

19. september 2016

Bynet-2019 - forslag til strategisk busnet – Københavns Kommune

Nærværende notat er udarbejdet til brug for tekniske drøftelser, og giver en status på teknisk niveau for arbejdet med det strategiske net, som er indeholdt i forslag til Trafikplan 2016. Forslaget er i politisk høring frem til 5. december 2016. Spørgsmål til brug for den politiske drøftelse kan rettes til Movias administration.

Indhold

1. Baggrund	2
1.1 Forudsætninger	2
2. Nuværende strategisk busnet.....	2
3. Forslag til strategisk busnet i 2019.....	3
3.1. Forslag til højklassede buslinjer i Københavns Kommune.....	4
3.1.1 Amager Vest.....	5
3.1.2 Amager Øst.....	8
3.1.3 Bispebjerg.....	11
3.1.4 Brønshøj-Husum	14
3.1.5 Indre By	16
3.1.6 Nørrebro	19
3.1.7 Valby.....	22
3.1.8 Vanløse.....	25
3.1.9 Vesterbro-Kongens Enghave	27
3.1.10 Østerbro.....	30

3.2. Dækningsgrad i forhold til i dag	32
3.3. Forventede passagertal og økonomi	36

1. Baggrund

Etableringen af Cityringen i Københavns- og Frederiksberg Kommune vil medføre, at en række buslinjer vil køre parallelt med Cityringen og derved miste en stor mængde passagerer, da disse linjer dækker samme rejserelationer som Cityringen. Det vurderes, at ca. 34 mio. passagerer årligt vil flytte fra bus til metro. For at sikre bedst mulig sammenhæng mellem bus og metro, vil en række buslinjer med fordel kunne omlægges, mens en række linjer kan styrkes for at fungere som centrale tilbringerlinjer til metrosystemet, og skabe bedre sammenhæng i den kollektive trafik, og derved få udbytte af investeringen i metroen.

Movia har i forbindelse med Trafikplan 2016 udarbejdet et forslag til udformningen af det strategiske busnet efter åbning af Cityringen. Fokus har været på at forfølge de politiske målsætninger om at skabe et mere effektivt bussystem samt at forbedre sammenhængen mellem busserne og banerne.

Dette notat beskriver rejsemulighederne for kommunens borgere i forslaget til strategisk busnet i Københavns Kommune, samt afledte konsekvenser for det lokale busnet. Notatet giver ligeledes en beskrivelse af, hvor mange af kommunens borgere der forventes dækket med kollektiv trafik i 2019.

1.1 Forudsætninger

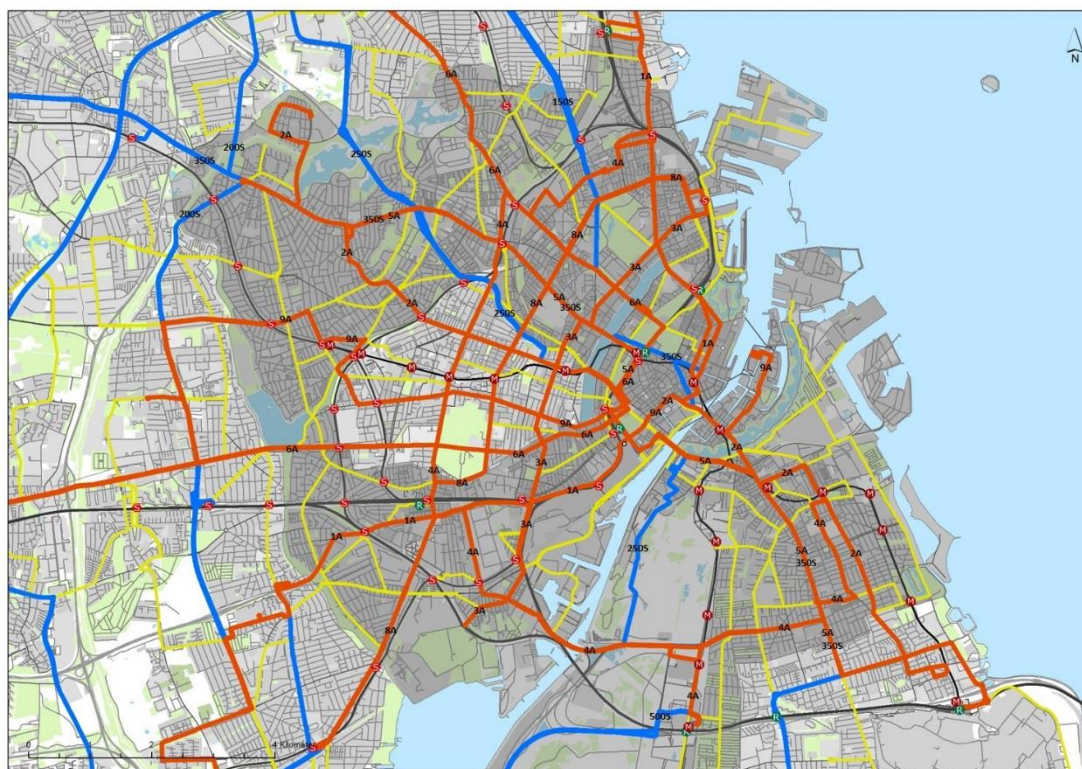
Notatet beskriver forslaget til det *strategiske busnet* i kommunen. Der er dog også arbejdet med et første forslag til lokale buslinjer, da disse naturligvis er en del af det samlede kollektive transportsystem. Forslag til lokale buslinjer er kun overordnet beskrevet i notatet, da der i det kommende arbejde følger en nærmere drøftelse af de lokale buslinjer.

Det er vigtigt at fastslå, at *linjenumre* beskrevet i notatet *skal betragtes som arbejdstitler*. Arbejdstitlerne er medtaget, da de gør forslaget lettere at forklare og forstå, men der er indtil videre kun tale om arbejdstitler. I det kommende arbejde, skal linjenumre for det strategiske busnet og de lokale linjer defineres.

2. Nuværende strategisk busnet

Det nuværende strategiske busnet i Københavns Kommune fremgår af figur 1. Det strategiske busnet i Københavns Kommune står i dag for at transportere ca. 75 procent af det samlede antal buspassagerer i kommunen og timeforbruget udgør ca. 65 procent af det samlede antal timer til busdrift i kommunen. S-linjerne finansieres af Region Hovedstaden.

Figur 1. Nuværende strategisk net i København



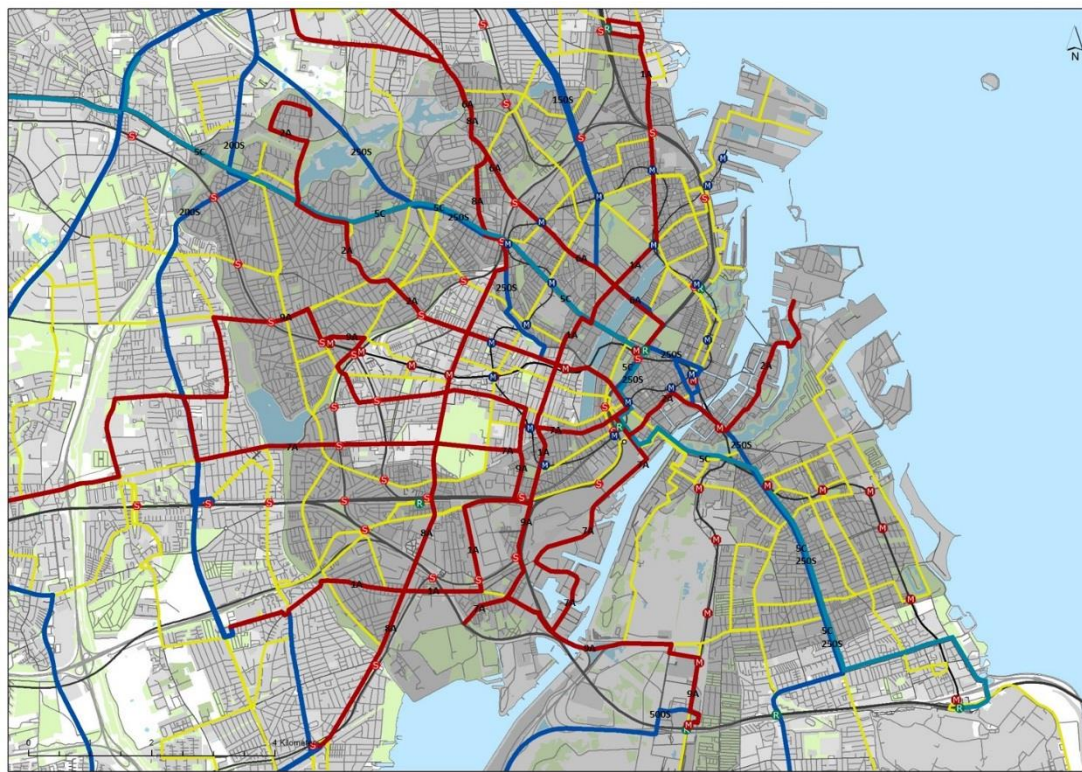
Figur 1: Nuværende strategisk busnet i Københavns Kommune. A-linjer er markeret med rødt, S-linjer med blåt. Lokale buslinjer er markeret med gult.

I Københavns Kommune kører der i dag 13 strategiske buslinjer, fordelt på otte A-buslinjer (linje 1A, 2A, 3A, 4A, 5A, 6A, 8A og 9A) samt fem S-buslinjer (linje 150S, 200S, 250S, 350S og 500S). Sammen med S-tog og metroen betjener de strategiske buslinjer de vigtigste korridorer i kommunen.

3. Forslag til strategisk busnet i 2019

I forslaget til strategisk net i 2019 indgår der i alt 11 strategiske buslinjer i Københavns Kommune fordelt på syv A-buslinjer (1A, 2A, 5C, 6A, 7A, 8A og 9A) og fire S-buslinjer (150S, 200S, 250S og 500S). Linje 3A, 4A og 350S nedlægges som selvstændige linjenumre. Betjeningen på disse strækninger i kommunen overtages de fleste steder af andre linjer, i nogle tilfælde af en anden strategisk buslinje, i andre tilfælde af en lokal buslinje.

Figur 2: Forslag til strategisk busnet i Københavns Kommune i 2019



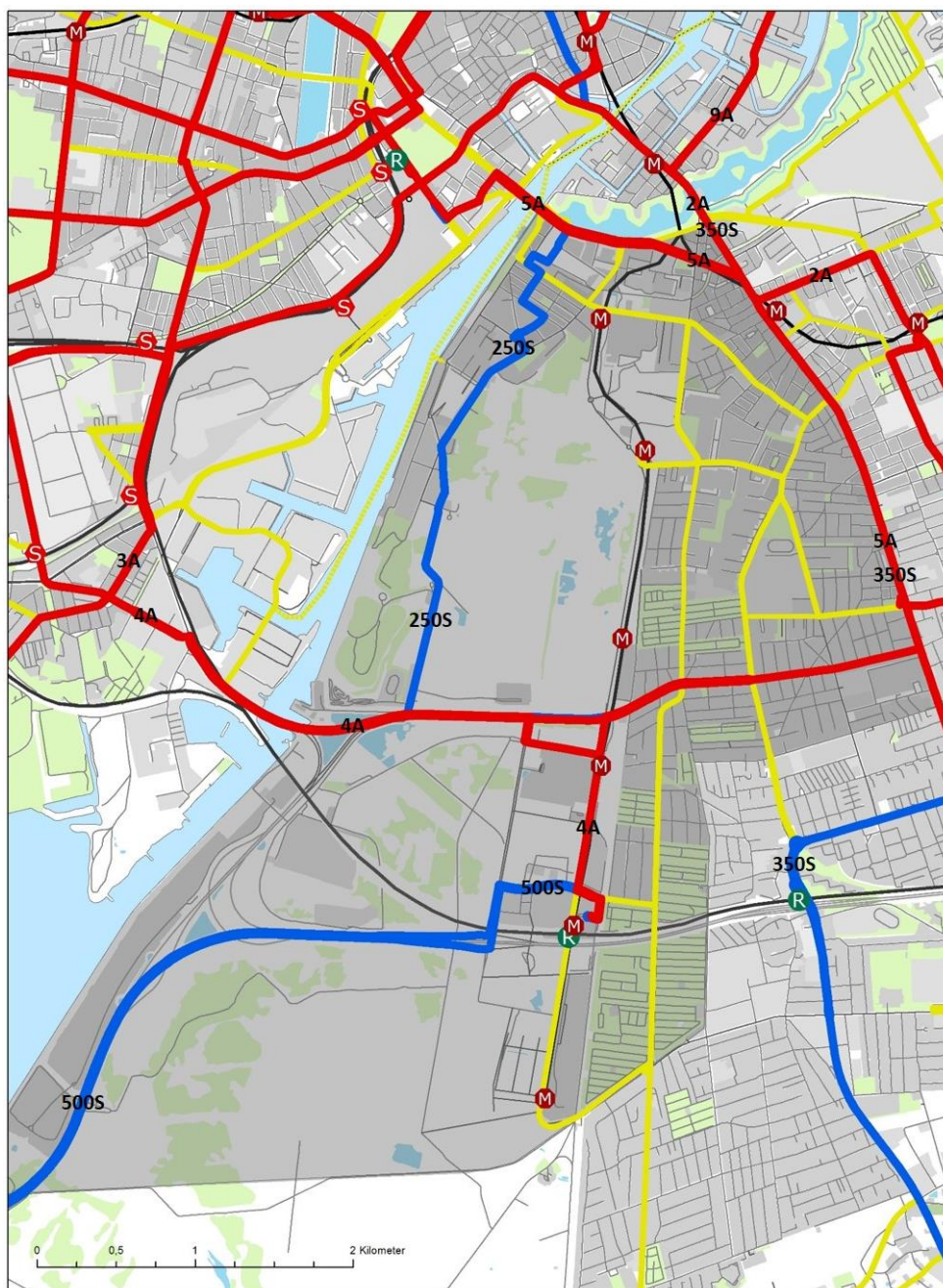
Figur 3: Forslag til strategisk busnet i Københavns Kommune i 2019. Forslag til A-linjer er markeret med mørkerødt (linje 5C dog med +Way-blå), forslag til S-linjer er markeret med mørkeblå. Strækninger og korridorer der foreslås betjent med lokale buslinjer er markeret med gult. Linjenumre skal betragtes som arbejdstitler.

3.1. Forslag til strategisk busnet i Københavns Kommune

Nedenstående beskrives de enkelte linjeforslag i det strategiske busnet i Københavns Kommune. Beskrivelserne er opdelt i Københavns 10 bydele.

