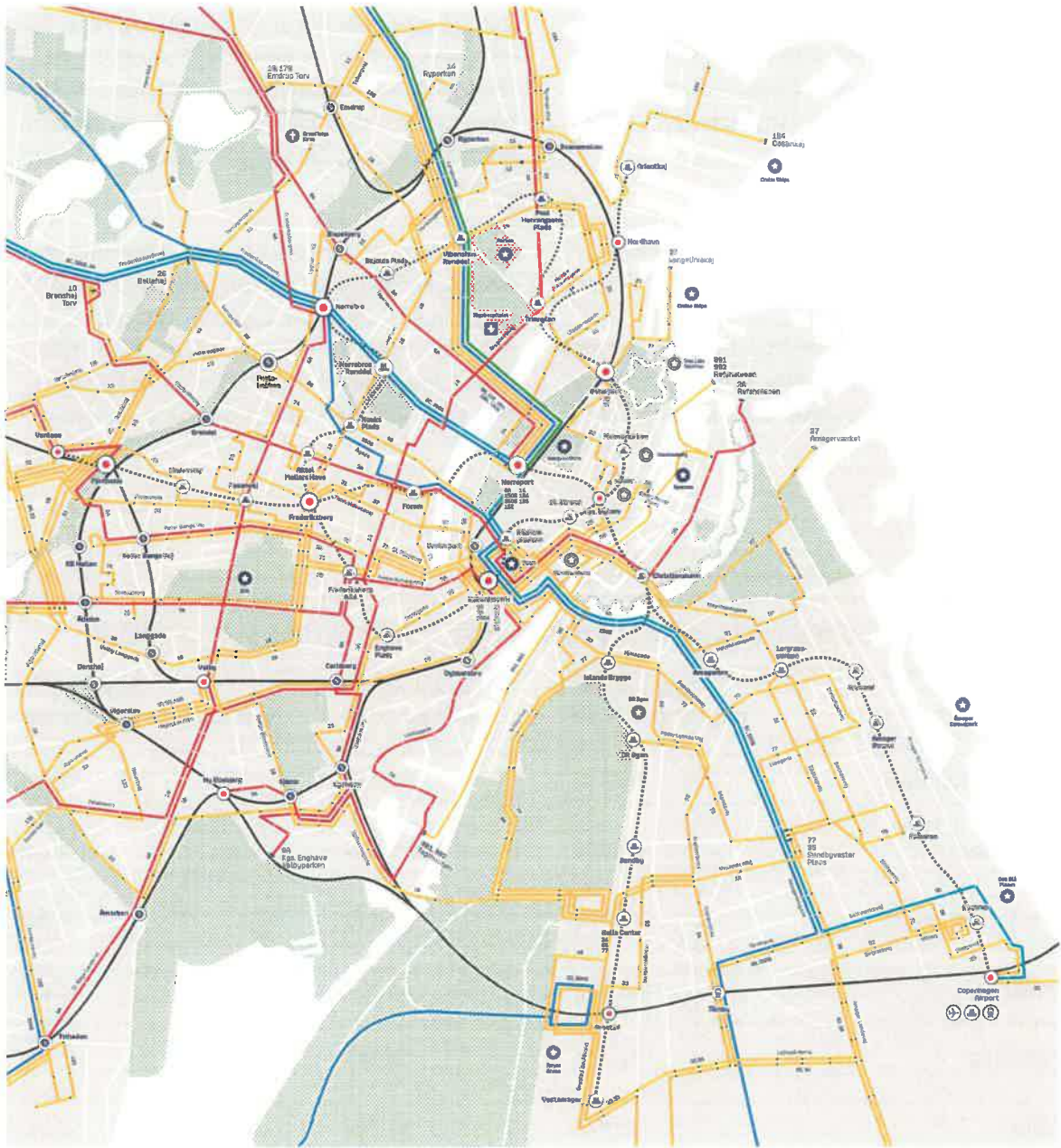


5.10 Københavns Kommune



Nøgletal Københavns Kommune (fra sept. 19 til feb. 20)

 Kollektive rejser: +12 pct.

 Rejsetid: -8 pct.

 Rejser med Metro: fra 30 pct → 44 pct.

 Andel skift: uændret

Med 17 nye metrostationer i København og på Frederiksberg kom der mange nye steder for busserne at betjene. Nyt Bynet indebar således mange ændringer for kunderne i de to kommuner. I de følgende afsnit beskrives fokusområder, resultater på bydelsniveau, udviklingen af knudepunkter og skift, samt anbefalinger for Københavns kommune.

