så hjemrejsen også er attraktiv med kollektiv trafik.



Værløse Station

Oplandsknudepunkt

Værløse Station er et oplandsknudepunkt med et stort internt opland i kommunen, da der er god forbindelse til de fleste bysamfund i kommunen. Stationen er betjent med både lokallinjer og regionallinjer og skaber dermed en god kobling til S-toget og mulighed for at stige om mellem de forskellige buslinjer, hvilket ca. 25 % af de passagerer der skifter transportmiddel gør. Busserne standser ved tre forskellige stoppesteder omkring Værløse Station, hvormed der kan være langt for at skifte bus.

Stationen har samtidig en central bymæssig funktion med både bymidte, kulturhus og rådhus inden for meget kort gangafstand. I planlægningen af det fremtidige busnet er det vigtigt at understøtte denne rolle ved både at fastholde de gode forbindelser til oplandet samt styrke betjeningen med flere og hurtigere afgange, hvormed omstigning mellem de kollektive transportmidler forenkles.

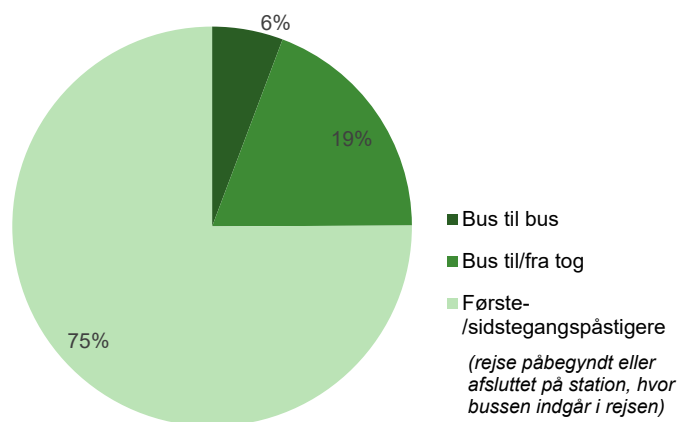
Hareskov Station

Lokalt trafikknudepunkt

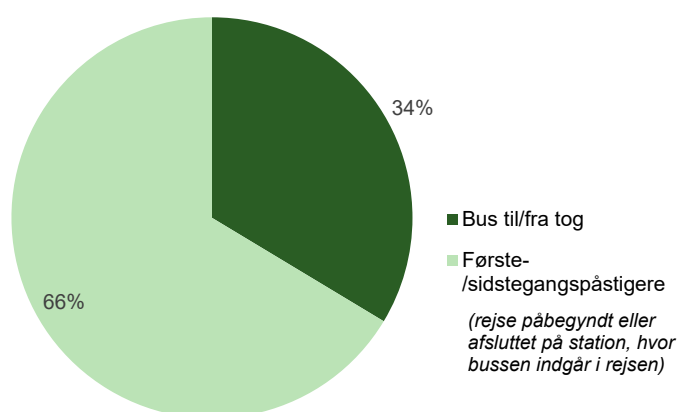
Hareskov Station er et lokalt trafikknudepunkt med S-togsforbindelse. Stationen er beliggende i skoven og dermed afskåret fra Hareskovby. Der er både busforbindelse samt parkeringsfaciliteter for cykler og bil.

I planlægningen af det fremtidige busnet vil det være vigtigt at sikre attraktive faciliteter for cykelparkering, da stationen især vil være en first/last-mile station, hvor mikromobilitet kan medvirke til at få flere til at tage toget. Samtidig er tryghed et element, der kan være relevant at fokusere nærmere på i skoven.

Skift på Værløse St.



Skift på Hareskov St.



3 Planlægningsprincipper

Der er i udviklingsplanen udarbejdet en kortlægning af dagens behov for kollektiv trafik og fremtidige potentialer for flere passagerer. Der er tilsvarende udarbejdet en række planlægningsprincipper, som en del af denne udviklingsplan for kollektiv trafik i Furesø. Formålet med planlægningsprincipperne er at sikre, at den kollektive transport bliver attraktiv for flere, hvor der kan skabes mere busdrift for pengene. Sammen med kortlægningen, bør principperne anvendes som strategiske greb i udarbejdelse af det fremtidige busnet i Furesø og kan fremadrettet fungere som forvaltningens grundlag for planlægning af det kollektive net.

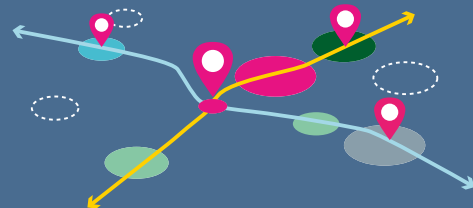
Få mere busdrift for pengene

Skab direkte linjer og undgå omvejskørsel, da den oplevede rejsetid har betydning for brugerne. Direkte og semidirekte linjer giver flere passagerer og en bedre økonomi.



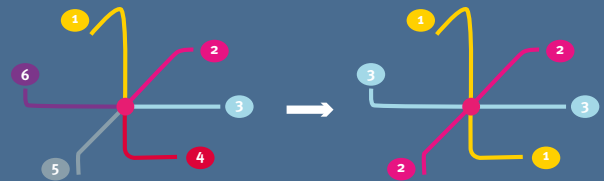
Fokusér busdriften og skab sammenhæng

Fokusér busdriften der, hvor der er flest passagerer, og hvor den kan skabe sammenhæng mellem lokalcentre og dække flere attraktionspunkter i og udenfor kommunen.



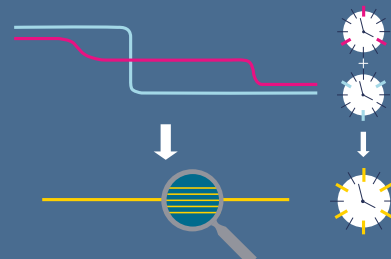
Skab enkelthed i nettet

Sammenhængende linjer skaber et bedre overblik for brugerne. Der kan suppleres med andre busprodukter for at komme ind til det centrale net.



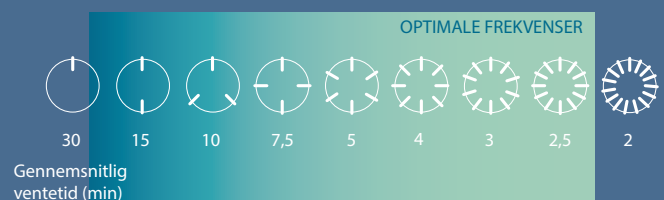
Opnå højere frekvens

Højere frekvens kan opnås ved sammenlægning af linjer. Det giver både et mere enkelt og overskueligt net, men også mere fleksibilitet og flere afgange for brugerne.



Minimer ventetid i det kollektive net

Tilpas antallet af afgange, så det matcher S-tog og regionale buslinjer. Dette minimerer ventetiden ved skift og gør det samlede kollektive net mere attraktivt.



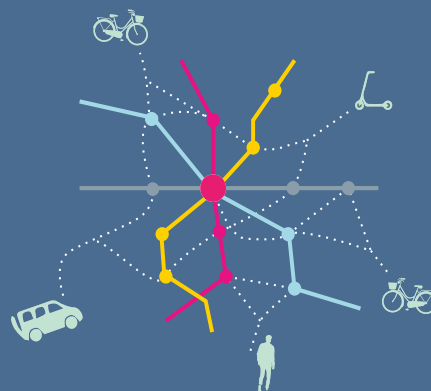
Skab god forbindelse til baner og knudepunkter i og udenfor kommunen

En god forbindelse til baner (s-tog, letbane og BRT) og knudepunkter gør, at brugerne nemmere kan rejse på tværs af nettet og skifte mellem transportformer, således at flere transportbehov og destinationer dækkes.