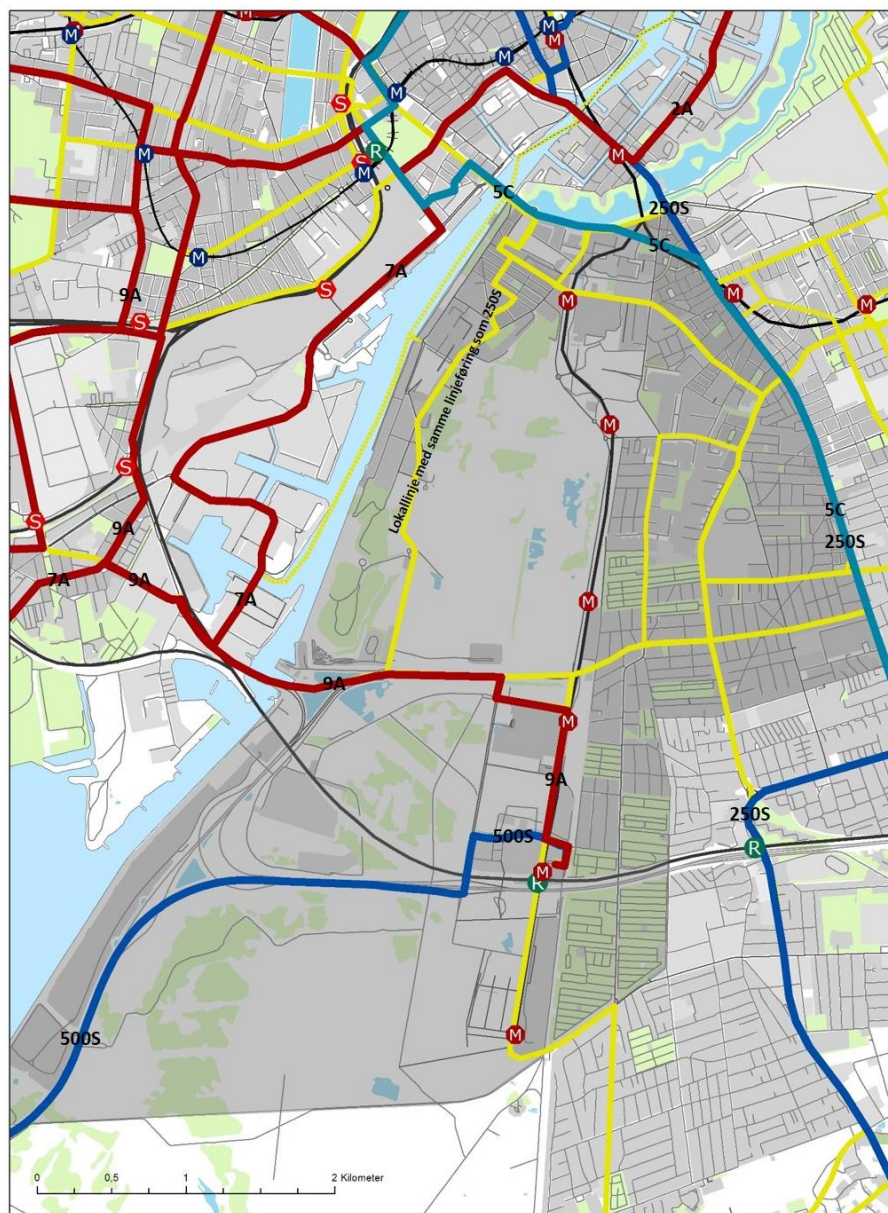
3.1.1 Amager Vest

Figur 3: Nuværende strategisk busnet i Amager Vest



Figur 4: Nuværende strategisk busnet i og omkring Amager Vest-bydel. A-linjer er markeret med rødt, S-linjer med blå. Strækninger betjent med lokale buslinjer er markeret med gult.

Figur 4: Forslag til strategisk busnet i Amager Vest



Figur 5: Forslag til strategisk busnet i og omkring Amager Vest-bydel. Forslag til strækninger betjent med A-bus er markeret med mørkerød, forslag til strækninger betjent med S-bus markeret med mørkeblå. Linje 5C (nuværende linje 5A) er markeret med +Way-farven turkisblå. Strækninger, der foreslås betjent med lokale buslinjer, er markeret med gul. Linjenumre skal betragtes som arbejdstitler.

Linje 2A foreslås ændret på Amager, således at linjen fra Christianshavn Station fortsætter via Holmen til Refshaleøen, og styrker dermed betjeningen af bl.a. Margretheholmen. Forslaget om omlægning mellem Christianshavns Torv og Kastrup Station skyldes, at linje 2A i dag mellem Lergravsparken Station og Kastrup Station ikke kører med tilstrækkelig frekvens til at opfylde produktkravene til en A-buslinje samt at linje 2A i dag kører relativt parallelt med den nuværende metro til lufthavnen. Strækningen mellem Kastrup Station og Christianshavns Torv foreslås i stedet betjent af en mere lavfrekvent lokal buslinje.

Den nuværende linje 4A's A-busbetjening mellem Lergravsparken Station og Bella Center Station foreslås nedlagt. Dette skyldes, at den nuværende betjening, hvor hver anden tur fra Bella Center Station kører til Ørestad Station, og hver anden kører til Lergravsparken Station via Sundbyvester Plads, ikke opfyldes kravene til frekvens på en A-buslinje. I stedet foreslås den tværgående forbindelse på Amager mellem Lergravsparken Station og Bella Center Station og videre mod Valby Station overtaget af en lokal buslinje, som sikrer samme frekvens som linje 4A.

Fra Ørestad Station/Bella Center Station vil linje 9A sikre højfrekvent forbindelse til bl.a. Carlsberg Station og videre mod Cityringen ved Frederiksberg Allé Station via bl.a. Mozarts Plads.

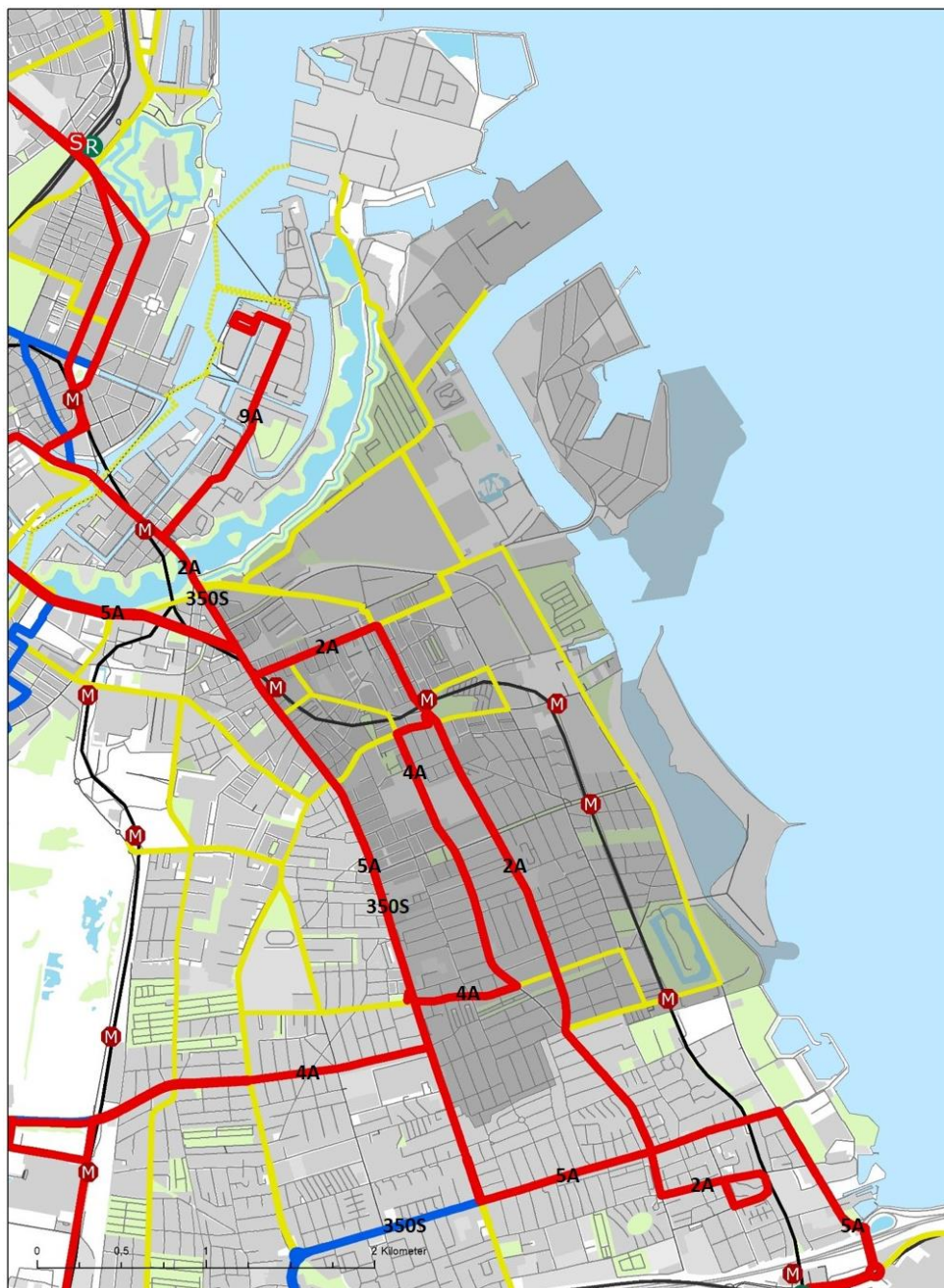
Linje 5A foreslås at fortsætte uændret efter 2019, og sikrer dermed højklasset busdrift på Amagerbrogade og forbindelserne til bl.a. lufthavnen og hovedbanegården.

Linje 350S nedlægges som selvstændigt linjenummer, og betjeningen i den nuværende linje 350's korridor på Amager overtages af en ny linje 250S. Den hidtidige betjening på Amager af bl.a. Islands Brygge og forbindelsen til Bella Center Station med linje 250S overtages af en ny, lokal buslinje.

Linje 500S fortsætter uændret.

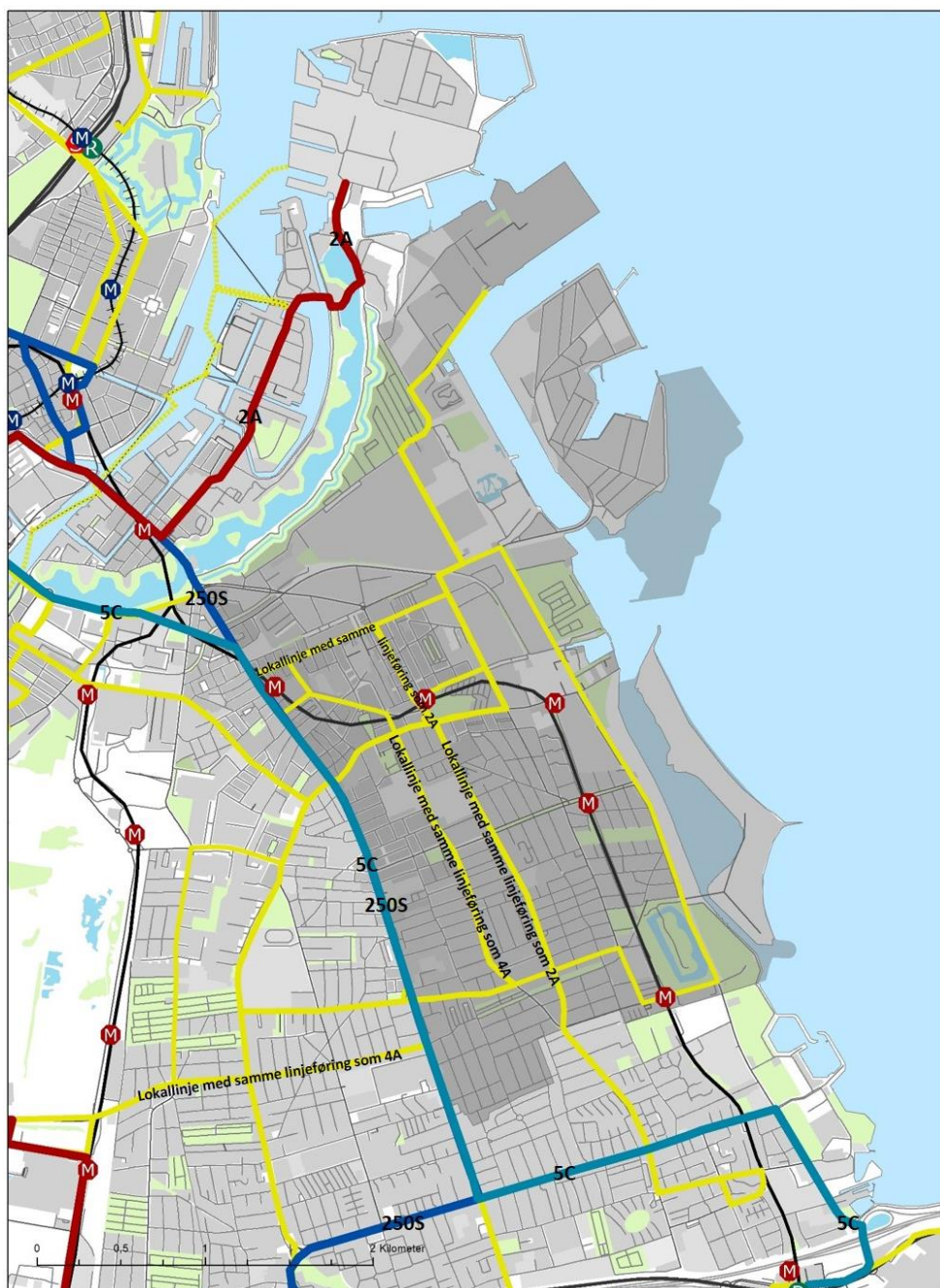
3.1.2 Amager Øst

Figur 5: Nuværende strategisk busnet i Amager Øst



Figur 6: Nuværende strategisk busnet i og omkring Amager Øst-bydel. A-linjer er markeret med rødt, S-linjer med blåt. Strækninger betjent med lokale buslinjer er markeret med gult.

Figur 6: Forslag til strategisk busnet i Amager Øst



Figur 7: Forslag til strategisk busnet i og omkring Amager Øst-bydel. Forslag til Strækninger betjent med S-bus er markeret med mørkeblå. Linje 5C (nuværende linje 5A) er markeret med +Way-farven turkisblå. Strækninger, der foreslås betjent med lokale buslinjer, er markeret med gul. Linjenumre skal betragtes som arbejdstitler.

Linje 2A foreslås ændret på Amager, således at linjen fra Christianshavn Station fortsætter via Holmen til Refshaleøen, og styrker dermed betjeningen af bl.a. Margretheholmen. Forslaget om omlægning mellem Christianshavns Torv og Kastrup Station skyldes, at linje 2A i dag mellem Lergravsparken Station og Kastrup Station ikke kører med tilstrækkelig frekvens til at opfylde produktkravene til en A-buslinje samt at linje 2A i dag kører relativt parallelt med den nuværende metro til lufthavnen. Strækningen mellem Kastrup Station og Christianshavns Torv foreslås i stedet betjent af en mere lavfrekvent lokal buslinje.

Den nuværende linje 4A's A-busbetjening mellem Lergravsparken Station og Bella Center Station foreslås nedlagt. Dette skyldes, at den nuværende betjening, hvor hver anden tur fra Bella Center Station kører til Ørestad Station, og hver anden kører til Lergravsparken Station via Sundbyvester Plads, ikke opfyldes kravene til frekvens på en A-buslinje. I stedet foreslås den tværgående forbindelse på Amager mellem Lergravsparken Station og Bella Center Station og videre mod Valby Station overtaget af en lokal buslinje, som sikrer samme frekvens som linje 4A.

