

16. september 2016

Linjebeskrivelse - linje 1A-forslag

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.

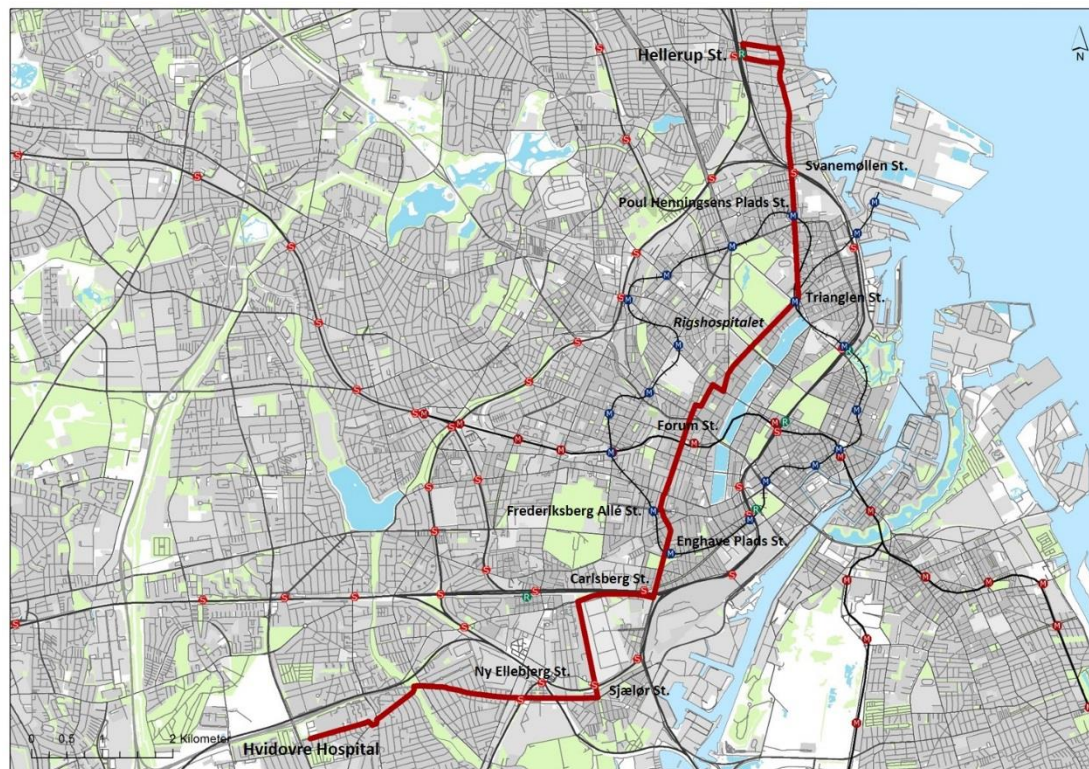
Indhold

Forslag til linjeføring	2
Forslag til frekvens.....	2
Hvorfor foreslået linjeføring?	3
Nøgletal	4

1A

Forslag til linjeføring

Hvidovre Hospital – Hellerup Station



Hvidovre Hospital – Kettegård Allé – Hvidovrevej – Sønderkær – Folehaven – Ellebjergvej – Ny Ellebjerg St. – Ellebjergvej – Sjælør Boulevard – Sjælør Station – Sjælør Boulevard – Vigerslev Allé – Carlsberg Station – Enghavevej – Enghave Plads Station – Kingosgade – Alhambravej – H.C. Ørstedsvej – Griffenfeldsgade – Stengade – Nørrebrogade – Fælledvej – Sankt Hans Torv – Blegdamsvej – Rigshospitalet Syd – Blegdamsvej – Trianglen St. – Østerbrogade – Poul Henningsens Plads St. – Østerbrogade – Svanemøllen Station – Strandvejen – Hellerupvej – Hellerup Station

Forslag til frekvens

Hvidovre Hospital – Hellerup Station: 10 afgangene i timen i myldretiden, 9 afgangene i timen i dagtimerne, 6 afgangene i timen om aftenen, 2 afgangene i timen om natten.