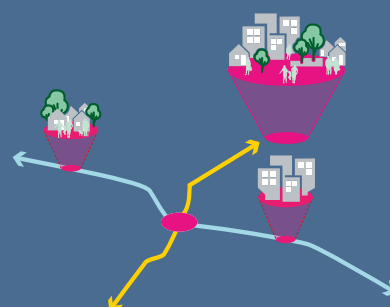
Etablér attraktive stiforbindelser og styrk last-mile-løsninger

Etablér attraktive stiforbindelser og styrk last-mile-løsninger såsom cykel, elløbehjul, Plustur m.m., der skal gøre det let at komme hen til nærmeste stop eller station.



Prioritéér opkobling af nye byområder

Prioritéér en god kollektiv opkobling allerede tidligt i planlægningen af bolig og erhvervsområder, så kollektiv transport bliver det naturlige første valg for flere.



Styrk trygge knudepunkter

Styrk knudepunkter ved at sikre trygge og gode byrum, hvor borgere har lyst til at opholde sig, med gode faciliteter for last mile-løsninger ved stoppesteder og stationer.



Facilitér nemme skift

Fra dag til dag facilitér nemme og effektive skift med mulighed for at kombinere flere transportformer efter behovet. Både kollektive og private løsninger skal indtænkes.

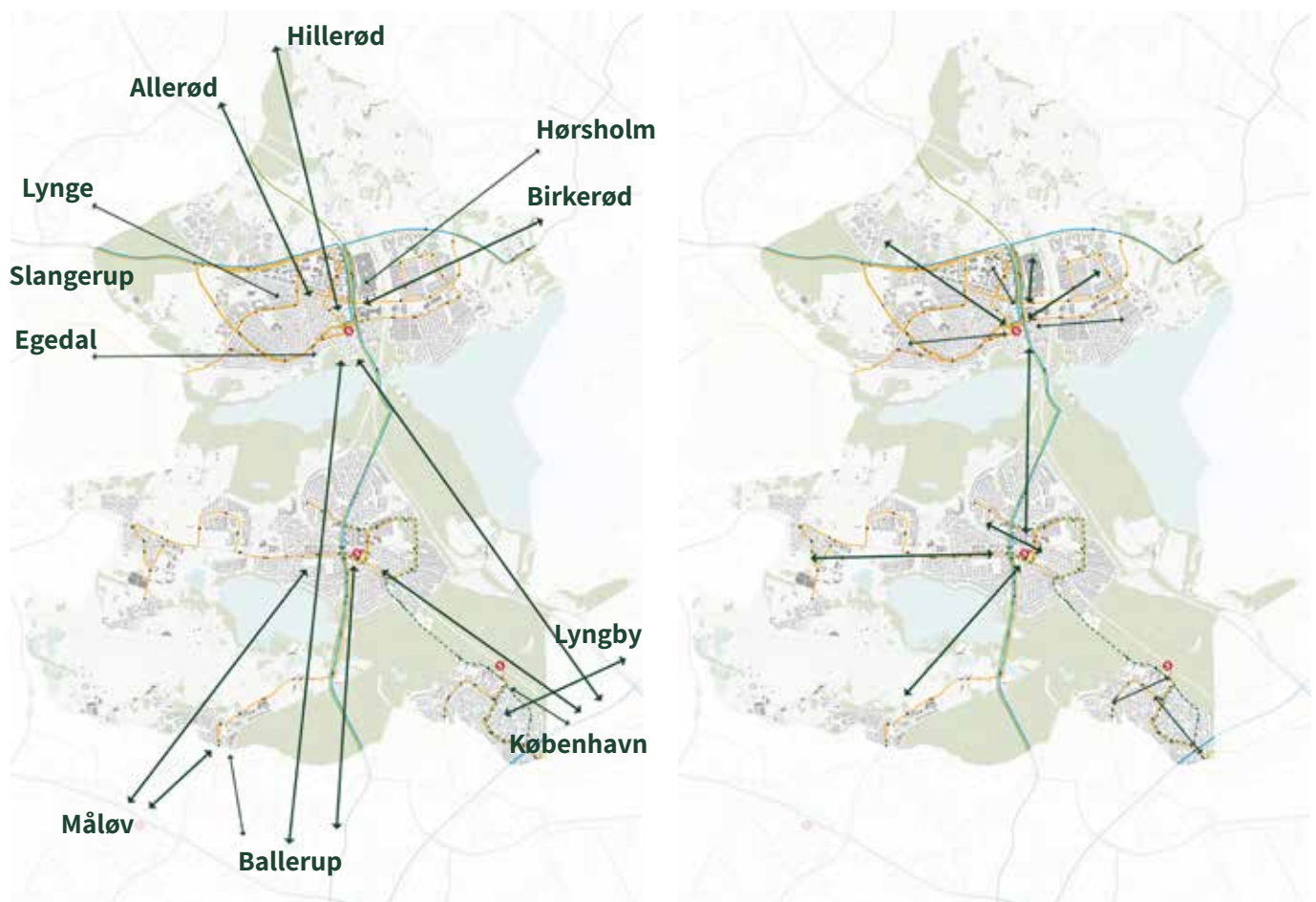




4 Tiltag til at styrke den fremtidige kollektive trafik i Furesø

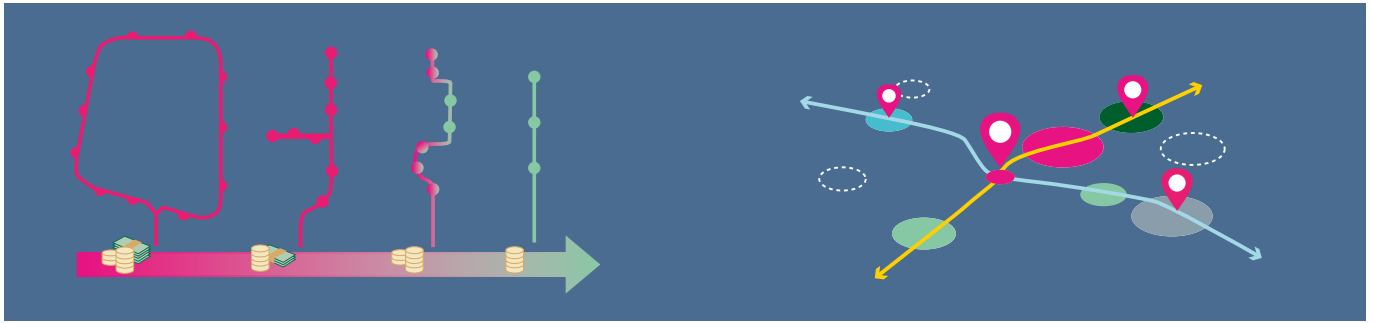
4.1 Fokusområder og planlægningsprincipper for fremtidens busnet

Dette afsnit opsummerer de udfordringer og potentialer fra kortlægningen, som det fremtidige busnet skal imødekomme samt de rejserelationer (se figur 14), der er vigtige at understøtte. Desuden fremgår det, hvordan planlægningsprincipperne er bragt i spil i arbejdet med at forme udviklingsplanen for den kollektive trafik i Furesø.



Figur: Eksterne og interne rejserelationer kortlagt på baggrund af viden om eksisterende rejsestrømme og viden om fremtidige behov.

4 Tiltag til at styrke den fremtidige kollektive trafik i Furesø



Fokuser busdriften, skab sammenhæng og få mere busdrift for pengene

- Direkte betjening frem for loop-kørsel
- Busbetjening hvor passagergrundlaget er størst

Det er en udfordring at den vestlige bybus i Farum (linje 333) kører et stort loop. Dette giver kun betjening i en retning, hvormed der kan være langt fra A til B. Linjen betjener ikke Farum Kaserne, hvor der bor rigtig mange potentielle passagerer, som i dag har langt til bussen. Derfor er der arbejdet med at forenkle linje 333 til at køre mere direkte og overskueligt samt at koncentrere betjeningen der, hvor passagergrundlaget er størst, for at styrke passagertallet og derigennem reducere tilskuddet til busdriften.