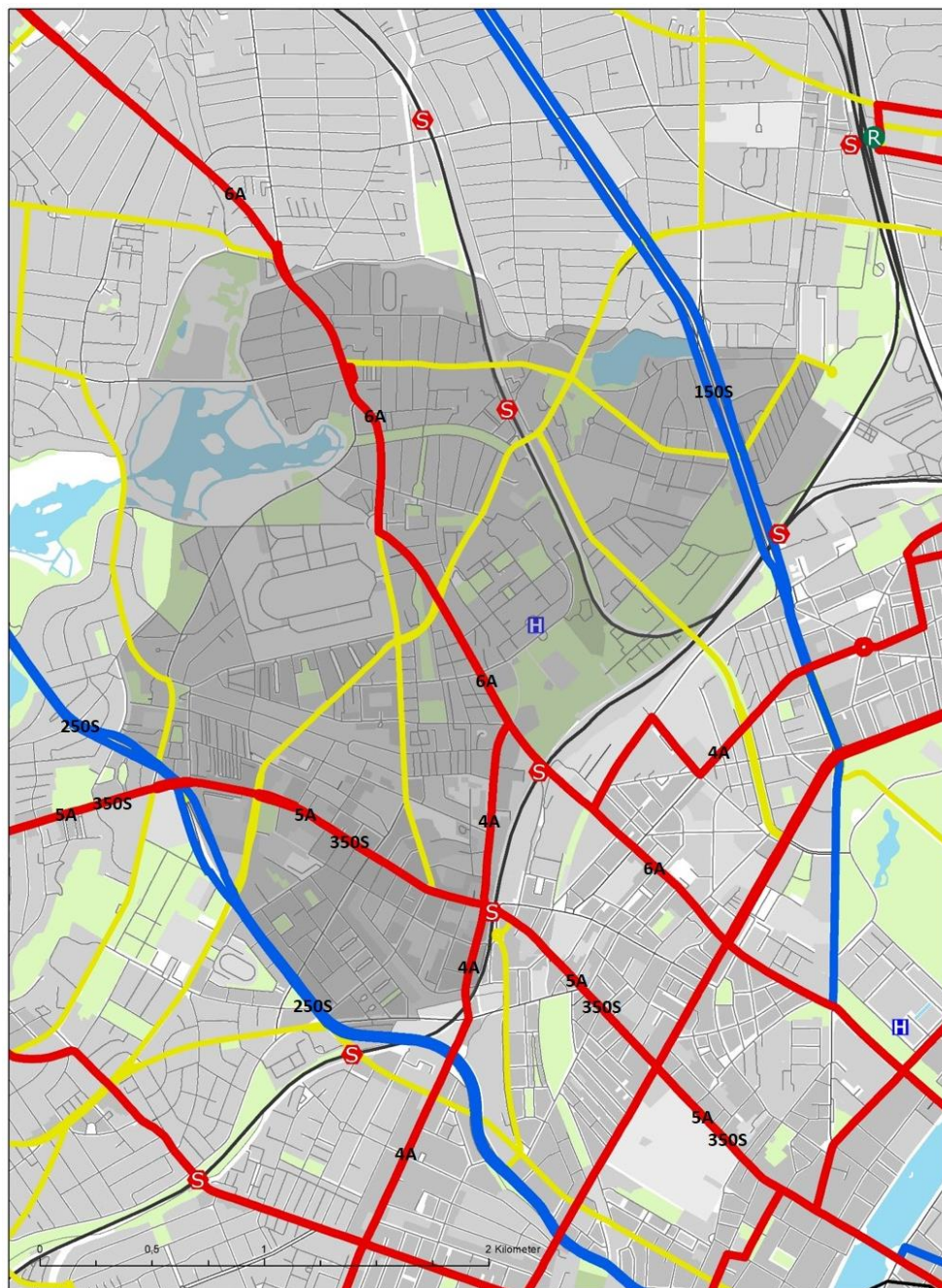
Fra Ørestad Station/Bella Center Station vil linje 9A sikre højfrekvent forbindelse til bl.a. Carlsberg Station og videre mod Cityringen ved Frederiksberg Allé Station via bl.a. Mozarts Plads.

Linje 5A foreslås at fortsætte uændret efter 2019, og sikrer dermed højklasset busdrift på Amagerbrogade og forbindelserne til bl.a. lufthavnen og hovedbanegården.

Linje 350S nedlægges som selvstændigt linjenummer, og betjeningen i den nuværende linje 350's korridor på Amager overtages af en ny linje 250S. Den hidtidige betjening på Amager af bl.a. Islands Brygge og forbindelsen til Bella Center Station med linje 250S overtages af en ny, lokal buslinje.

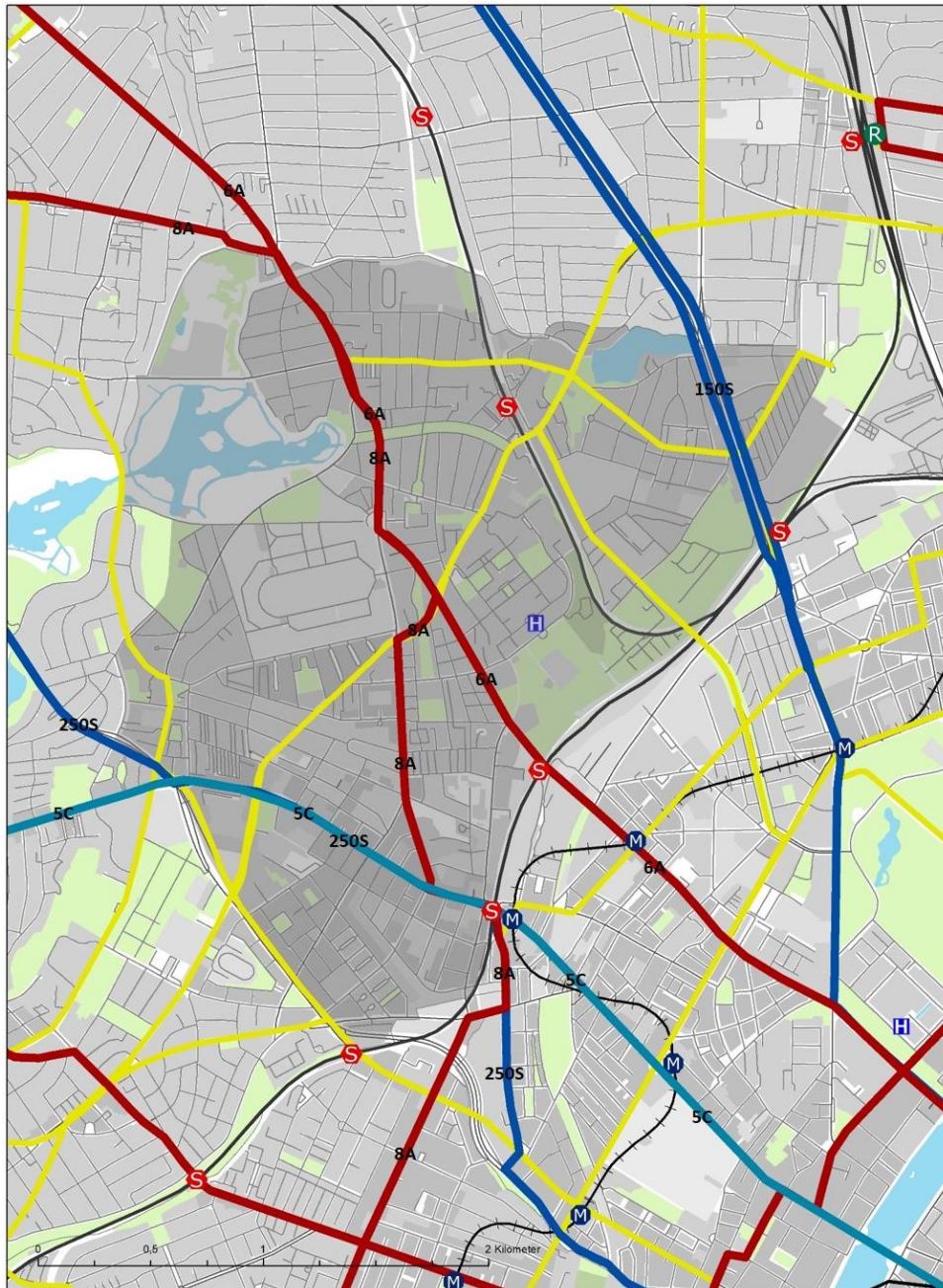
3.1.3 Bispebjerg

Figur 7: Nuværende strategisk busnet i Bispebjerg



Figur 8: Nuværende strategisk busnet i og omkring Bispebjerg bydel. A-linjer er markeret med rødt, S-linjer med blå. Strækninger betjent med lokale buslinjer er markeret med gult.

Figur 8: Forslag til strategisk busnet i Bispebjerg



Figur 9: Forslag til strategisk busnet i og omkring Bispebjerg bydel. Forslag til strækninger betjent med A-bus er markeret med mørkerød, forslag til strækninger betjent med S-bus markeret med mørkeblå. Linje 5C (nuværende linje 5A) er markeret med +Way-farven turkisblå. Strækninger, der foreslås betjent med lokale buslinjer, er markeret med gul. Linjenumre skal betragtes som arbejdstitler.

Betjeningen mellem Nørrebro Station og Bispebjerg Station med den nuværende linje 4A nedlægges. Dette skyldes, at behovet for busbetjening mellem Nørrebro Station og Svanemøllen Station reduceres med etableringen af Cityringen. I stedet foreslås betjeningen overtaget af en lokal buslinje, som i stedet for kørsel ad Lygten vil køre ad Mimersgade og Hamletsgade og herfra videre mod Svanemøllen Station ad nuværende linje 4A's rute.

Linje 5C foreslås at fortsætte uændret efter 2019, og sikrer dermed den højklassede busbetjening på Frederikssundsvej.

Linje 6A foreslås at have samme linjeføring igennem bydelen som i dag, og sikrer dermed højklasset busbetjening på Tagensvej.

Linje 8A er ny, strategisk buslinje i bydelen, idet linjen mellem Nørrebro Station og Emdrup Station kører som nuværende linje 66 – bortset fra den del af Frederiksborgvej, der ligger mellem Tuborgvej og Tagensvej, hvor der fremover *ikke* vil være busbetjening (men kort gangafstand til disse veje, hvor linje 8A vil køre og stoppe). Fra Emdrup Torv fortsætter linje 8A via Høje Gladsaxe til Buddinge Station, og mellem Emdrup Torv og Høje Gladsaxe som nuværende linje 42. Med linje 8A forbedres tilbringerfunktionen fra de store boligområder langs Frederiksborgvej til Cityringen ved Nørrebro Station. Samtidig sikres der direkte busforbindelse fra Nørrebro Station til Bispebjerg Hospital.

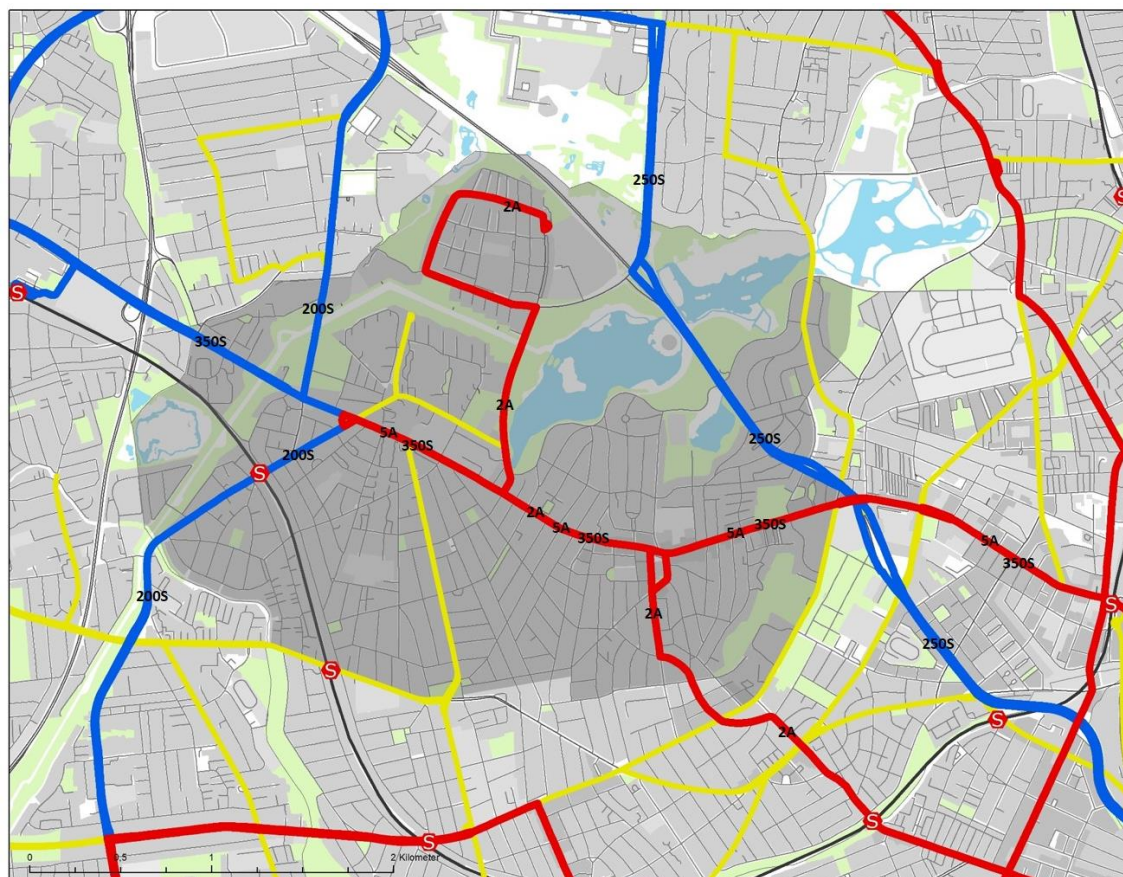
Linje 150S fortsætter uændret i 2019 i forhold linjeføringen, men foreslås forstærket i frekvens.

Linje 250S omlægges og vil i bydelen fremover køre på Frederikssundsvej mellem Bellahøj og Nørrebro Station. Dermed sikres der bedre opkobling fra Bellahøj til Nørrebro Station. På Borups Allé vil en lokal buslinje sikre fortsat god betjening.

Linje 350S nedlægges som selvstændig buslinje og erstattes i bydelen af linje 250S på Frederikssundsvej mellem Bellahøj og Nørrebro Station (hvor linjen vil supplere linje 5C).