Københavns Kommune i nøgletal på bydelsniveau

Alle bydele med nye metrostationer, oplever markant vækst i antallet af rejser; Indre By (12 pct.), Nørrebro (30 pct.), Vesterbro (24 pct.) og Øster-

bro (19 pct.). Fra Nørrebro er antallet af rejser til Frederiksberg Øst fordoblet.

Særligt iøjnefaldende er, at Amager Øst/Vest har en vækst på 7 pct. primært i kraft af koblingen mellem M1/M2 og Cityringen på Kongens Nytorv. Flere andre bydele oplever også vækst, om end mere begrænset. Brønshøj/Husum havde et fald på 3 pct.

Københavns Kommune har samlet fået en betydelig rejsetidsgevinst på gennemsnitligt to minutter pr. rejse. I bydelene med nye metrostationer er rejsetidsgevinsten mere markant, fx er rejsetiden faldet med tre minutter for rejser fra både Nørrebro, Østerbro og Vesterbro/Kgs. Enghave.

Tabel 5.6: Udviklingen af antallet af rejser, med start i bydele i København

Start bydel	Antal rejser september 2019	Antal rejser februar 2020	Ændring fra september - februar pct.
Amager Øst/Vest	66.416	71.128	7 pct.
Bispebjerg	21.641	21.959	1 pct.
Brønshøj/Husum	13.785	13.413	-3 pct.
Indre By	141.098	157.791	12 pct.
Nørrebro	32.744	42.447	30 pct.
Valby	33.770	35.702	6 pct.
Vanløse	14.610	16.040	10 pct.
Vesterbro/Kgs. Enghave	18.965	23.564	24 pct.
Østerbro	45.253	53.889	19 pct.

Tabel 5.7: Udviklingen i skift for rejser med start i bydele i Københavns Kommune

Start bydel	Gns. skift pr. rejse, februar 2020	Ændring fra september - februar pct.
Amager Øst/Vest	0,70	8 pct.
Bispebjerg	0,76	3 pct.
Brønshøj/Husum	0,74	3 pct.
Indre By	0,39	2 pct.
Nørrebro	0,71	-8 pct.
Valby	0,56	4 pct.
Vanløse	0,64	6 pct.
Vesterbro/Kgs. Enghave	0,60	-6 pct.
Østerbro	0,58	-9 pct.

Samlet set er antallet af skift uændret i København, men fordelingen på bydele er mere differentieret. I de bydele, der ikke har fået nye metrostationer, er andelen af skift steget. Det hænger tæt sammen med, at busnettet blev designet til at sikre sammenhæng mellem busnettet og Cityringen. I de bydele, der har fået nye metrostationer, er skifteandelen faldet, fordi nye direkte forbindelser er blevet mulige med Cityringen. Nedenstående tabel 5.9 viser, at andelen af rejser, hvor metro indgår, er steget i alle bydele.

Andelen af metroture er vokset i samtlige bydele, og på nær i Brønshøj/Husum er der flere kollektive rejser. I de bydele der ikke har fået en ny metrostation, er andelen af skift pr. rejse steget, samtidig med at rejsetiden er faldet. De bydele

hvor Cityringen har betydet markante rejsetidsgevinster, ses samtidig en væsentlig vækst i antal rejser.

Det generelle billede efter åbningen af Nyt Bynet og inden COVID-19-pandemien er derfor, at der er sket det ønskede skift fra bus til metro, at det samlede net af bus og metro har givet et bedre produkt for kunderne, og at det er lykkedes at sikre en god sammenhæng mellem busnettet og metron.

Tabel 5.8: Udviklingen i rejsetid, for rejser med start i bydele i Københavns Kommune

Start bydel	Gns. rejsetid pr. rejse (min) februar 2020	Ændring fra september - februar pct.
Amager Øst/Vest	21	-3 pct.
Bispebjerg	23	-6 pct.
Brønshøj/Husum	24	-2 pct.
Indre By	22	-10 pct.
Nørrebro	21	-13 pct.
Valby	21	-3 pct.
Vanløse	19	-4 pct.
Vesterbro/Kgs. Enghave	21	-13 pct.
Østerbro	20	-14 pct.

Københavns Kommune, Knudepunkter og skiftesteder

Tabel 5.10 viser antallet af skift ved de skiftesteder i København, hvor antallet af skift har ændret sig med mere end +/- 1.500 pr. hverdag fra september 2019 til henholdsvis november 2019 og februar måned 2020.

Oversigten viser markante ændringer i skiftemønstrene på mange af de store knudepunkter, så metrostationerne på Cityringen har fået en virkelig stærk position. Ser man på februar 2020, er der tendens til, at antal skift omkring Cityringen falder en smule, mens det stiger andre steder. Formentlig er det dels et udtryk for, at nyhedseffekten vedr. Cityringen har fortaget sig, men

data kan også være påvirket af, at november er en "ren" arbejds måned, mens der er vinterferie i februar, der skubber lidt til rejsemønstrene.