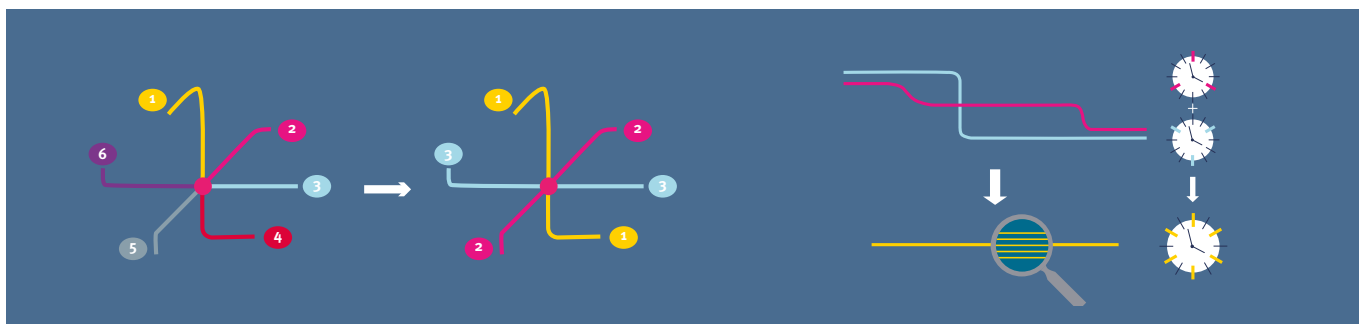
Kortlægningen af den nuværende brug af busserne tydeliggør, at der er flere steder hvor der er få kunder i bussen på enten buslinjer eller stoppesteder. Derfor er der arbejdet med at koncentrere busdriften der, hvor kundegrundlaget er størst og hvor flest muligt drager fordel af en kort rejsetid. Netop det at sikre direkte linjeføring, kort rejsetid og betjening af de største attraktionspunkter øger serviceniveauet og skaber derigennem grundlaget for en økonomisk mere robust betjening.

Et nyt stop på linje 500S ved Jonstrupvangvej vil skabe sammenhæng for borgere i Jonstrup til en regional linje med enten cyklen som tilbringermiddel eller linje 152.

Der er i arbejdet med udviklingsplanen drøftet muligheden for en busbetjening vest om Farum Sø mellem Kirke Værløse og Farum for at binde kommunen bedre sammen. Det er vurderet ud fra rejsestrømme at der er begrænset behov for transport den vej rundt og grundlaget for en busbetjening sandsynligvis ikke er til stede.

Tilsvarende er en afstikker på linje 152 til Sydlejren drøftet, men dette strider mod princippet om direkte betjening og vil betyde omvejskørsel for de fleste passagerer.

På sigt vil en direkte forbindelse mellem Måløv, Sydlejren, Laanshøj, Kirke Værløse og Værløse være med til at skabe sammenhæng med fokus på en direkte linjeføring. Dog er rammebetingelserne for denne betjening ikke til stede endnu på nuværende tidspunkt, men vil kunne blive en "genvej" for den kollektive trafik.



Skab enkelthed i nettet og opnå højere frekvens

- Enkelthed i den vestlige del af Farum
- Øget frekvens der bedre matcher S-toget

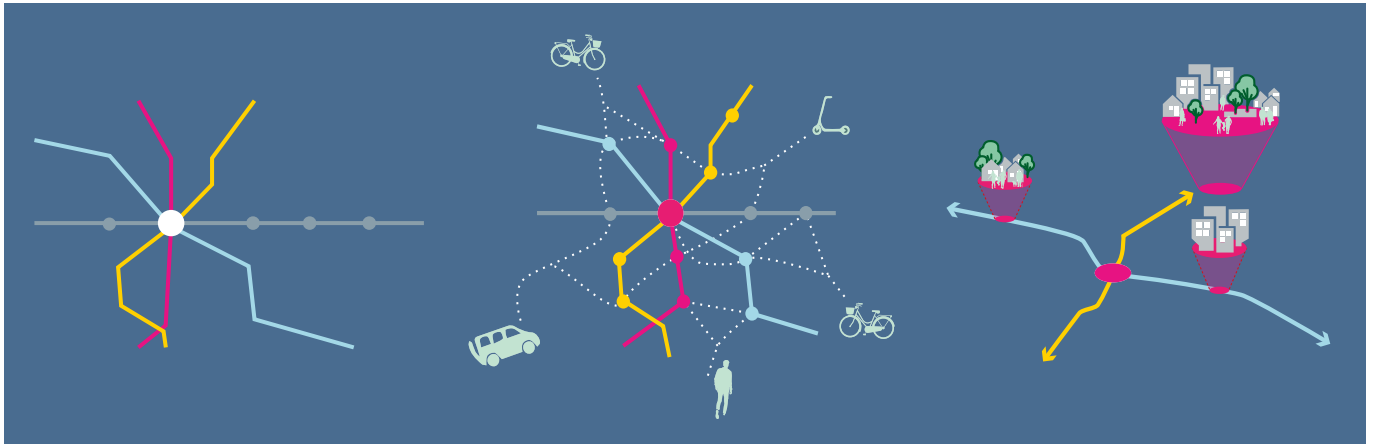
Kortlægningen viser at det kan være svært at danne sig et overblik over busserne og deres afgang fra Farum Station. Derfor kan en forenkling heraf være værd at overveje. Udfordringerne består i, at én linje ender hver anden afgang her, de to gennemkørende regionale linjer betjener stationen lidt på afstand og de to bybusser skifter linjenummer, hvormed passagerer kan tro at de skal stige om. Samtidig er der områder i Farum, hvor flere buslinjer giver betjening (varierende i løbet af dagen), hvormed passagerer skal forholde sig til flere buslinjer i retning mod Farum Station. Der er derfor arbejdet med en forenkling af nettet i Farum.

Linje 333, 335 og 310R betjener alle stoppesteder på Slangerupvej, men afgangene spredes ikke nødvendigvis ligelig, men har tendens til at ankomme i klumper. Tilsvarende på Frederiksborgvej, hvor både linje 500S, 55E og 310R kører. Der er arbejdet med at lade disse afgang hjælpe til at skabe en forenkling af det samlede busnet.

Frekvensen mellem S-tog og bus passer godt om morgenen, hvor der er tre afgang i timen på bybusserne og seks afgang i timen på S-toget, hvormed der er god sammenhæng og kort skiftetid. Men i de sene eftermiddagstimer og i aftentimerne er frekvensen lavere på bybusserne, hvormed der er mange S-togsankomster, hvor der er for lang ventetid til næste bybus' afgang. Denne udfordring løses ved at øge frekvensen af bybussernes afgang i de sene eftermiddagstimer og i aftentimerne. Tilsvarende på linje 151 i Værløse. Hermed vil sammenhængen øges, og det kan være medvirkende til at gøre den kollektive trafik mere attraktiv.

Øget frekvens tilpasset S-toget vil understøtte den store andel af passagerer på stationerne, der skifter mellem bus og S-tog. På Farum Station skifter to ud af fem passagerer mellem bus og S-tog.