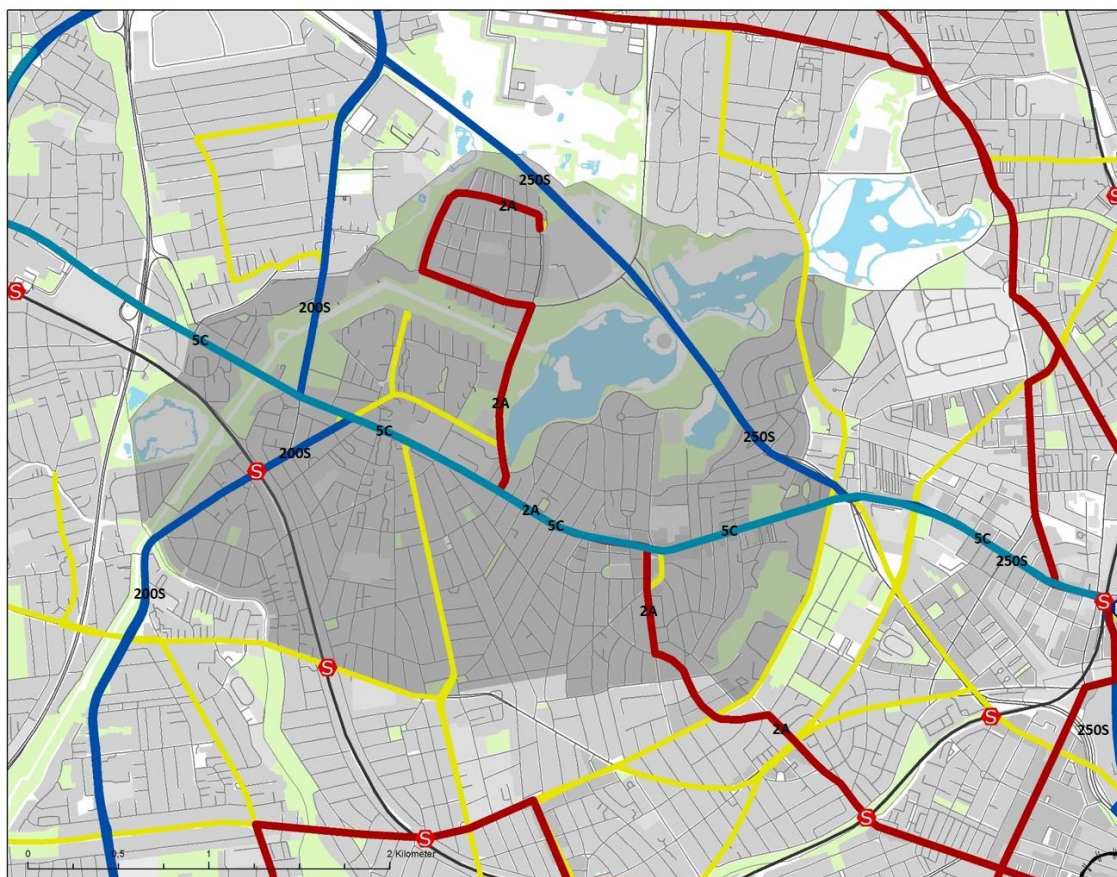
3.1.4 Brønshøj-Husum

Figur 9: Nuværende strategisk busnet i Brønshøj-Husum



Figur 10: Nuværende strategisk busnet i og omkring Brønshøj-Husum bydel. A-linjer er markeret med rødt, S-linjer med blå. Strækninger betjent med lokale buslinjer er markeret med gult.

Figur 10: Forslag til strategisk busnet i Brønshøj-Husum



Figur 11: Forslag til strategisk busnet i og omkring Brønshøj-Husum bydel. Forslag til strækninger betjent med A-bus er markeret med mørkerød, forslag til strækninger betjent med S-bus markeret med mørkeblå. Linje 5C (nuværende linje 5A) er markeret med +Way-farven turkisblå. Strækninger, der foreslås betjent med lokale buslinjer, er markeret med gul. Linjenumre skal betragtes som arbejdstitler.

Linje 2A foreslås uændret i bydelen efter 2019. Dermed fastholdes den gode forbindelse til bl.a. Godthåbsvej og den kommende metrostation ved Aksel Møllers Have.

Linje 5A vil fortsat sikre den gode betjening på Frederikssundsvej, og med en forlængelse til Ballerup Station sikres den direkte forbindelse til bl.a. Lautrupparken.

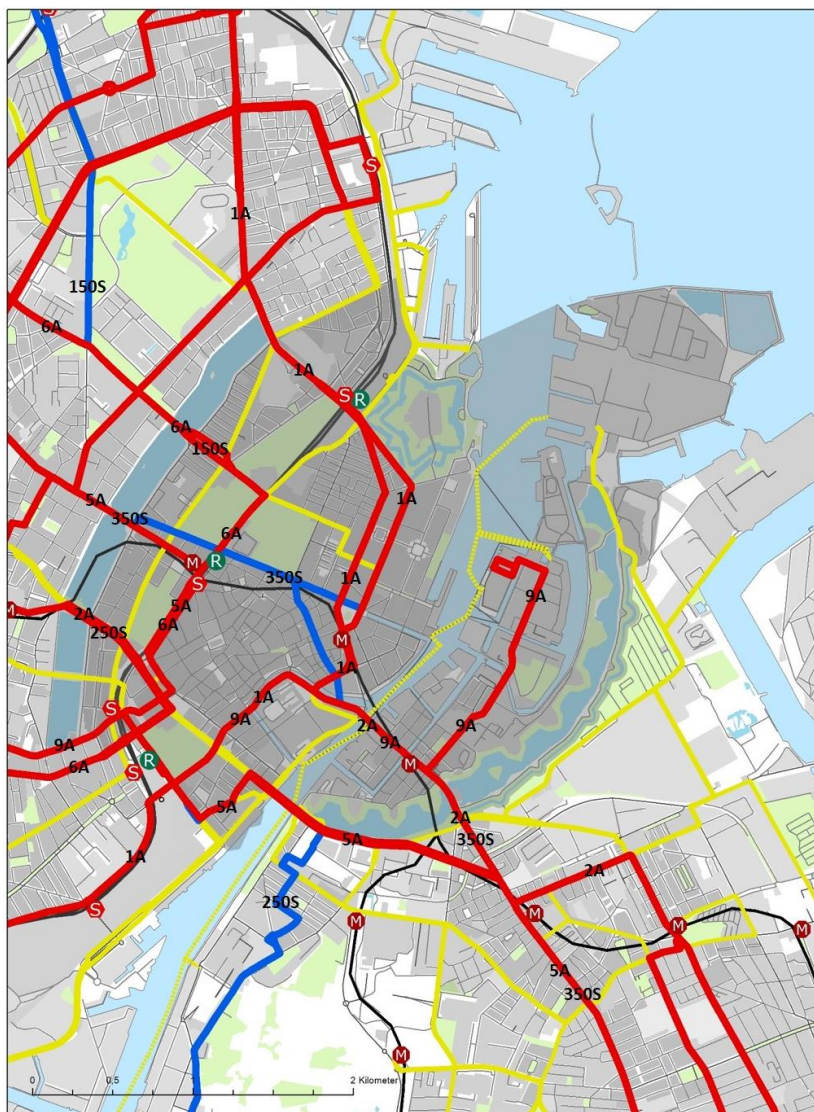
Linje 200S fortsætter uændret i 2019. Dermed fastholdes den gode forbindelse til bl.a. Glad-saxe Trafikplads og Rødovre Centrum.

Linje 250S ændrer linjeføring i bydelen og vil fortsætte ad Hareskovmotorvejen mod Glad-saxe. Dette giver mulighed for, at linjen får stop på motorvejen ud for Tingbjerg, hvilket giver dette boligområde en hurtigbus mod centrum – bl.a. med forbindelse til Cityringen ved Nørrebro Station. Linje 250S kan dermed aflaste linje 2A.

Linje 350S nedlægges som selvstændig buslinje, og linje 5C bliver dermed den primære buslinje på Frederikssundsvej; mellem Bellahøj og Nørrebro Station dog suppleret med linje 250S. Da linje 5C i både 2017 og 2019 forlænges vestpå, vil bydelens vestlige del fortsat være betjent af en strategisk buslinje.

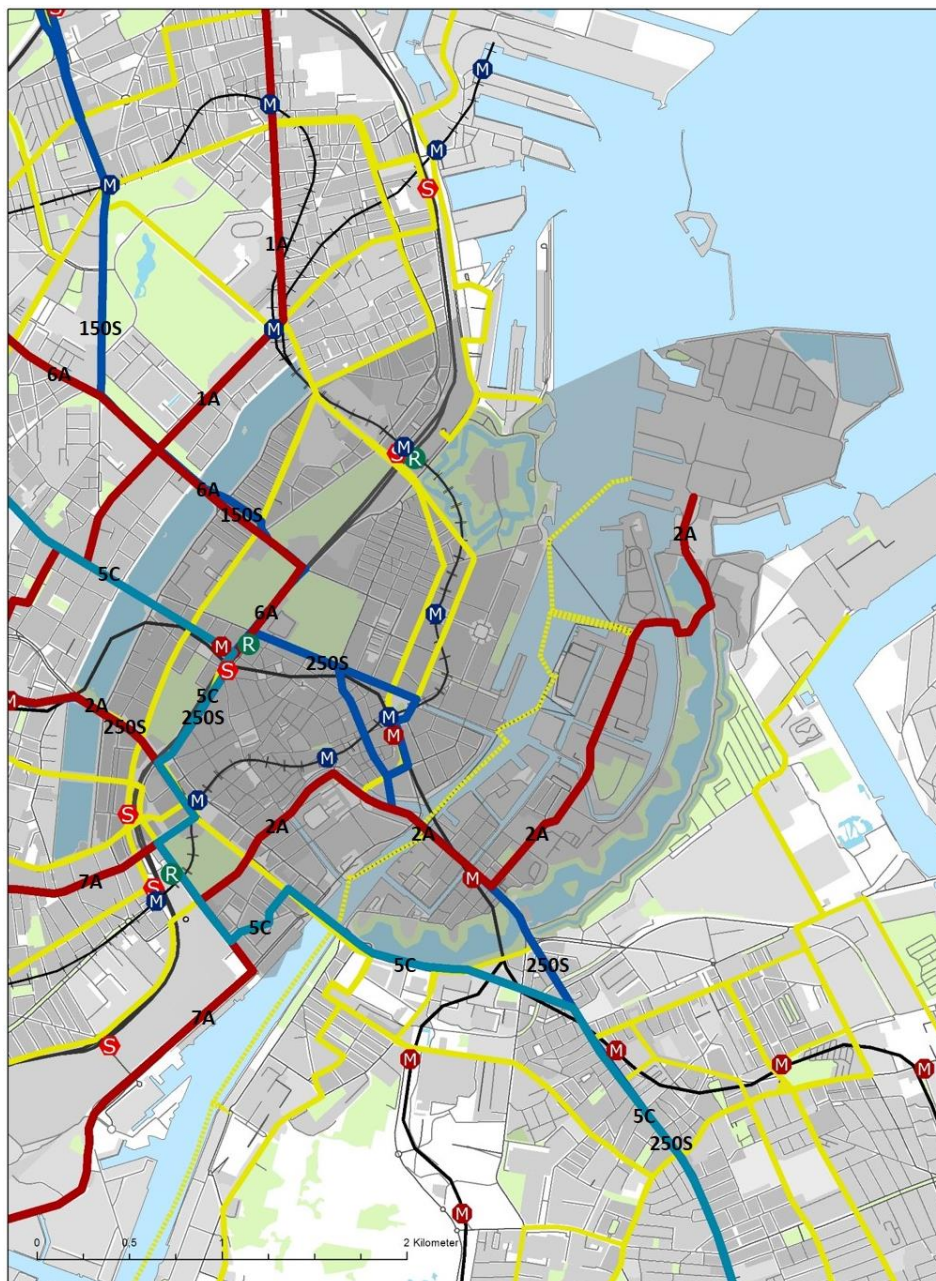
3.1.5 Indre By

Figur 11: Nuværende strategisk busnet i Indre By



Figur 12: Nuværende strategisk busnet i og omkring Indre By. A-linjer er markeret med rødt, S-linjer med blå. Strækninger betjent med lokale buslinjer er markeret med gult.

Figur 12: Forslag til strategisk busnet i Indre By



Figur 13: Forslag til strategisk busnet i og omkring Indre By. Forslag til strækninger betjent med A-bus er markeret med mørkerød, forslag til strækninger betjent med S-bus markeret med mørkeblå. Linje 5C (nuværende linje 5A) er markeret med +Way-farven turkisblå. Strækninger, der foreslås betjent med lokale buslinjer, er markeret med gul. Linjenumre skal betragtes som arbejdstitler.

Linje 1A omlægges og vil fremover ikke længere køre i Indre By. Mellem Hovedbanegården og Trianglen vil Cityringen fremover betjene de hidtidige kunder på linje 1A, men herudover foreslås det, at der fortsat vil være lavere frekvent, lokal buslinje på linje 1A's hidtidige linjeføring.

Linje 2A foreslås at have uændret linjeføring fra Tingbjerg til Christianshavn Station. Herfra ændres linjeføringen, således at linjen fremover betjener Christianshavn og Holmen i stedet for linje 9A. Linje 2A foreslås endvidere forlænget fra Holmen til Refshaleøen, og sikrer dermed bedre busbetjening af området.

Linje 5C vil fortsat betjene Indre By som hidtil – på nær Vesterport Station/Axeltorv, idet linjen som følge af nedlæggelsen af busterminalen på Rådhuspladsen ændrer linjeføring mellem Hovedbanegården og Jarmers Plads til at køre ad Vesterbrogade og H.C. Andersens Boulevard.

Linje 6A foreslås afkortet til kun at køre mellem Buddinge Station/Emdrup Torv og Nørreport Station. Kunder på strækningen Nørreport Station-Rådhuspladsen-Hovedbanegården henvises til linje 5C (og til tog). Fra Hovedbanegården og vestpå ad Vesterbrogade via Frederiksberg til Rødovre afløses linje 6A af ny linje 7A.

Linje 7A er en ny, strategisk buslinje, der bl.a. betjener Bernstorffsgade/Hovedbanegården og som giver bydelen forbindelse mod vest i stedet for linje 6A, og mod syd via Fisketorvet og Sluseholmen/Teglholmen til Kongens Enghave i stedet for den nuværende lokale buslinje.

Linje 9A omlægges og vil fremover ikke længere køre i Indre By. Dette skyldes et markant mindre behov for busdrift inden for Cityringen. Mellem kommunegrænsen på Gammel Kongevej og Hovedbanegården overtages betjeningen af en lokal buslinje, og mellem Hovedbanegården og Holmen via Christianshavn Station henvises til linje 2A.