Som ventet er der i februar væsentligt færre skift på Nørreport Station, til gengæld er der flere skift især på Hovedbanegården og Østerport. Dette på trods af, at transfertunnellerne på de to stationer ikke var færdige i februar 2020.

Kongens Nytorv er gået fra at være et vigtigt skiftested bus/metro til nu at være det centrale skiftested mellem Cityringen og M1/M2 med kun ganske få skift til bus.

Cityringen har givet flere og bedre skiftemuligheder. Her kan særligt fremhæves Nørrebro Station

Tabel 5.9: Andele af rejser, hvor metro indgår, før/efter Nyt Bynet

Start bydel	September 2019	Februar pct.
Amager Øst/Vest	73 pct.	76 pct.
Bispebjerg	12 pct.	19 pct.
Brønshøj/Husum	10 pct.	16 pct.
Indre By	30 pct.	45 pct.
Nørrebro	15 pct.	47 pct.
Valby	9 pct.	14 pct.
Vanløse	41 pct.	45 pct.
Vesterbro/Kgs. Enghave	8 pct.	35 pct.
Østerbro	16 pct.	39 pct.

med 5.300 skift bus/metro med 4A og især 5C som de vigtigste linjer. Skjolds Plads Station med op mod 2.800 skift mellem 6A og Cityringen er blevet et stort skiftested ligesom Vibenshus Runddel Station med 3.500 skift bus/metro med 15E/150S som de vigtigste linjer. Omvendt er der næsten ingen, der skifter mellem bus og tog/metro ved Kongens Nytorv og Østerport, idet Cityringen som ventet helt har overtaget betjeningen.

Aktuelle fokusområder i København

Lokal betjening i Valby

Omlægningen af linje 1A til også at betjene Folehaven og Gl. Køge Landevej i stedet for Viger-

slev Allé. medførte kritik. I den første opfølgning i starten af 2020, viste analyserne samtidig, at 1A gav en markant fremgang i passagertallet for Folehaven, men også et fald i benyttelsen på Vigerslev Allé og et markant dyk i skift mellem bus og S-tog ved Vigerslev Allé Station på Ringbanen.

Hvidovre og Københavns kommuner blev ved trafikbestilling 2021 enige om en løsning, der fastholder den nuværende linje 1A. Men med en ny linje 11 etablerer kommunerne en mere direkte busforbindelse fra Rådhuspladsen til Byvej i Hvidovre Kommune. Vigerslev Allé får med den ny linje flere afgangene end nuværende linje 10.

Linje 10 vil fremover køre mellem Brønshøj og Åmarken station, mens linje 23 og 133 får en

Tabel 5.10: Skift for bus, tog og metro før/efter Nyt Bynet

Start bydel	September 2019	November 2019	Februar 2020	Ændring fra september - februar pct.
København H St.	55.600	64.600	61.700	6.100
Kongens Nytorv St.	5.500	30.600	26.900	21.400
Nørrebro St.	6.000	14.700	13.900	7.900
Nørreport St.	76.700	55.000	62.000	-14.700
Østerport St.	6.800	11.200	11.800	5.000
Vibenshus Runddel St.	800	4.200	3.600	2.800
Skjolds Plads St.	0	3.200	2.800	2.800
Enghave Plads St.	100	2.200	2.200	2.100
Amagerbro St.	4.700	6.300	6.800	2.100
Hellerup St.	13.800	15.900	16.600	2.800
Ny Ellebjerg St.	5.500	5.900	7.200	1.700
Poul Henningsens Plads St.	500	1.900	1.800	1.300
Vesterport St.	5.100	3.300	3.700	-1.200
Bispebjerg St.	3.100	2.300	2.700	-400
Nordhavn St.	2.600	800	900	-1.700

mere direkte rute, så linjerne bliver mere attraktive. Omlægningerne implementeres ved køreplansskiftet 27. juni 2021.

Linje 23

En af de mest markante ændringer i busbetjeningen i København i "Nyt Bynet" var at omlægge linje 1A væk fra indre By, hvor Cityringen overtog betjeningen. Som supplement til Cityringen kører linje 23 (Hovedbanegården – Dronningens Tværgade samt Østerport Station – Trianglen). Der har været kritik fra naboområderne, idet en del har måttet ændre rejsemønstre for at komme til Indre by. Passagertallet for linje 23 gennem indre by er meget lavt idet Cityringen som ventet har overtaget betjeningen. Mange skift sker nu mellem S-tog og Cityringen ved Hovedbanegården og Østerport i stedet for direkte med bus og samlet har der været stigning i kollektive rejser i Indre by.