4 Tiltag til at styrke den fremtidige kollektive trafik i Furesø



Prioriter en god opkobling af byudviklingsområder, etabler attraktive cykel- og gangforbindelser og skab god forbindelse til baner og knudepunkter

- Skab bedre betjening til Farum Kaserne
- Bedre forbindelse til S-toget og regionalbusser

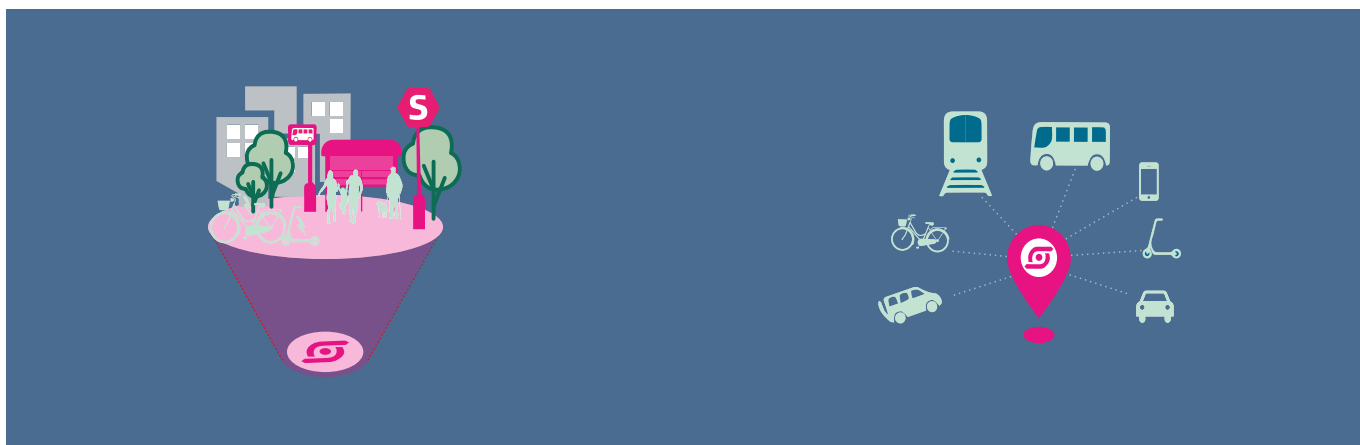
Kommunens større byudviklingsområder bør sikres busbetjening, der passer til behovet, således at kollektiv trafik er et reelt alternativ til bilen. Det er vigtigt at arbejde med at busbetjeningen af disse områder ikke ”generer” de passagerer, der ikke skal denne vej, men netop er en styrkelse af det samlede net. Sikre og trygge stiforbindelser kan også være med til at skabe en god opkobling.

Byfortætningen i den centrale del af Farum samt Værløse bymidte, understøttes i dag af god og attraktiv kollektiv trafik med både S-tog og gode busforbindelser inden for kort gangafstand. Derfor er dette ikke et særligt fokus i udviklingsplanen.

Farum Kaserne er et stort byudviklingsområde, som endnu ikke har fået reel busbetjening. Området er fuldt planlagt, men er fortsat ved at blive realiseret, hvormed passagergrundlaget løbende øges. Ved at skabe en god og enkel busbetjening af dette område og sikre attraktive cykel- og gangforbindelser hertil, er der potentiale til at flytte flere borgere over i den kollektive trafik. Endvidere kan skolebussen herfra til Lyngholmskolen genovervejes med en reel busbetjening af området.

Værløse Flyvestation udvikles på begge sider, hvor der er planlagt flere boliger i Laanshøj længst mod syd samt i Sydlejren, som har langt til den kollektive trafik. Borgere i Sydlejren vil orientere sig mod både Værløse og Måløv, derfor er det vigtigt at have disse forbindelser med i det videre arbejde. Det er tidligere foreslået at etablere en busforbindelse på tværs af flyvestationens område mellem Måløv og Kirke Værløse/Værløse ved at forlænge linje 151 videre mod syd. Denne løsning er hidtil ikke realiseret, da kørsel på tværs af Flyvestationen pt. ikke er muligt, men det bør i udviklingsplanen være en vision at sammenbinde den kollektive trafik og skabe nye attraktive busforbindelser i byudviklingsområderne til både S-tog i Værløse og Måløv samt byfunktionerne i Værløse. Ballerup Kommune ser positivt på denne nye direkte forbindelse, der vil give styrket betjening af Måløv.

Der er flere cykel- og gangforbindelser som med fordel kan styrkes for at skabe bedre opkobling til det kollektive net. Dette kunne f.eks. være mellem Farum Overdrev og Farum Kaserne, mellem Akacieparken og stoppestedet på Lillevangsvej, internt i erhvervsområdet i Farum eller mellem Jonstrup et potentielt nyt stoppested på 500S på Ballerupvej. Cykel- og gangforbindelser bør som minimum være asfalterede, fokusere på tryghed med bl.a. tilstrækkelig bredde og belysning samt sneryddes. Dette kan styrke passagergrundlaget og forlænge den afstand, som man er villig til at gå/cykle til stoppestedet.



Styrk knudepunkter og faciliteter nemme skift

- Fokus på knudepunkternes faciliteter
- Bedre og tryk tilgængelighed til knudepunkterne

Der er i udviklingsplanen defineret forskellige typer af knudepunkter, som skal medvirke til at italesætte, hvordan knudepunkterne kan styrkes for at gøre det mere attraktivt og trygt at opholde sig der. Det handler både om den bymæssig opkobling, knudepunktets faciliteter, selve busbetjeningen, hvormed knudepunkter kan gå fra at betragtes som stoppesteder til at blive mødesteder i byen. Generelt bør der arbejdes med tilgængelighed til stoppestederne, stoppestedsfaciliteter, siddemulighed, information, tryk cykelparkering og belysning.

Der arbejdes med at styrke busbetjeningen af knudepunkter hvor det er relevant, således at ventetiden mellem skifte reduceres. Dette kan både være med en anden busbetjening end i dag eller med en bedre frekvens end i dag. Der kan også indtænkes andre mikromobilitetsløsninger, eksempelvis tyverisikret cykelparkering eller delecycler, som er medvirkende til at styrke tilgængeligheden til knudepunkterne.

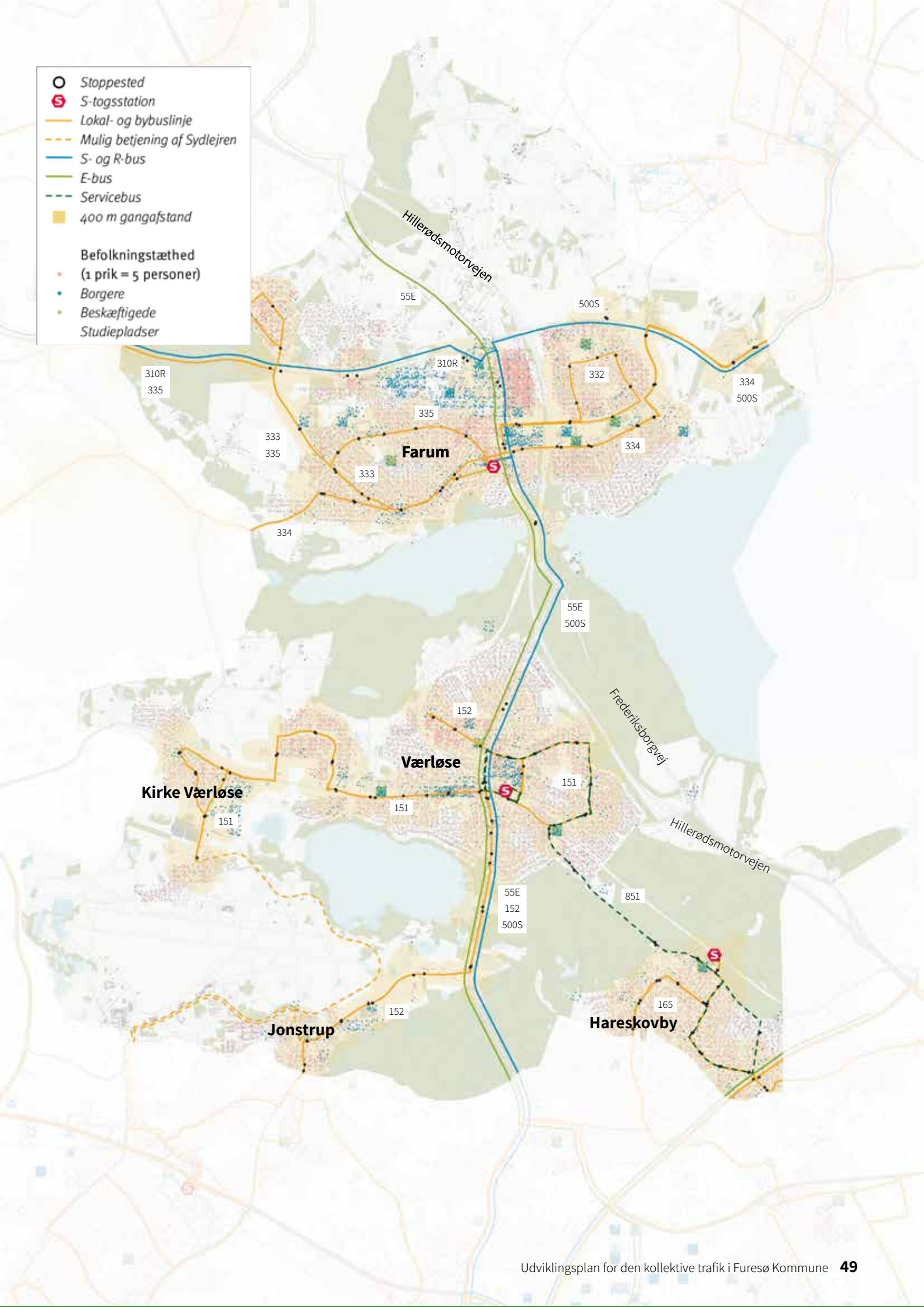
Knudepunkterne ved de tre S-togsstationer er meget forskellige i karakter og bør i det videre arbejde styrkes ud fra deres rolle i byen og det trafikale net. For Farum Station kan det være at gøre stationen til et knudepunkt i højere grad end idag ved at sikre flere faciliteter og aktiviteter. For Værløse kan det være at gøre knudepunktet mere til et sted end i dag, hvor byens funktioner integreres i stationsmiljøet og skaber mere liv. For Hareskov Station bør der fortsat fokuseres på at styrke forholdene for cykel og gang, da 2/3 ankommer hertil uden brug af bus.