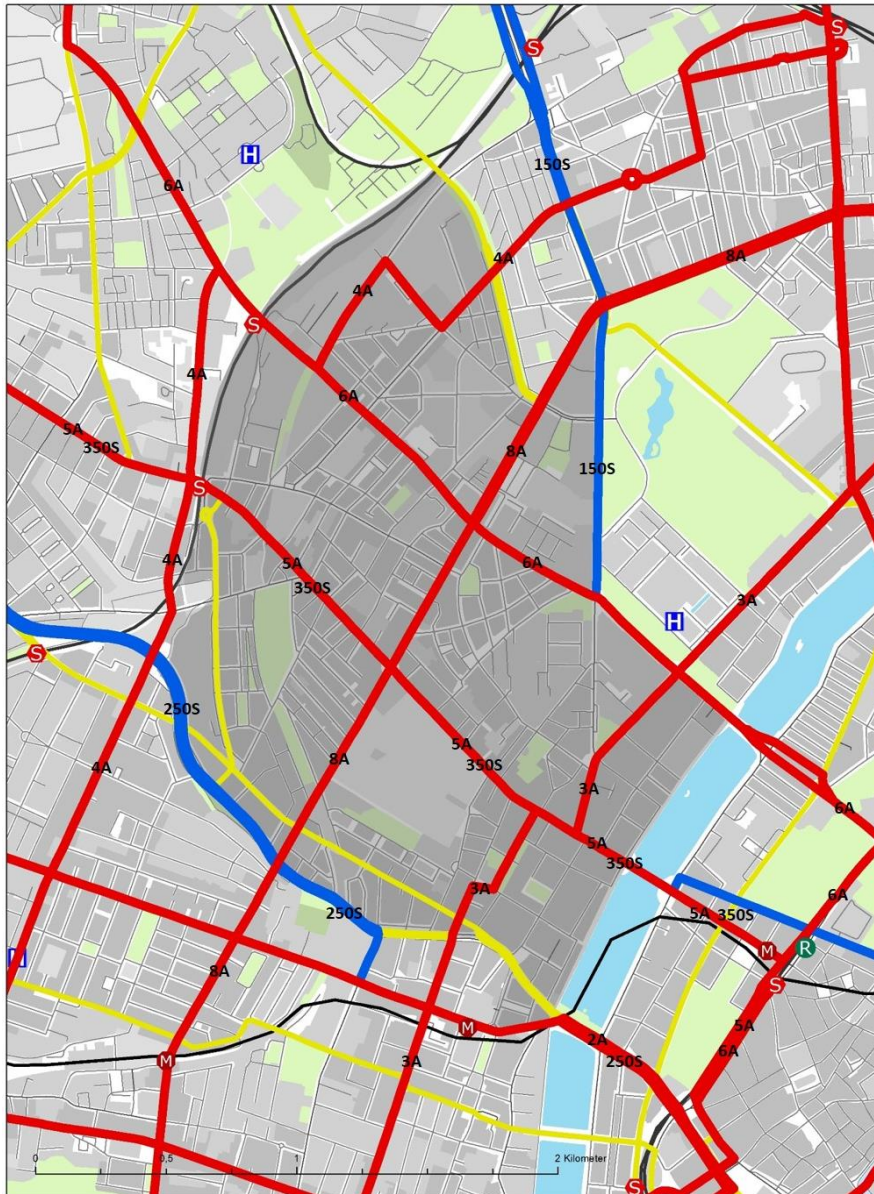
Linje 150S fortsætter uændret i 2019, og sikrer dermed den gode forbindelse fra Indre By til bl.a. DTU.

Linje 250S omlægges i Indre By, og vil ikke længere betjene strækningen Jarmers Plads-Bella Center Station via bl.a. Rådhuspladsen, Hovedbanegården og Langebro. Der henvises i stedet bl.a. til linje 5C. Fra Jarmers Plads vil linjen i stedet fortsætte til Nørreport Station og herfra videre som nuværende linje 350S via bl.a. Kongens Nytorv og Christianshavn til Amager. Linje 250S vil fremover sikre direkte busforbindelse til Gladsaxe Trafikplads og den kommende letbane i Ring 3.

Linje 350S nedlægges som selvstændig buslinje. Mellem Nørreport Station og Dragør overtages betjeningen af linje 250S. Mellem Nørreport Station og Dronning Louises Bro henvises til linje 5C.

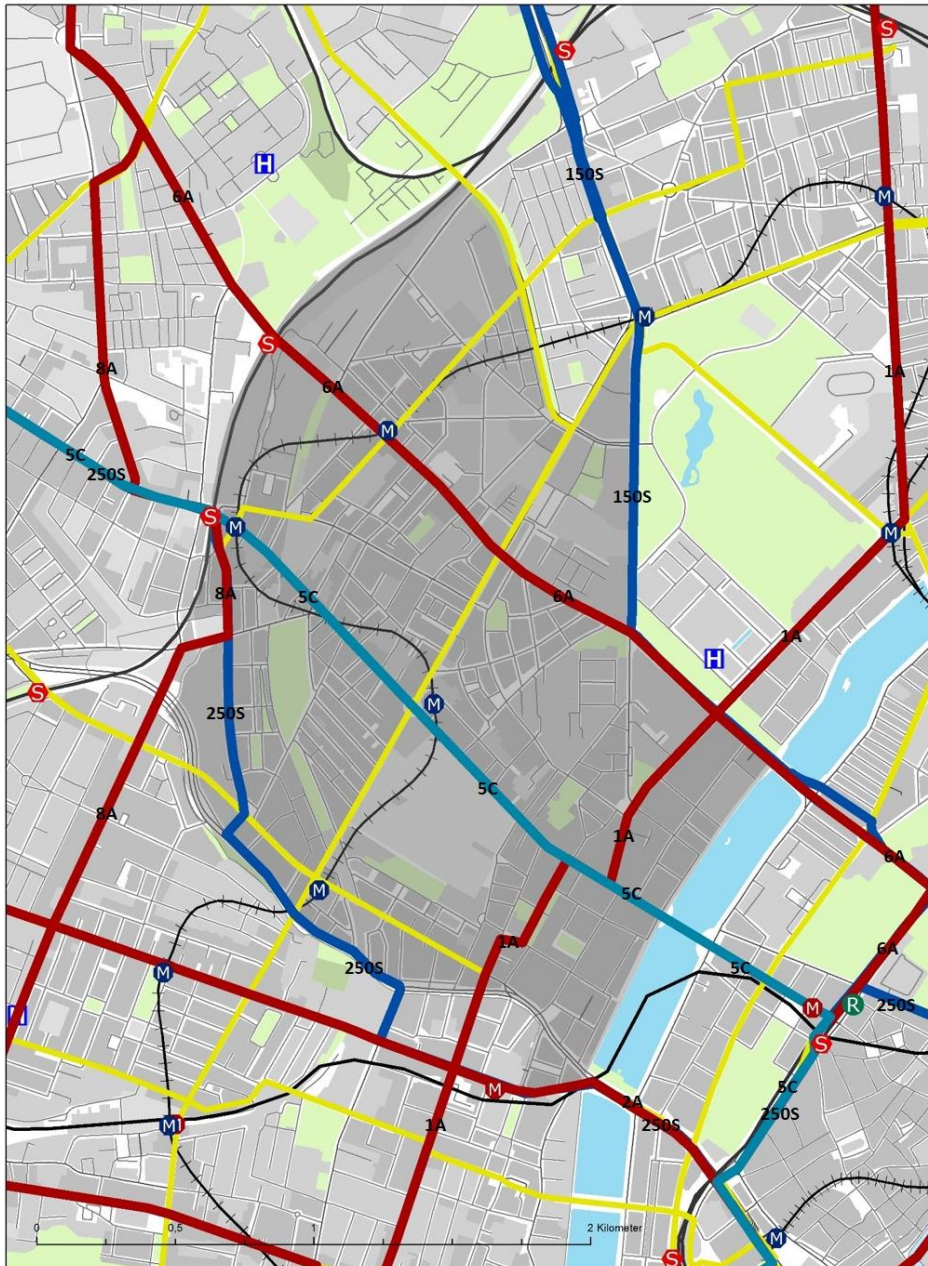
3.1.6 Nørrebro

Figur 13: Nuværende strategisk busnet på Nørrebro



Figur 14: Nuværende strategisk busnet i og omkring Nørrebro bydel. A-linjer er markeret med rødt, S-linjer med blå. Strækninger betjent med lokale buslinjer er markeret med gult.

Figur 14: Forslag til strategisk busnet på Nørrebro



Figur 15: Forslag til strategisk busnet i og omkring Nørrebro bydel. Forslag til strækninger betjent med A-bus er markeret med mørkerød, forslag til strækninger betjent med S-bus markeret med mørkeblå. Linje 5C (nuværende linje 5A) er markeret med +Way-farven turkisblå. Strækninger, der foreslås betjent med lokale buslinjer, er markeret med gul. Linjenumre skal betragtes som arbejdstitler.

Linje 1A overtager driften på den hidtidige linje 3A mellem Vesterbro og Østerbro, hvorved linje 1A på Nørrebro kommer til at køre præcis som linje 3A gør i dag. Dermed sikres der god busforbindelse til metrostationerne ved Trianglen og Enghave Plads, samt til Carlsberg Station og byudviklingsområdet.

Linje 3A nedlægges som selvstændigt linjenummer og erstattes på Nørrebro af linje 1A.

Linje 4A nedlægges som selvstændigt linjenummer. På Nørrebro erstattes linje 4A mellem Lersø Park Allé og Vermundsgade af en lokal buslinje, mens strækningen Vermundgade-Rovsingsgade ikke får busbetjening. Der henvises til Cityringen på Skjolds Plads og til linje 6A på Tagensvej, idet linje 4A's betjening på netop Tagensvej overtages af linje 6A.

Linje 5C fortsætter uændret, og sikrer dermed betjeningen af Nørrebrogade.

Linje 6A fortsætter uændret i bydelen, og sikrer dermed betjeningen af Tagensvej.

Linje 8A foreslås omlagt på Nørrebro, hvor linjen ikke længere vil køre på Jagtvej. Der henvises i stedet til Cityringen og til ny lokal, buslinje. Linje 8A skal i stedet betjene strækningen Valby-Nørrebro ad Fasanvejene, idet linjen dog foreslås lagt ad Hillerødgade-Lundtoftegade frem mod Nørrebro Station. Herfra fortsætter linje 8A ad linje 66's nuværende rute mod Emdrup, og sikrer bl.a. forbindelse til Bispebjerg Hospital.

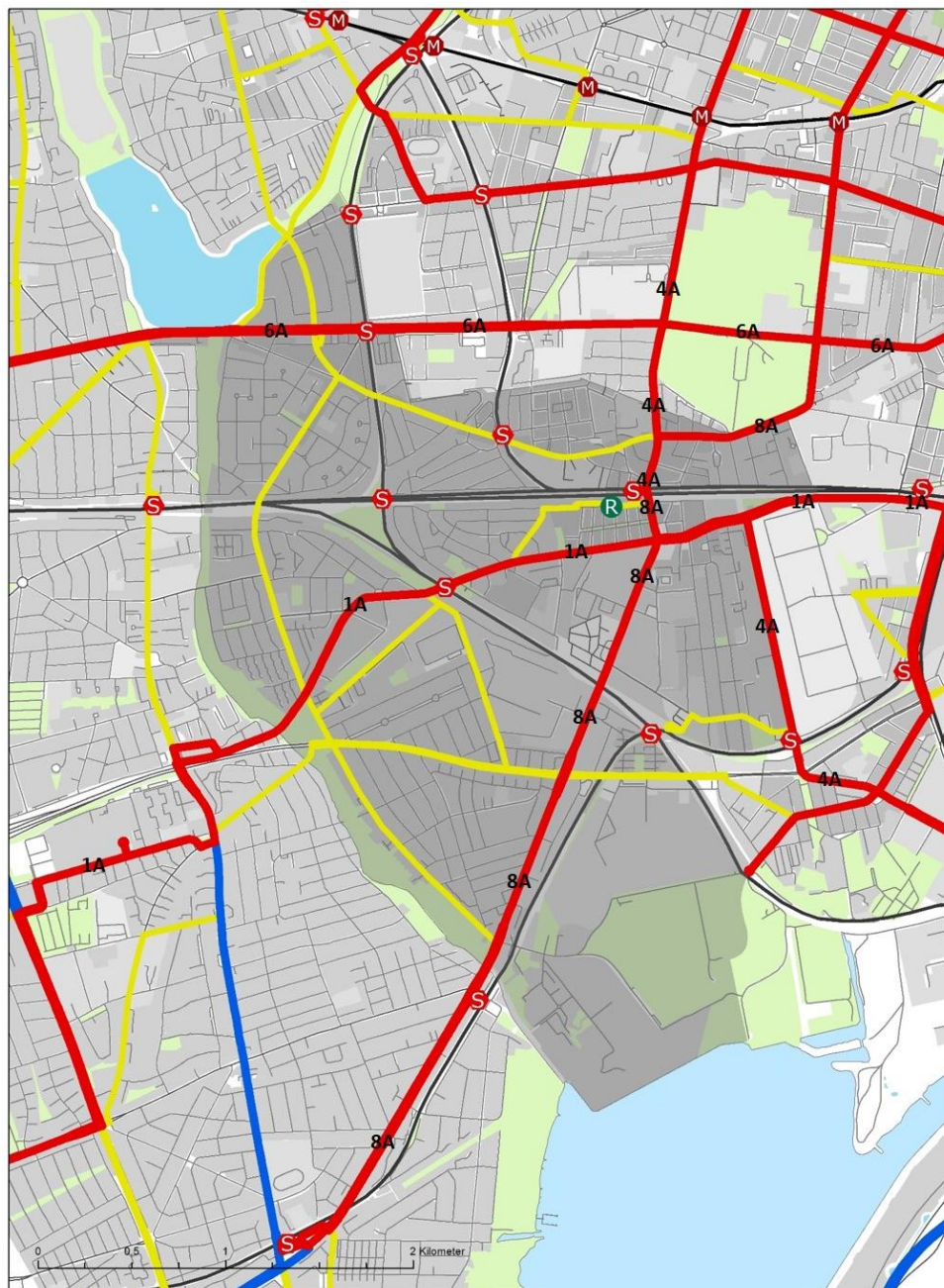
Linje 150S fortsætter uændret i 2019, og sikrer bl.a. forbindelse fra området ved Nørre Campus til bl.a. DTU.

Linje 250S omlægges og vil fremover bl.a. køre via Frederikssundsvej til Nørrebro Station og herfra fortsætte ad Lundtoftegade frem til Borups Plads. Herfra fortsætter linjen ad hidtidig linjeføring.

Linje 350S nedlægges som selvstændigt linjenummer. På Nørrebro henvises til linje 5C og til Cityringen.