Derfor ser Movia ikke et grundlag for at ændre linjen.

Havnesnittet

En del af buslinjerne over havnesnittet blev ændret ifm. Nyt Bynet, særlig over Knippelsbro. Linje 9A og linje 350S blev fjernet fra Knippelsbro og linje 2A omlagt til kun at køre mod Refshaleøen. Linje 31, overtog funktionen som det primære forbindelsesled mellem Sjælland, Christianshavn og den østlige del af Amager. Denne omlægning har resulteret i et fald i buspassagerer over Knippelsbro på 5 til 6 tusinde dagligt – svarende til ca. 40 pct.

Nyt Bynet medførte kun en enkelt ændring i buslinjerne over Langebro, hvor linje 68 erstattede linje 12. Linje 250S blev desuden ændret til at køre til Dragør. Samlet har det resulteret i en stigning i buspassagerer på omkring 2.000 dagligt – svarende til ca. 15 pct.

Sjællandsbroen er gået fra at have betjening af linje 4A og linje 34, til kun at have betjening af

linje 18. Det har resulteret i et fald på omkring 1.000 buspassagerer dagligt – svarende til ca. 20 pct., hvilket næsten svarer til passagertallet på linje 34. Nyt Bynets påvirkning på Amagermotorvejsbroen, hvor kun linje 500S kører, både før og efter, er minimal.

Samlet set har Nyt Bynet resulteret i et fald på ca. 4.500 daglige buspassagerer over havnesnittet.

Til gengæld er metropassagertallet over havnesnittet steget med ca. 12.000 dagligt, så nettoreultatet for den kollektive trafik over havnesnittet – er en samlet stigning i størrelsesordenen 7.500 daglige passagerer. Områder på Amager, der er dækket med den eksisterende metro, har med Cityringen opnået endnu bedre muligheder for at komme rundt i den øvrige by.

Linje 18

Der er til tider kapacitetsmæssige udfordringer mellem Valby Station og Sjælør Station, særligt ifm. mødetider for skoler og gymnasier på Sjælør Boulevard. Det todelte stop ved Valby St. medvirker til ujævn fordeling af passagererne og klumpning af busserne.

I sensommeren 2021 forventer Movia og Københavns Kommune derfor at igangsætte et forsøg, hvor der oprettes et ekstra stoppested på Lyshøjgårdsvej tæt på Toftegårds Allé.

Linjens mest benyttede strækning, mellem Valby St. og Bella Center metrostation på Amager, bør undersøges ift. en øget frekvens. Linje 18's fastholdelse af linje 4A's passagerniveau over havnesnittet efter Nyt Bynet, samt udbygningen af Sydhavnen og Bella og Vejlands kvarterer på Amager, gør en sådan vurdering relevant frem mod Sydhavnsmetroens åbning i 2024.

Som opfølgning på Nyt Bynet evalueringen arbejdes der derfor med en særskilt evaluering af linje 18, der belyser flere scenarier og deres

konsekvenser – til brug ved den ordinære trafikbestillingsproces for 2022 og langsigtet frem mod Sydhavnsmetroens åbning i 2024.

Ny Ellebjerg

En væsentlig årsag til omlægningen af linje 1A ad Gammel Køgelandevej – Folehaven var ønsket om at forbedre koblingen til Regionaltog og S-tog på Ny Ellebjerg Station og på sigt Sydhavnsmetroen. Dette med henblik på at give det centrale Hvidovre med Hospitalet og Folehaven bedre forbindelse til de mange togforbindelser. Men der har været rejst kritik af, at gangafstanden ved skift mellem bus og især S-tog er meget lang.

Med styrkelsen af busbetjeningen af stationen var der i februar 2020 allerede sket en stigning i skift bus - tog fra ca. 500 til ca. 1.100 dagligt.

Movia anbefaler, at der frem mod åbningen af Sydhavnsmetroen i 2024 gennemføres forbedringer af skifteforholdene fra Ny Ellebjerg Station til busserne på Gammel Køgelandevej.

Platanvej – Frederiksberg Allé Station – Vesterbrogade

Fokuseringen på Frederiksberg Allé Station som nyt stort knudepunkt har haft afledte konsekvenser. To A-buslinjer på den relativt smalle Platanvej har affødt mange negative kommentarer fra beboere på vejen, ligesom koncentrationen af buslinjer forbi metrostationen har efterladt Vesterbrogade mellem Platanvej og Værnedamsvej uden busbetjening. Det er på den baggrund aftalt med Frederiksberg og Københavns Kommuner, at Movia udarbejder et forslag til justering af betjeningen af området med fortsat fokus på metrostationen som centralt skiftested, men med færre busser ad Platanvej og genoptaget betjening af Vesterbrogade.