I forvaltningens videre arbejde med udviklingsplanen er der fokus på at optimere skift mellem transportformerne (gang, cykel, bil, samkørsel og kollektiv trafik) samt understøtte muligheden for at få opfyldt andre behov i ventetiden – f.eks. indkøb, cafe, pakkeafhentning.

4.2 Løsningsforslag til fremtidens busnet i Furesø

De opstillede planlægningsprincipper i udviklingsplanen er udgangspunkt for, hvordan det kollektive net kan styrkes på kort sigt. Det er foreslået at omlægge flere buslinjer i det vestlige Farum, således at der opnås en mere enkel busbetjening frem for sløjfekørsel. Dermed koncentrerer ressourcerne, hvor der er flest at køre med og hvor potentialet for flere passagerer er størst samtidig med at Farum Kaserne busbetjenes. Samtidig foreslås det at styrke frekvensen ved at ensarte den mere i løbet af dagen, således at der er mere attraktiv omstigning fra S-tog til bus - især på hjemturen.

- Stoppested
 - Ⓢ S-togsstation
 - Lokal- og bybuslinje
 - - - Mulig betjening af Sydlejren
 - S- og R-bus
 - E-bus
 - - - Servicebus
 - 400 m gangafstand
- Befolkningstæthed**
 (1 prik = 5 personer)
- Borgere
 - Beskæftigede
 - Studiepladser



Farum

Det foreslås at bybuslinje 333 udrettes til at køre direkte mellem Farum Station og Farum Kaserne via Farum Hovedgade. Dermed vil linjen give en god betjening af Farum Kaserne, som har manglet reel busbetjening hidtil. Dette betyder at linjen ikke længere betjener Slangerupvej, Farum Gydevej og Ryttergårdsvej. Linje 335 foreslås omlagt til at betjene Lillevangsvej og Ryttergårdsvej frem for Slangerupvej og erhvervsområdet internt i Farum. Linje 310R foreslås at betjene Hørmarken i begge retninger, frem for kun i den ene retning, som det er tilfældet i dag.

Dette betyder at Farum Gydevej og Gammelgårdsvej ikke vil have busbetjening. På disse tre stop er der i dag dagligt omkring 24 passagerer, som vil miste betjening, med denne løsning. Dog vil der vil være kort gangafstand (300-500m) til busstoppesteder på enten Ryttergårdsvej eller Hørmarken, hvor betjeningen øges med flere daglige afgange.

Stoppet Paltholmvej, som i dag betjenes af 380R, 333 og 335 foreslås i fremtiden kun betjent af 380R. Det vurderes at en del af brugerne i stedet med fordel kan benytte stoppested på Farum Kaserne, eller på Ryttergårdsvej. Der vil også blive arbejdet med cykelparkering på stoppested Paltholmvej for at gøre stoppet mere attraktivt for borgere som bor længere væk fra stoppet.

Farum Kaserne, Lillevangsvej og Ryttergårdsvej vil få en styrket betjening, hvor det vurderes at passagerpotentialitet er stort. En reel betjening af Farum Kaserne vil gøre det meget mere attraktivt at tage bussen frem for bilen. Her er der i dag længere gangafstand til Slangerupvej, hvor bussen kører i en sløjfe mod Farum Station og midtby frem for direkte. Samtidig styrkes betjeningen af Farum Park, som er et attraktionspunkt.

Antallet af passagerer på Farum Gydevej og Ryttergårdsvej er i dag meget lavt, hvilket kan hænge sammen med at betjeningen er enkeltrettet i sløjfen. Farum Park og Paltholmvej er de eneste stop med et væsentligt passagertal.

Med de foreslåede omlægninger, vil dele af Farum Overdrev miste en del busbetjening sammenlignet

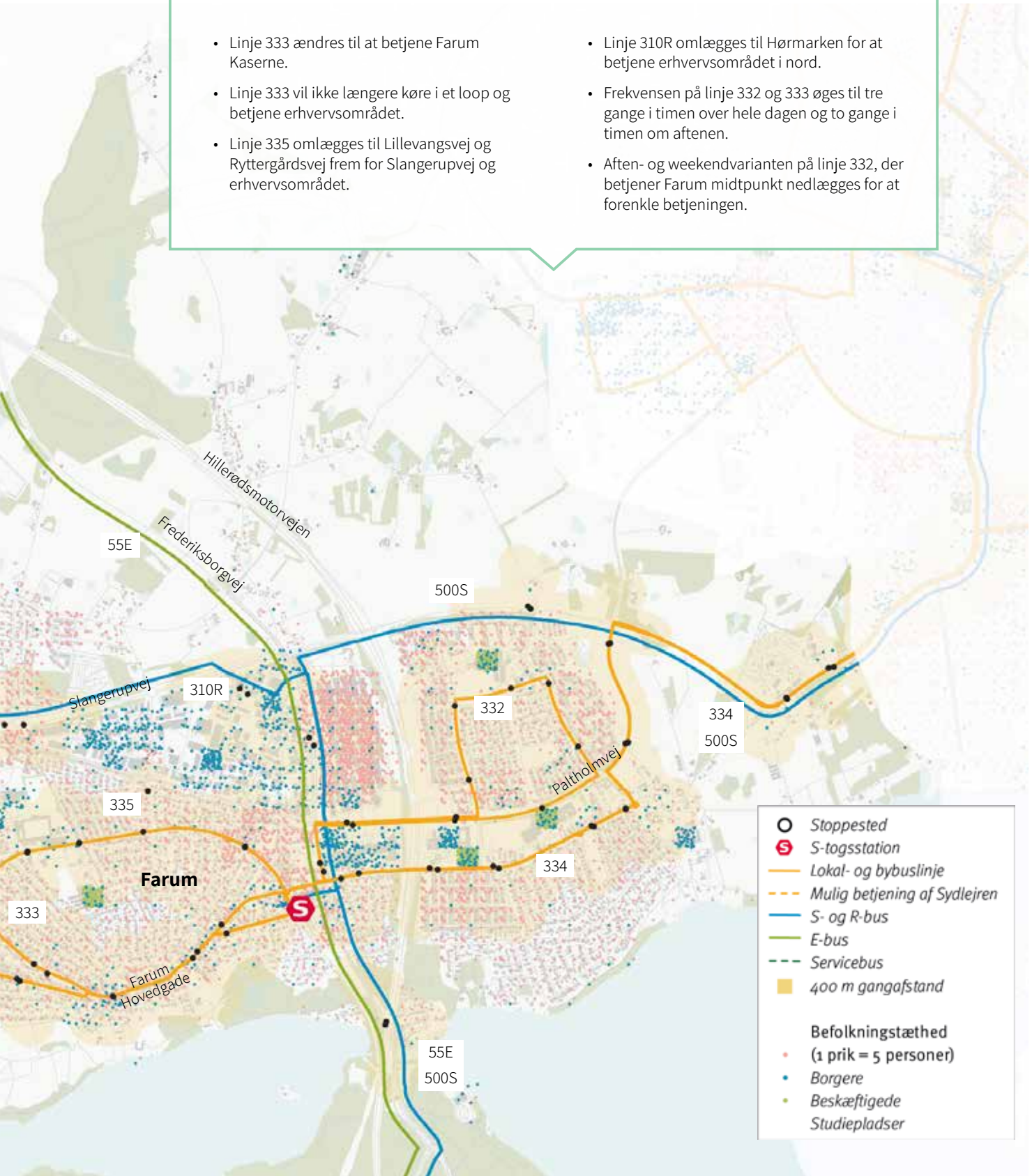
med i dag, men vil stadig være betjent med linje 310R, der kører hver halve time. Passagerer fra Farum Overdrev vil fortsat kunne anvende R-bussen, men vil også have adgang til bybussen, når den forlænges til Farum Kaserne. Det er vigtigt at etablere gode forbindelser til et nyt knudepunkt i området ved Farum Kaserne fra Farum Overdrev, for at sikre en god tilgængelighed til den kollektive trafik - også med hensyn til de mange skoleelever der bruger bybussen. Der bør etableres et ekstra stoppested på vestsiden af Lillevangsvej, for at opnå betjening i begge retninger.