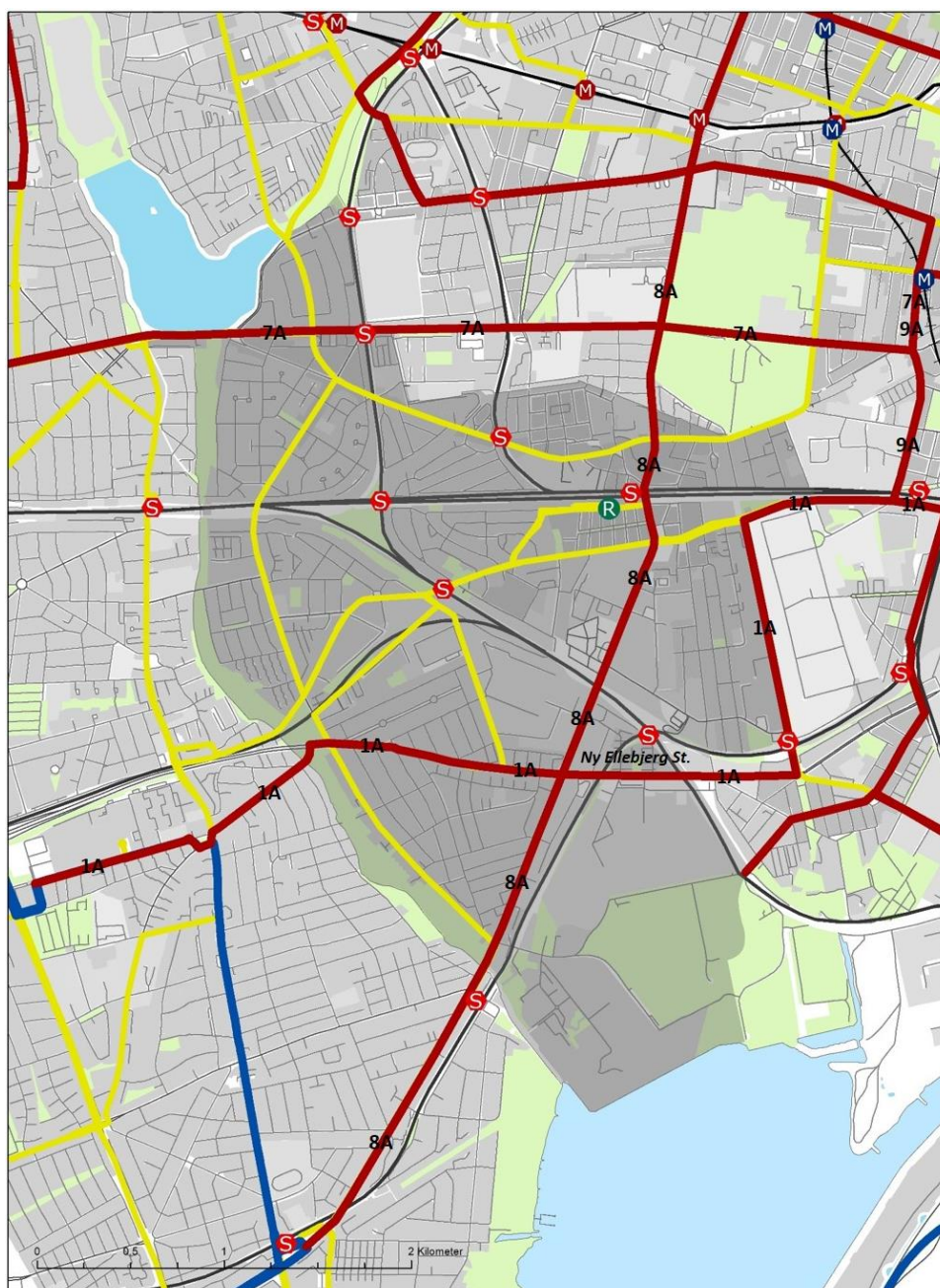
3.1.7 Valby

Figur 15: Nuværende strategisk busnet i Valby



Figur 16: Nuværende strategisk busnet i og omkring Valby. A-linjer er markeret med rød. Strækninger betjent med lokale buslinjer er markeret med gul.

Figur 16: Forslag til strategisk busnet i Valby



Figur 17: Forslag til strategisk busnet i og omkring Valby. Forslag til strækninger betjent med A-bus er markeret med mørkerød. Strækninger, der foreslås betjent med lokale buslinjer, er markeret med gul. Linjenumre skal betragtes som arbejdstitler.

Linje 1A foreslås omlagt mellem kommunegrænsen til Hvidovre og Carlsberg Station til at køre ad Folehaven, Ellebjergvej og Sjælør Boulevard for at skabe bedre forbindelse til og fra Ny Ellebjerg Station. På Vigerslev Allé overtages busbetjeningen af én eller flere lokale buslinjer.

Linje 4A nedlægges som selvstændigt linjenummer. Strækningen Sjælør Station-Valby Station betjenes fremover af en lokal buslinje (Sjælør Boulevard tillige af omlagt linje 1A). Fra Valby Station og nordpå ad Toftegårds Allé og Fasanvej overtages betjeningen af den nye linje 8A.

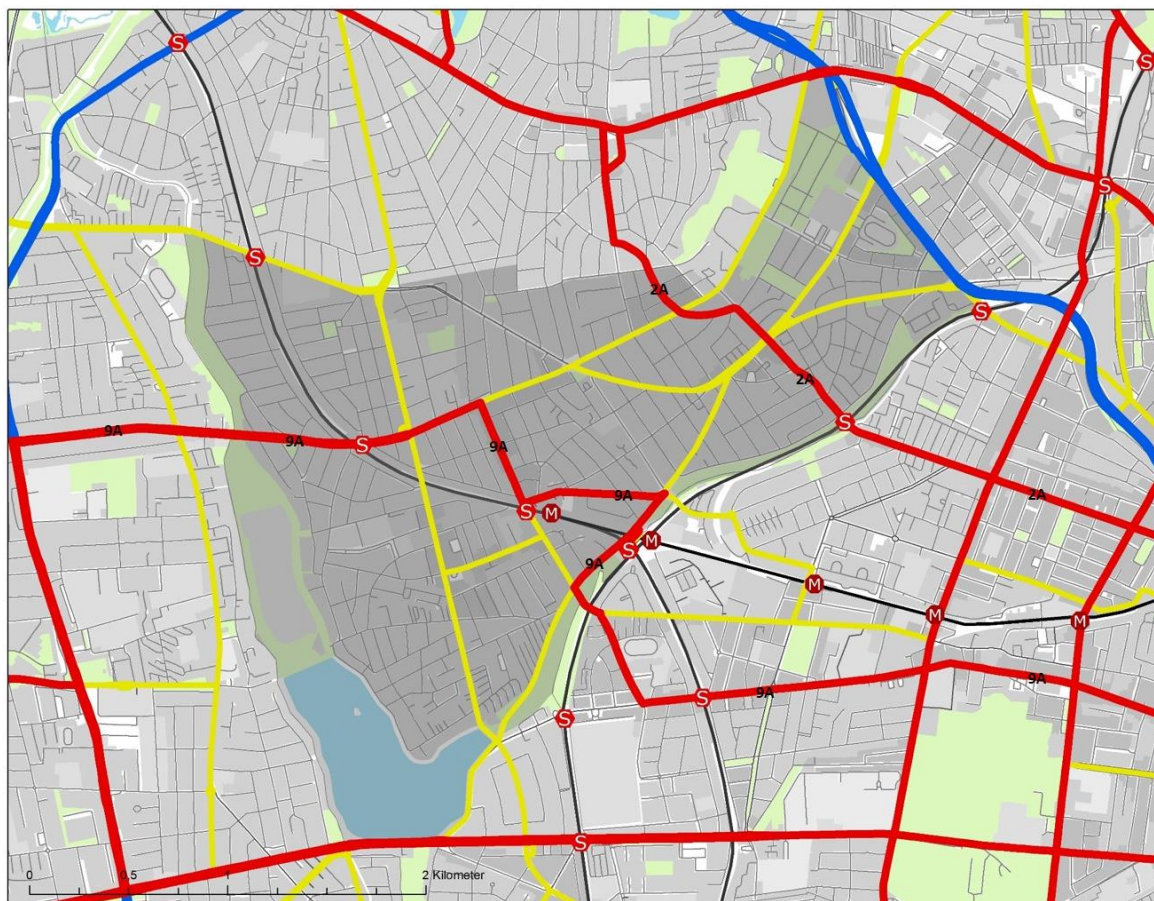
Linje 6A afkortes til at kun at køre mellem Buddinge Station/Emdrup Torv og Nørreport Station og betjener derfor fremover ikke bydelen. I stedet vil ny linje 7A betjene Roskildevej mellem Damhustorvet og Skellet.

Linje 7A er ny, strategisk buslinje, som betjener bydelen såvel på Roskildevej mellem Damhustorvet og Skellet som Valbyparken/Hammelstrupvej. Linje 7A vil fremover sikre direkte forbindelse fra det vestlige Valby ved Ålholm Plads til Cityringen ved Frederiksberg Allé Station.

Linje 8A omlægges nord for Valby Station og vil fremover fortsætte ad Fasanvej mod Nørrebro ad den nuværende linje 4A's rute. Valby Langgade øst for Fasanvej vil fremover alene betjenes af lokale buslinjer. Nuværende passagerer syd for Valby Station med rejsemål langs Jagtvej, vil fremover skulle skifte bus ved Valby Station eller i stedet benytte metrosystemet.

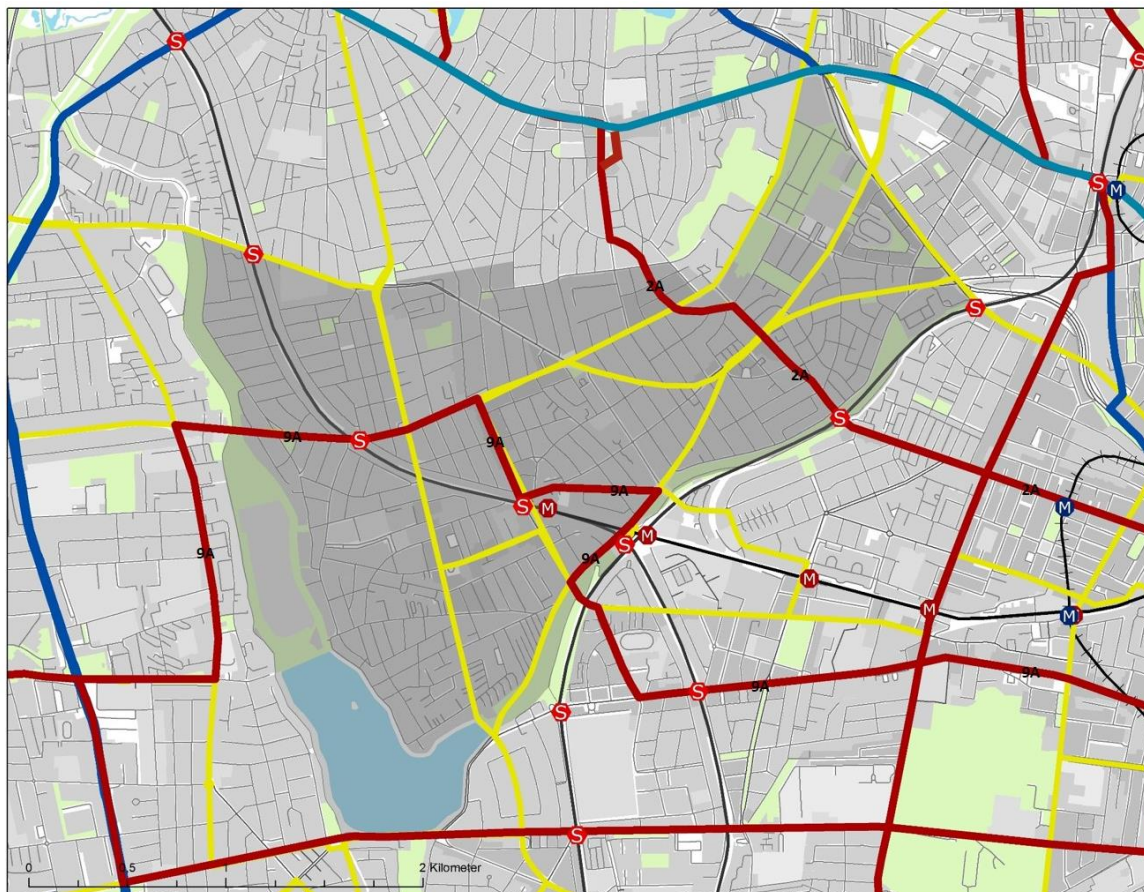
3.1.8 Vanløse

Figur 17: Nuværende strategisk busnet i Vanløse



Figur 18: Nuværende strategisk busnet i og omkring Vanløse. A-linjer er markeret med rødt, S-linjer med blå. Strækninger betjent med lokale buslinjer er markeret med gult.

Figur 18: Forslag til strategisk busnet i Vanløse



Figur 19: Forslag til strategisk busnet i og omkring Vanløse. Forslag til strækninger betjent med A-bus er markeret med mørkerød. Strækninger, der foreslås betjent med lokale buslinjer, er markeret med gul. Linjenumre skal betragtes som arbejdstitler.

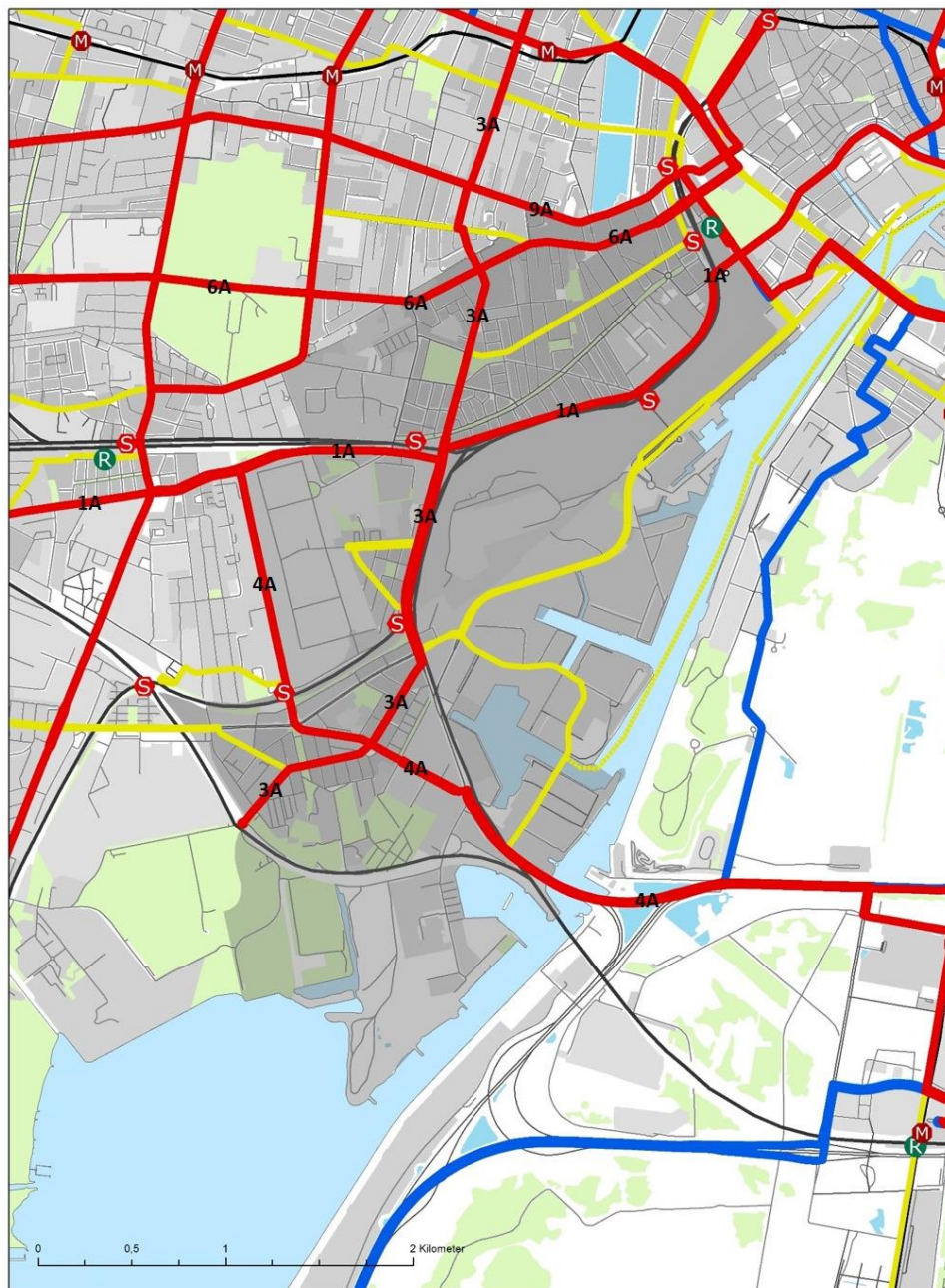
Linje 2A fortsætter uændret i Vanløse Bydel, og sikrer dermed forbindelse til Cityringen ved Aksel Møllers Have.