Det foreslås at frekvensen på bybuslinje 332 og 333 øges til tre afgange i timen over hele dagen og to afgange i aftentimerne, hvilket betyder at der er kortere mellem afgangene, ingen varierende køreplan i dagtimerne og det er lettere at forstå for passagererne. Samtidig giver det en bedre sammenhæng til S-toget. Tilsvarende foreslås der to afgange i timen i weekenden.



Løsningsforslag på kort sigte i Farum

- Linje 333 ændres til at betjene Farum Kaserne.
- Linje 333 vil ikke længere køre i et loop og betjene erhvervsområdet.
- Linje 335 omlægges til Lillevangsvej og Ryttergårdsvej frem for Slangerupvej og erhvervsområdet.
- Linje 310R omlægges til Hørmarken for at betjene erhvervsområdet i nord.
- Frekvensen på linje 332 og 333 øges til tre gange i timen over hele dagen og to gange i timen om aftenen.
- Aften- og weekendvarianten på linje 332, der betjener Farum midtpunkt nedlægges for at forenkle betjeningen.

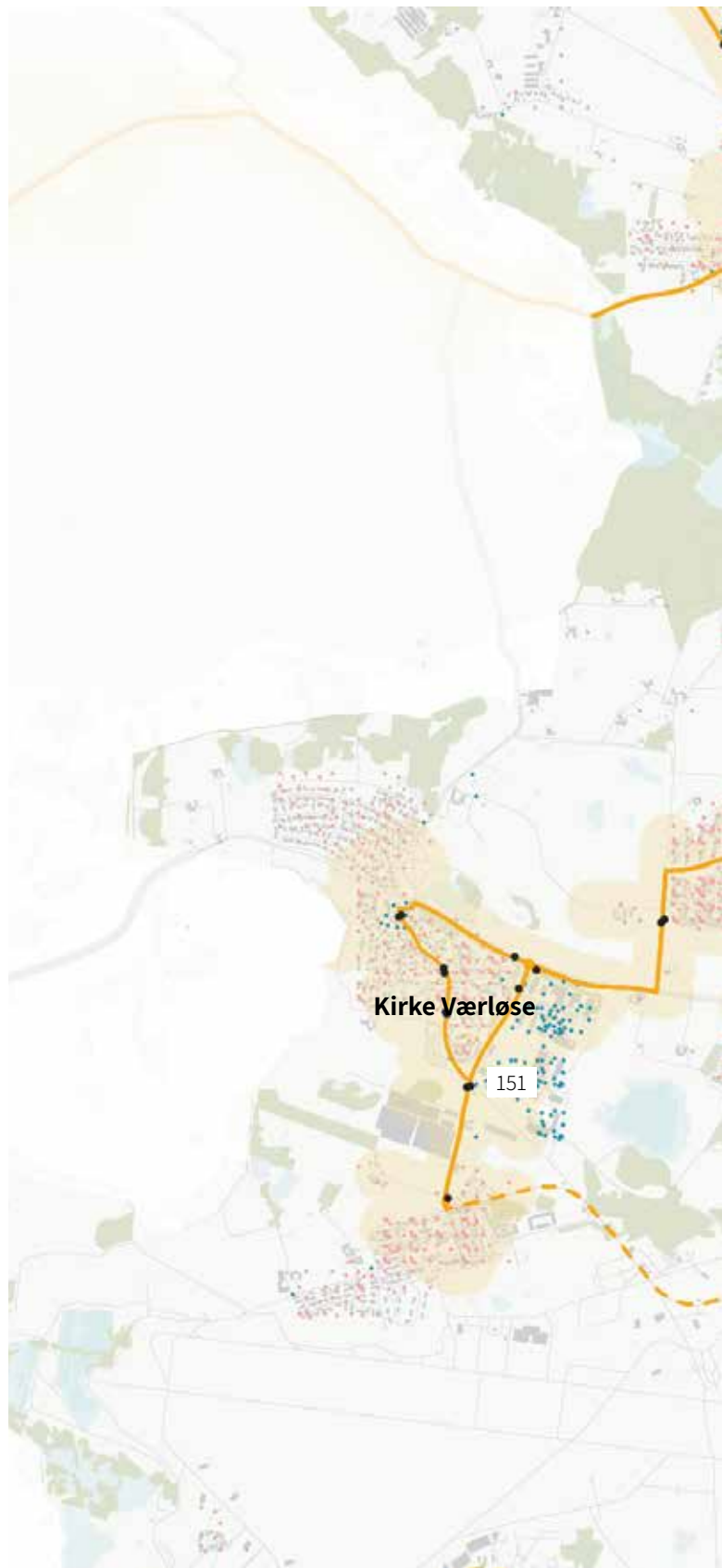


Værløse

Det foreslås at frekvensen på bybuslinje 151 øges til tre afgang i timen hele dagen og to afgang i aftentimerne, hvilket er lettere at forstå og giver bedre sammenhæng til S-toget. Der foreslås også to afgang i timen på søndage i dagtimerne. På linje 152 foreslås det at øge frekvensen til to afgang i aftentimerne på hverdage samt i dagtimerne på weekenddage.

Det har været drøftet om busnettet kunne forenkles, men bindingerne til folkeskolerne (Syvstjerneskolene og Søndersøskolen) gør at dagens linjeføringer er fornuftige. Hvis vejnettet i Laanshøj muliggjorde at linje 151 kunne betjene den sydlige del af Laanshøj kunne dette medvirke til at give en bedre betjening af området.

Det kan overvejes at omlægge linje 334 til Kirke Værløse ad Christianshøjvej på forsøgsbasis, for at vurdere om der er et behov for kollektiv trafik mellem Kirke Værløse og Farum. Dette kræver at Egedal Kommune er med på forsøget.



Løsningsforslag på kort sigte i Værløse

- Frekvensen på linje 151 øges til tre gange i timen over hele dagen og to gange i timen om aftenen.
- Frekvens på linje 152 øges i aftentimer og dagtimer i weekenden til to gange i timen.
- Forsøg med at omlægge linje 334 til at køre via Kirke Værløse.



Hareskovby

Den nuværende linjeføring for 165 er planlagt, så den sikrer god forbindelse til S-tog samt Gladsaxe Trafikplads og Herlev Hospital. Samtidig er den nuværende linjeføring vigtig for betjeningen i det nordøstlige Ballerup, hvor den skaber forbindelse til S-tog. Her er desuden også en privat skole med stort opland, hvor også en del elever forventes at komme fra Hareskovby. I fremtiden vil den også give forbindelse til Letbanen i Ring 3, hvilket vil øge linjens attraktivitet. Linjen giver betjening centralt gennem Hareskovby og giver kort gåafstand til bussen for mange borgere i området. Det har alternativt været undersøgt, om linjen kunne lægges væk fra Skovbovænget, da ruten og de nuværende busser skaber gener for beboerne her.

I stedet skulle linje 165 køre af Ravnehusvej, Skovlystevvej og Gammel Hareskovvej til Hareskov st og videre til Åvej. Omlægningen af linjen vil betyde at centrale dele af Hareskovby vil have længere til nærmeste busstoppested, og at borgere, som ikke selv kan gå eller cykle til Hareskov Station, vil miste forbindelse hertil. Der vil desuden være en forventet længere køretid som vil gøre ruten mindre attraktiv og samtidig vil den øget køretid give en merudgift. Det er også undersøgt om ruten kan køre helt uden om Ballerup og Hareskovby via Ring 4. Dette vil dog reducere betjeningen kraftigt, og mange borgere i Hareskov og Ballerup vil miste deres lokale busforbindelse.

Det er desuden undersøgt, om linjen kan betjenes med mindre busser, men dette er ikke muligt med nuværende kontrakter, da ændringen af busmateriellet vil være et kontraktbrud. Mindre busser vil heller ikke kunne imødekomme passagerbehovet i de andre kommuner. Det vurderes, at fordelene ved den nuværende linjeføring vejer tungere end effekterne ved en omlægning.

Der foreslås ikke ændringer til linje 851.

Jonstrup/Sydlejren

Det foreslås at linje 500S får stop ved Jonstrupvangvej, således at det er muligt at cykle fra Jonstrup til det nye stoppested og kunne tage S-bussen til de mange regionale mål den betjener. Dette kræver at Region Hovedstaden godkender dette og at cykelparkeringen styrkes.

Betjeningen af Sydlejren er et politisk ønske. Derfor er forvaltningen i dialog med Movia om, hvilke løsningsmuligheder der er, for at sikre en fornuftig betjening af Sydlejren. Forskellige betjeningsløsninger er pt. i spil:

- Oprettelsen af en ny buslinje mellem Værløse St. og Måløv St., der kører parallelt med linje 151 mellem Jonstrup og Værløse, og over Sydlejren (Perimetervej) mellem Jonstrup og Måløv.
- Oprettelse af en buslinje med timedrift (kun hverdage) mellem Sydlejren og Værløse st.
- Forlængelse af linje 151 fra Laanshøj over Sydlejren til Måløv Station.

På nuværende tidspunkt er sidstnævnte løsning ikke mulig, da det ikke er tilladt at køre bus på Flyvestations område. Denne løsning vurderes dog samlet set som den bedste og mest økonomiske attraktive for kommunen.



Samlet for hele Furesø

Forslaget medvirker til at forenkle busnettet i Farum og give en bedre betjening af bl.a. Farum Kaserne og Farum Park. Der skal arbejdes med at styrke knudepunkter i det samlede net, hvor der er peget på flere lokationer, som med fordel kan etableres eller opgraderes.

Samlet vurderes disse ændringer at tiltrække 0,1 mio. flere påstigere dagligt, svarende til 0,7-0,8 mio. kr. i øgede indtægter. Dermed vurderes passagerpotentialiet på de buslinjer kommunen finansierer at stige med omkring 5 % samlet set. Tilskuddet til den kollektive trafik øges dermed netto med 0,9 mio. kr. årligt.

Der bør foruden de foreslåede ændringer arbejdes med at styrke fremkommeligheden for busserne, således at rejsetiden reduceres og pålideligheden i den kollektive trafik styrkes. Særligt fokus på at prioritere busserne

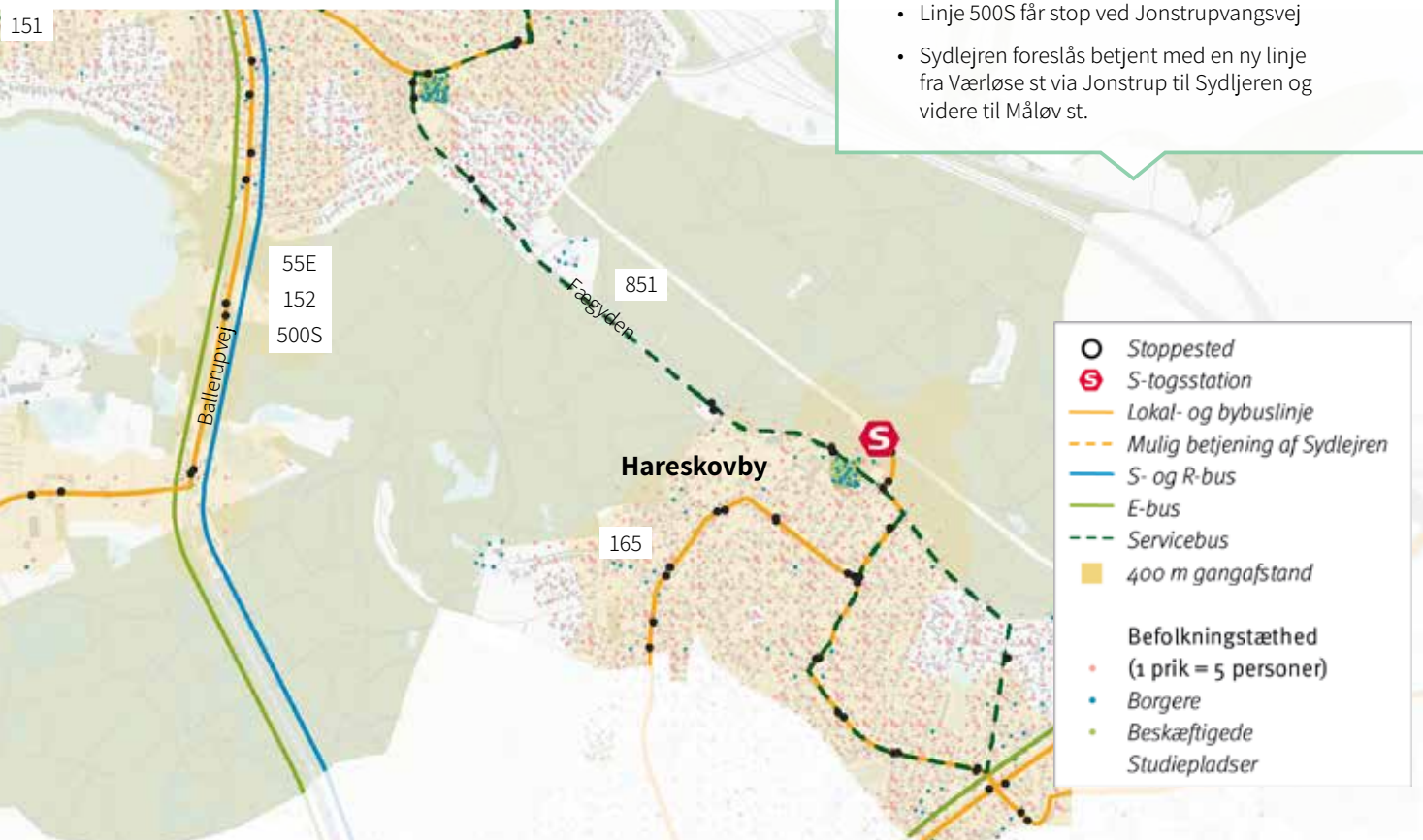
over bilen vil medvirke til at få flere til at tage bussen. Der er budgetteret midler til at forbedre fremkommeligheden i kommunen de kommende år.