Linje 9A fortsætter uændret i Vanløse Bydel, og sikrer forbindelse til Cityringen ved Frederiksberg Allé Station, samt til Rødovre Centrum.

Linje 250S omlægges og vil ikke længere betjene Borups Allé mellem Bellahøj og Fuglebakken Station. I stedet foreslås det, at en lokal buslinje betjener denne strækning.

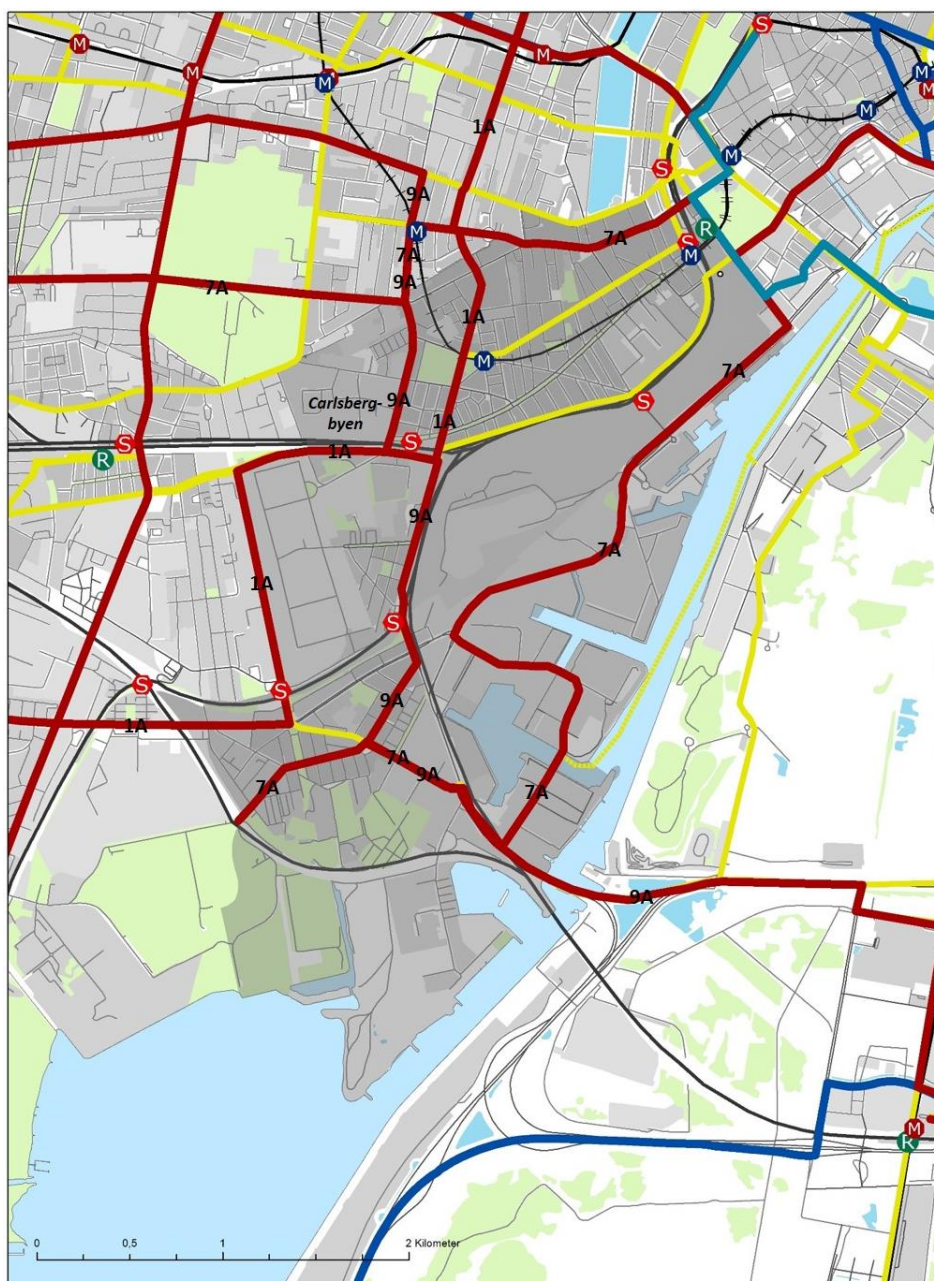
3.1.9 Vesterbro-Kongens Enghave

Figur 19: Nuværende strategisk busnet i Vesterbro-Kongens Enghave



Figur 20: Nuværende strategisk busnet i og omkring Vesterbro-Kongens Enghave. A-linjer er markeret med rød. Strækninger betjent med lokale buslinjer er markeret med gul.

Figur 20: Forslag til strategisk busnet i Vesterbro-Kongens Enghave



Figur 21: Forslag til strategisk busnet i og omkring Vesterbro-Kongens Enghave. Forslag til strækninger betjent med A-bus er markeret med mørkerød. Strækninger, der foreslås betjent med lokale buslinjer, er markeret med gul. Linjenumre skal betragtes som arbejdstitler.

Linje 1A foreslås omlagt til Folehaven-Ellebjergvej-Sjælør Boulevard-Vigerslev Allé-Enghavevej og videre nordpå ad linje 3A's hidtidige rute. Dette sikrer en bedre opkobling til Ny Ellebjerg Station som bliver et stort trafikalt knudepunkt fremover. På strækningen Enghavevej-Hovedbanegården overtages betjeningen af en lokal buslinje, ligesom der fremdeles kører S-tog mellem Carlsberg Station og Hovedbanegården.

Linje 3A nedlægges som selvstændig buslinje. På strækningen Hammelstrupvej-Mozarts Plads overtages betjeningen af ny linje 7A, som sikrer forbindelse til bl.a. Sluseholmen og Teglholmen og videre mod Hovedbanegården. Passagerer mellem Valbyparken og Mozarts Plads med rejsemål på Vesterbro og Frederiksberg, vil fremover skulle skifte bus ved Mozarts Plads. Strækningen Mozarts Plads-Carlsberg Station betjenes i forslaget af linje 9A, mens linje 1A overtager betjeningen fra den gamle Enghave Station til kommunegrænsen i Kingosgade.

Linje 4A nedlægges som selvstændig buslinje. Strækningen Sjællandsbroen-Valby Station vil i stedet blive betjent af en lokal buslinje. Desuden vil linje 9A betjene strækningen Sjællandsbroen-Mozarts Plads, og sikre forbindelse til bl.a. Carlsberg Station og videre mod Frederiksberg. Linje 7A vil betjene strækningen Sluseholmen-Mozarts Plads, og endelig vil linje 1A betjene Sjælør Boulevard mellem Ellebjergvej og Vigerslev Allé.

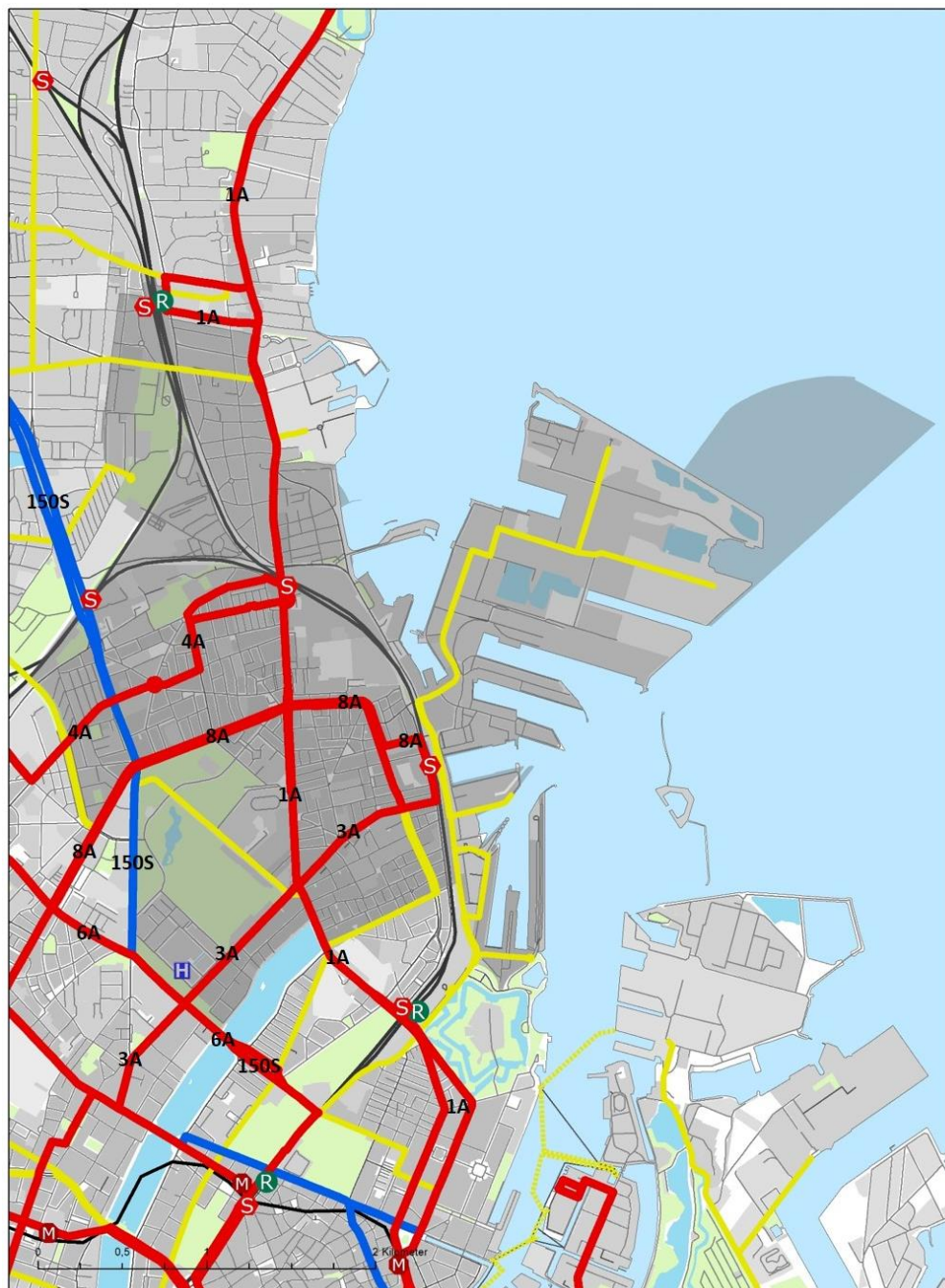
Linje 7A vil betjene Vesterbrogade mellem Hovedbanegården og Frederiksberg Allé samt mellem Platanvej og Pile Allé, mens der ikke er foreslået busbetjening af Vesterbrogade mellem Frederiksberg Allé og Platanvej. Der er dog strategisk busbetjening i begge ender af den strækning på såvel Frederiksberg Allé som Platanvej, ligesom der er det på den tværgående Enghavevej/Kingosgade.

Linje 7A vil give ny, strategisk busbetjening af Kalvebod Brygge, Fisketorvet, Teglholmen og Sluseholmen, og bliver en ny, højfrekvent forbindelse mellem det "nye" Sydhavn (Teglholmen, Sluseholmen) og det "gamle" omkring Mozarts Plads, og endelig bliver linjen eneste buslinje mellem Valbyparken/Hammelstrupvej og Mozarts Plads.

Linje 9A foreslås omlagt og bliver også en central linje i bydelen. Linjen vil give forbindelse til Cityringen på Platanvej og til Carlsberg Station, og linjen overtager betjeningen fra linje 3A på strækningen fra den gamle Enghave Station til Mozarts Plads og fra linje 4A på strækningen Mozarts Plads-Sjællandsbroen (og videre til Ørestaden). Linjens hidtidige betjening af den inderste del af Gammel Kongevej overtages af lokale buslinjer.

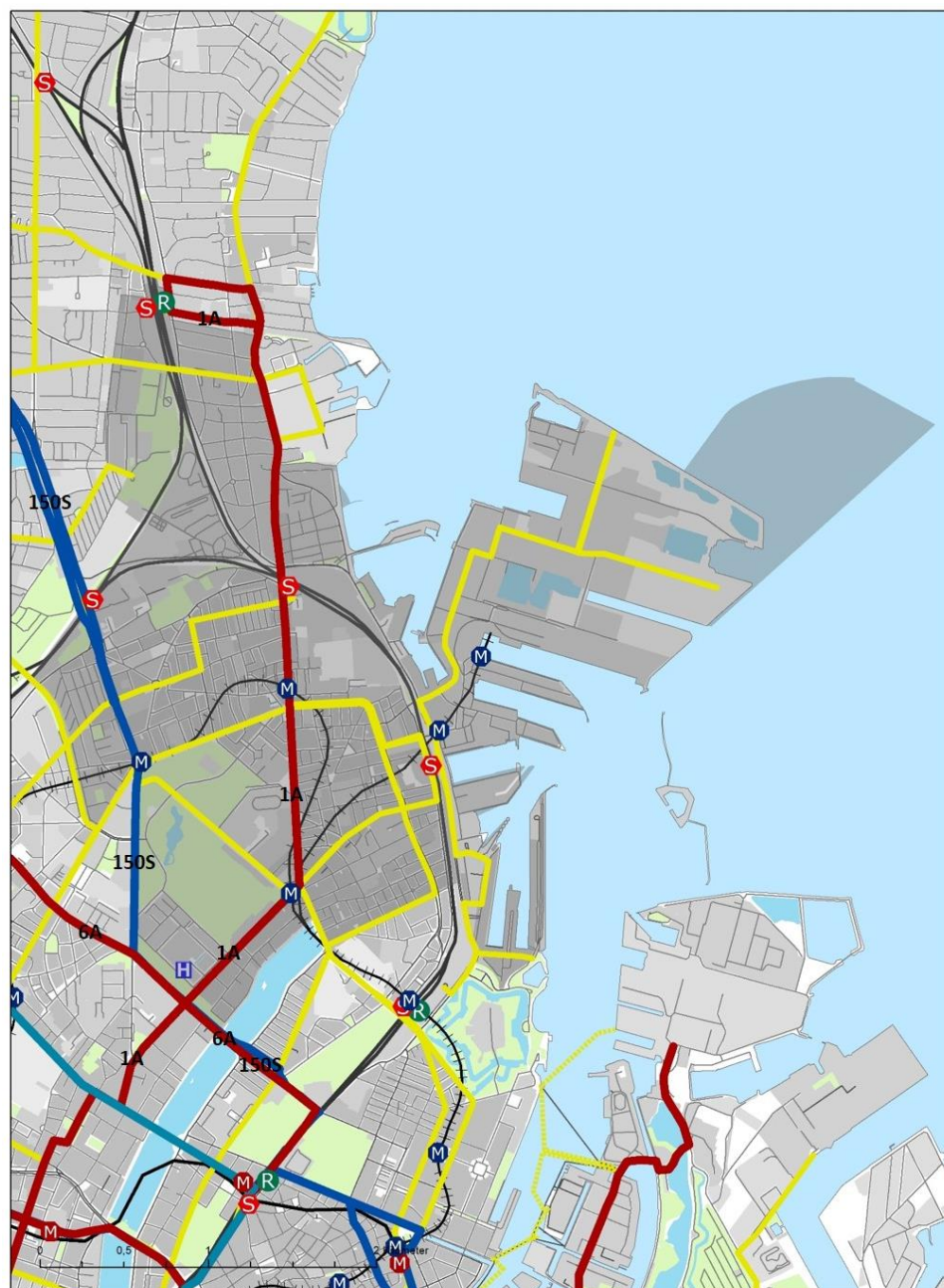
3.1.10 Østerbro

Figur 21: Nuværende strategisk busnet på Østerbro



Figur 22: Nuværende strategisk busnet i og omkring Østerbro bydel. A-linjer er markeret med rødt, S-linjer med blå. Strækninger betjent med lokale buslinjer er markeret med gult.