Der skal igangsættes adfærds-kampagner for at få flere til at bruge den kollektive trafik, hvilket der er afsat midler til de kommende år. Der foretages mange korte bilture interne i kommunen, hvilket der skal arbejdes på at få flyttet til bæredygtig transport. Her er rejsetid og adfærd virkemidler, der kan medvirke til at lykkes med dette.

Det er estimeret at der ligger et øget passagerpotentialt ved at igangsætte disse andre tiltag i størrelsesordenen 5 % ekstra. Dog afhænger dette af de konkrete tiltag og kampagner samt hvornår de kan igangsættes.

Løsningsforslag på kort sigte i Jonstrup/Sydlejren

- Linje 500S får stop ved Jonstrupvangsvej
- Sydlejren foreslås betjent med en ny linje fra Værløse st via Jonstrup til Sydlejren og videre til Måløv st.



4.3 Løsningsforslag på lang sigt

Målsætningen i mobilitetsplanen for 2030 er at mindst 20 % af borgernes rejser foretages med kollektiv trafik, hvilket er tæt på en fordobling ift. dagens niveau på 11 %. Dette er et meget ambitiøst mål, som kræver at der arbejdes med incitamenter der både styrker serviceniveauet og prioriterer bussen. Virkemidlerne til at øge brugen af den kollektive trafik er både store infrastrukturtiltag, markant styrket busbetjening, prioritering af den kollektive trafik over bilerne, adfærds-kampagner samt attraktive og effektive knudepunkter, hvor sammenhængen i busnettet er god. Hertil kommer en byudvikling, der understøttes af en effektiv og attraktiv kollektiv trafikbetjening.

Hvis målsætningen skal nås, er det nødvendigt at busbetjeningen styrkes frem mod 2030 og her er det vigtigt at budgettet til busdriften tilsvarende øges. Som målbil-

lede herpå er det overordnet set vurderet, at tilskuddet til den kollektive trafik skal øges årligt med omkring 9 mio. kr. i 2030. Dette betyder at det årlige driftstilskud gradvist skal øges for at nå de 9 mio. kr. ekstra i 2030. De 9 mio. kr. ekstra i årligt driftstilskud er baseret på en forudsætning om at de ”resterende” passagerer op til de 20 % vil koste omkring det halve af dagens tilskud per passager. Dette er ud fra en betragtning om at en stor del af linjestrukturen for den fremtidige betjening er på plads, men at der skal investeres i yderligere at styrke busnettet i kommunen.

Styrket busbetjening

Dette betyder at vejen frem mod målsætningen er at styrke busbetjeningen løbende, hvilket kræver at nettotilskuddet til busbetjening øges år for år frem mod 2030. Dette er illustreret med den røde linje, hvor det

Roadmap

Figuren illustrerer sammenhængen mellem øget nettotilskud til busbetjening og passagerandel samt de tilhørende investeringer i at gøre den kollektive trafik mere effektiv og attraktiv frem mod 2030.

Passagerandel

20%
17%
14%
11%

Fremkommelighedstiltag

Styrkelse af knudepunkter

Adfærds-kampagner

2022

2025

ses at tilskuddet stiger mest i starten, da det tager tid at tilvænne kunder til at bruge den kollektive trafik.

Fremkommelighed

Der vil allerede på kort sigt være behov for at styrke fremkommeligheden for busserne, således at de prioriteres i trafikken. Dermed skal der de kommende år investeres en del midler i fremkommelighedstiltag (illustreret med blå). Der er i kortlægningen vist hvor der bl.a. kan være behov for at forbedre fremkommeligheden, men der bør igangsættes et arbejde med at finde hvor der er behov for forbedringer og hvilke tiltag der giver de ønskede virkninger. Der pågår allerede et arbejde med at etablere en BRT-linje på Ring 4, hvilket også inkluderer Furesø Kommune. Tilsvarende kunne det være relevant at undersøge om f.eks. en højklasset busløsning på Hillerød motorvejen kunne medvirke til at få flere til at rejse med kollektiv trafik, eller om der er andre mere højklassede løsninger,

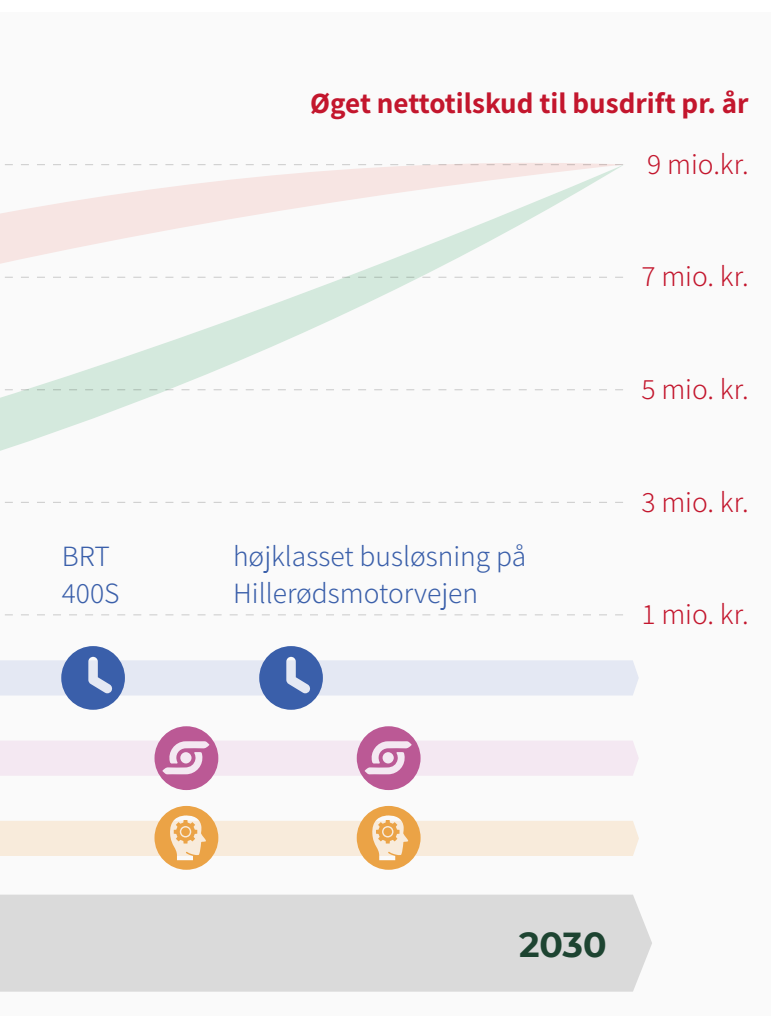
der kan være attraktive.

Der pågår også undersøgelser af at forlænge S-toget fra Farum til Allerød eller Hillerød, men det ligger efter 2030, hvorfor det ikke er vist på ovenstående roadmap.

Adfærdskampagner

Der skal også igangsættes adfærdskampagner for at få flere til at anvende den kollektive trafik (illustreret med orange). Dermed skal det undersøges hvilke målgrupper kampagnerne skal rettes mod og hvilken type kampagne der virker.

Det ses at der er mange initiativer, der skal igangsættes og implementeres for at kunne nå målsætningen om de 20 %, hvor det først vil være frem mod 2030 at effekterne for alvor ses i passagerandelen (illustreret med grønt). Sammenhængen med S-toget spiller en vigtig rolle i at løfte det samlede passagerantal.



Initiativer på lang sigt

Frem mod 2030

- Styrket busbetjening hvert år (nettotilskud øges årligt)
- Fremkommelighedstiltag, der sikrer hurtigere og mere pålidelig busbetjening
- BRT på 400S
- Andre højklassede busløsninger eller BRT-løsninger (Hillerødsmotorvejen)
- Løbende styrkelse af mobilitetsknudepunkter
- Adfærdskampagner der fremmer brugen af den kollektive trafik

Efter 2030

- Flere afgange på S-toget grundet førerløs drift vil give flere passager
- S-tog til Hillerød?



FURESØ
KOMMUNE