Figur 22: Forslag til strategisk busnet på Østerbro



Figur 23: Forslag til strategisk busnet i og omkring Østerbro bydel. Forslag til strækninger betjent med A-bus er markeret med mørkerød, forslag til strækninger betjent med S-bus markeret med mørkeblå. Strækninger, der foreslås betjent med lokale buslinjer, er markeret med gul. Linienumre skal betragtes som arbejdstitler.

Linje 1A foreslås omlagt mellem Kongens Enghave og Østerbro, således at linjeføringen bliver som den hidtidige linje 3A mellem den gamle Enghave Station og Trianglen. Mellem Trianglen og Hellerup Station foreslås linje 1A at have samme linjeføring som i dag. Syd for Trianglen og nord for Hellerup Station foreslås linje 1A erstattet med lokal(e) buslinje(r).

Linje 3A foreslås nedlagt som selvstændigt linjenummer. På Blegdamsvej foreslås linje 3A afløst af linje 1A, mens strækningen Trianglen-Nordhavn Station foreslås betjent af en lokal buslinje.

Linje 4A foreslås nedlagt som selvstændigt linjenummer. Betjeningen af strækningen Nørrebro Station-Svanemøllen Station foreslås overtaget af en lokal buslinje, da behovet for busbetjening på denne strækning bliver mindre, når Cityringen åbner.

Linje 6A kører uændret i Østerbro Bydel, og sikrer dermed opkoblingen af Rigshospitalet.

Linje 8A foreslås omlagt, så linjen ikke længere betjener Østerbro Bydel. Strækningen Nørrebros Runddel-Nordhavn Station foreslås overtaget af lokal buslinjer, ligesom Cityringen vil betjene Jagtvej mellem Vibenshus Runddel og Poul Henningsens Plads.

Linje 150S kører uændret i Østerbro Bydel.

3.2. Dækningsgrad i forhold til i dag

Der er i forbindelse med udarbejdelsen af forslaget til strategisk busnet, foretaget forskellige netværksbaserede oplandsanalyser ud fra tilgængelige data, dvs. bl.a. befolkningsstatistik fra Danmarks Statistik fra 2016 – der er således også foretaget en oplandsanalyse for Københavns Kommune som helhed.

Formålet med oplandsanalysen er at give et overblik over den forventede dækningsgrad med kollektiv trafik i Københavns Kommune i 2019, og sammenligne denne med den nuværende dækningsgrad. Dækningsgraden for København er analyseret for henholdsvis:

1. Tog + metro + strategisk busnet
2. Tog + metro + strategisk busnet + lokale buslinjer

I Københavns Kommune er fordelingen mellem indbyggere, husstande, arbejdspladser og studiepladser i dag følgende, jf. Danmarks Statistik:

Total Københavns Kommune 2016	
Antal indbyggere	591.481
Antal husstande	292.926
Antal arbejdspladser	323.792
Antal studiepladser	123.486

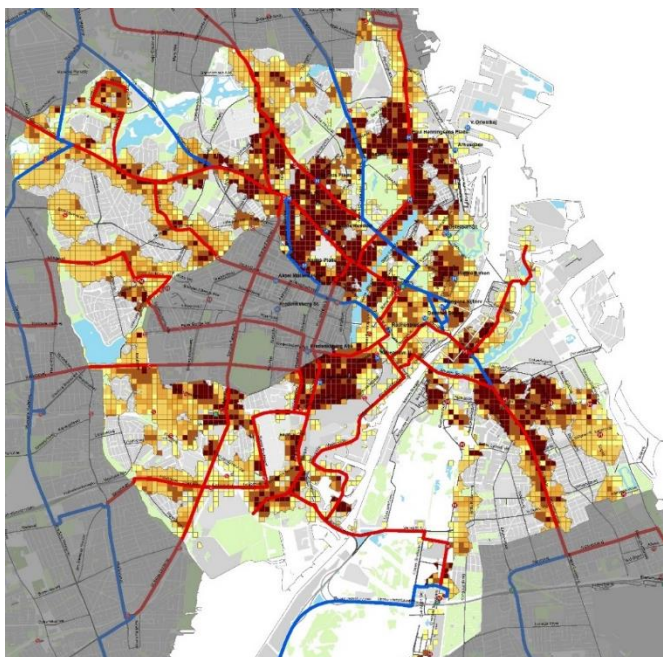
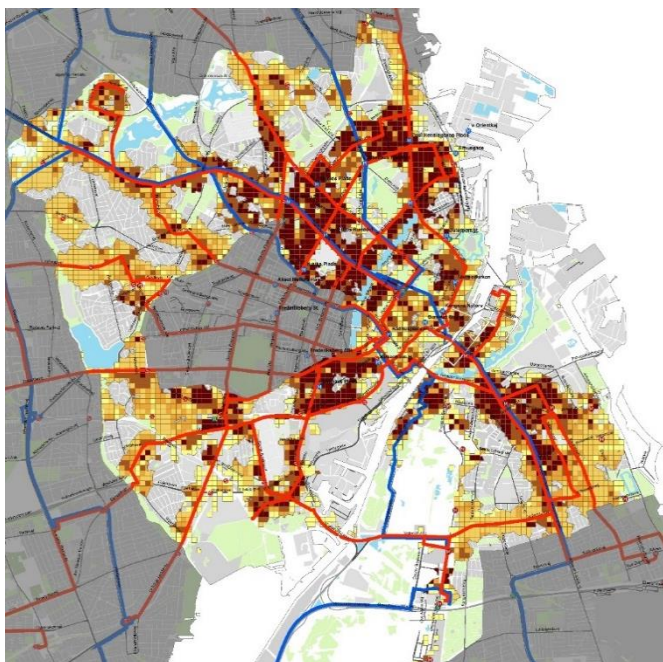
Dækningsgraden i dag og i 2019 er vist i figur 23 og figur 24.

Som det fremgår af figurerne, er dækningsgraden i Københavns Kommune generelt høj. Som det ses dækkes ca. 87 procent af kommunes indbyggere i dag med bane og højklasset bus. Dækningsgraden forventes at falde en smule (med ca. 3 procent) i 2019, men vil stadig være høj. Faldet skyldes hovedsageligt at de nuværende linjer 2A, 4A og 250S på Amager og Islands Brygge foreslås erstattet med en lokale buslinjer pga. ændringer på linjerne nærmere Cityringen. Det lille fald i dækningsgrad kompenseres i øvrigt af en højere dækning med højklasset bus end i dag i andre områder i kommunen, f.eks. på Teglholmen/Sluseholmen, Refshaleøen og ved Carlsberg-byen. Det er i øvrigt værd at bemærke at dækningsgraden i forhold til arbejdspladser forventes uændret (ca. 90 procent som i dag) i 2019.

Medtages lokale buslinjer forventes dækningsgraden at være uændret i forhold til i dag. Hele 96 procent af kommunens indbyggere vil således være dækket af bane, højklasset bus og lokale buslinjer – både i dag og i 2019. Ligeledes vil stort set alle arbejds- og studiepladser være dækket.

Det skal bemærkes, at dækningsgraden i 2019 er beregnet ud fra data fra 2016, dvs. at det forventede antal nye indbyggere i 2019 ikke er medtaget. Det reelle antal indbyggere, der dækkes med kollektiv trafik i 2019, vil derfor være højere end angivet.

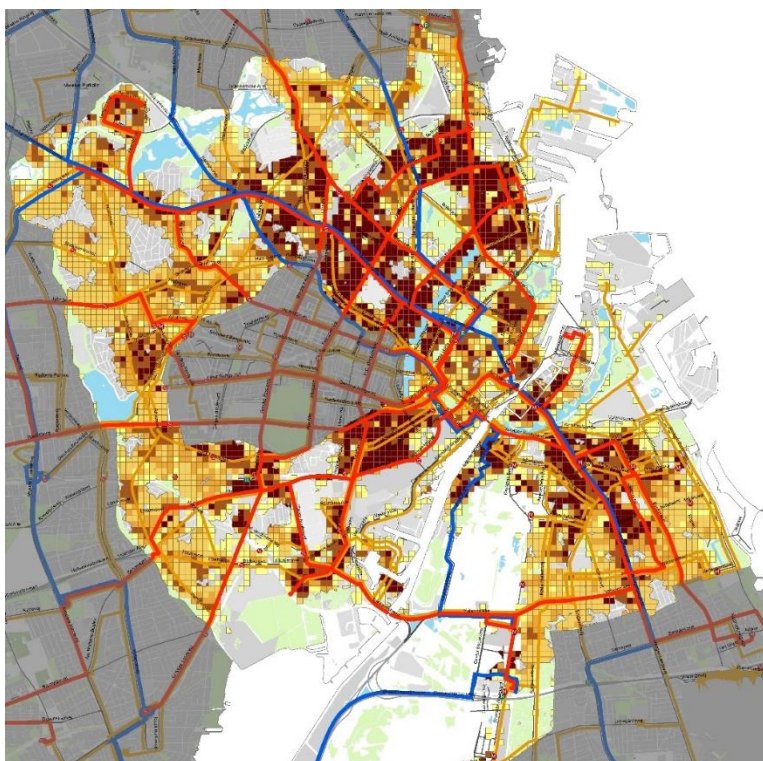
Figur 23: Dækningsgrad i Københavns kommune på bane og strategisk busnet

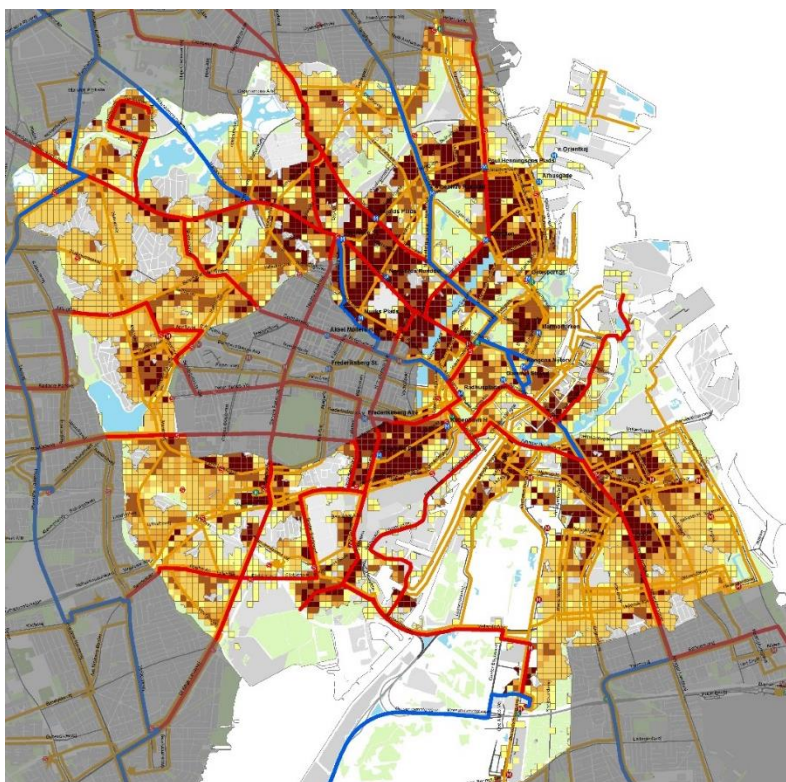


Figur 23: Indbyggere i Københavns Kommune dækket af bane og strategisk busnet i dag (øverst) og i 2019 (nederst). Jo mørkere farve, jo flere indbyggere i området. Ca. 84 procent af kommunes indbyggere dækkes i 2019-forslaget.

Bane + strategisk busnet	2016	2019	Forskel	Forskel pct.	Pct. af total 2016	Pct. af total 2019
Indbyggere 600 meter fra stationer og 400 meter fra stoppesteder	513.669	499.558	-14.111	-2,7	87	84
Husstande 600 meter fra stationer og 400 meter fra stoppesteder	261.439	254.459	-6.980	-2,7	89	87
Arbejdspladser 600 meter fra stationer og 400 meter fra stoppesteder	290.950	292.015	1.065	0,4	90	90
Studiepladser 600 meter fra stationer og 400 meter fra stoppesteder	115.672	116.007	335	0,3	94	94

Figur 24: Dækningsgrad i Københavns Kommune på bane, strategisk busnet og lokale buslinjer





Figur 24: Indbyggere i Københavns Kommune dækket af bane, strategisk busnet og lokale buslinjer i dag (øverst) og i 2019 (nederst). Jo mørkere farve, jo flere indbyggere i området. Ca. 96 procent af Københavns Kommunes indbyggere dækkes, både i dag og i 2019-forslaget.

Bane + strategisk busnet + lokale buslinjer	2016	2019	Forskel	Forskel pct.	Pct. af total 2016	Pct. af total 2019
Indbyggere 600 meter fra stationer og 400 meter fra stoppesteder	569.840	570.004	164	0,0	96	96
Husstande 600 meter fra stationer og 400 meter fra stoppesteder	289.935	289.993	58	0,0	99	99
Arbejdspladser 600 meter fra stationer og 400 meter fra stoppesteder	319.195	319.917	722	0,2	99	99
Studiepladser 600 meter fra stationer og 400 meter fra stoppesteder	123.187	123.187	0	0,0	100	100

3.3. Forventede passagertal og økonomi

Passagertallet i busserne i Københavns Kommune vurderes ud fra trafikmodelberegninger at blive ca. 72,3 mio. pr. år, hvor af det strategiske busnet udgør ca. 50 mio. svarende til 70 %. Sammenlignes tallene med 2016 ses et fald på ca. 31 mio. pr. år i det strategiske busnet.

Dette skyldes, at Cityringen overtager store dele af nuværende meget passagertunge busruter, bl.a. linje 1A, 8A og 9A.

Antallet af køreplantimer i det strategiske busnet falder fra 705.000 pr. år til 534.000 pr. år. Dette skyldes markante reduktioner på linje 1A og 8A samt at udvalgte nuværende strækninger på linje 2A og 4A overgår til lokalt busnet.