Hvorfor foreslået linjeføring?

Linje 1A foreslås at køre mellem Hvidovre Hospital og Hellerup Station via bl.a. Ny Ellebjerg Station, Carlsberg Station, Enghave Plads St., Rigshospitalet, Trianglen og Svanemøllen Station (se kort). Linjen vil overtage betjeningen af den nuværende hovedstrækning på linje 3A fra Enghavevej/Vigerslev Allé til Trianglen. Strækningen fra Trianglen til Hellerup Station svarer til den nuværende 1A's rute.

Den nye linje har således forbindelse til samtlige S-togsgrene, den kommende København-Ringstedforbindelse og Cityringen. Linjen sikrer den fortsatte opretholdelse af en nord / syd-forbindelse i den østlige del af Frederiksberg og Nørrebro, den (for)bliver en central buslinje på det ydre Østerbro, og endelig giver linjen det centrale Hvidovre og Folehaven-kvarteret forbindelse til en lang række baneforbindelser.

På strækningen mellem Hvidovre Hospital og Carlsberg Station/Enghavevej foreslås linje 1A at køre i korridoren Folehaven – Ny Ellebjerg St. – Sjælør Boulevard i stedet for som i dag ad korridoren Vigerslev Allé. Ny Ellebjerg Station kommer fra 2019 til at være et centralt trafikknudepunkt med både regionaltogets- og fjerntogetsbetjening. Fra 2023/25 vil der også være metrobetjening. For at sikre god sammenhæng mellem banesystemerne og busnettet, foreslås det derfor, at den nye linje 1A kører via Ny Ellebjerg Station. Dette sikrer også en højfrekvent og enkel busforbindelse mellem Ny Ellebjerg St. og Hvidovre Hospital.

Fra Vigerslev Allé/Enghavevej (ved Carlsberg St.) til Trianglen St. foreslås det, at den nye linje 1A kører som den nuværende linje 3A. Linjen vil her køre på en strækning, hvor der stadig vil være behov for højfrekvent busbetjening. Linjen vil på strækningen være genkendelig i forhold til linje 3A i dag, men opnå nye forbindelser til banesystemerne ved Enghave Plads St. (metro) og Carlsberg St. (S-tog) fra bl.a. Vesterbro, Frederiksberg og Nørrebro.

På strækningen mellem Trianglen og Hellerup Station foreslås den nye linje 1A at køre som den nuværende linje 1A. Strækningen fra Hellerup Station til metroen ved Poul Henningsens Plads vurderes fremover at være en central tilbringer-korridor til Cityringen. Derfor foreslås det, at denne strækning fortsat bliver betjent af en højfrekvent buslinje. Det nuværende passagerantal på strækningen er allerede forholdsvis højt, med en gennemsnitlig belægning i myldretiden et sted mellem 13 og 18 passagerer pr. afgang, og der vurderes at være et potentiale for tiltrækning af yderligere passagerer efter åbningen af Cityringen.

Mellem Hovedbanegården og Poul Henningsens Plads, hvor linje 1A i dag kører, vil Cityringen fremover sikre en højfrekvent og højklasset kollektiv transportbetjening. Fremadrettet vil passagerer fra Hvidovre og Valby med rejsemål på Hovedbanegården eller Østerbro med fordel kunne skifte til S-tog ved Ny Ellebjerg og metroen på Enghave Plads. Passagerer nordfra vil med fordel skifte til metroen på Poul Henningsens Plads eller Trianglen. Derved forsvinder grundlaget for at opretholde en A-busbetjening på denne strækning i fremtiden.

Ændringer i forhold til nuværende linje 1A's linjeføring

- *Strækningen mellem Hvidovre Hospital og Avedøre Station*

Forslag til ny linje 1A medfører at strækningen mellem Hvidovre Hospital og Avedøre Station skal overtages af en lokal buslinje. Passagergrundlaget på denne strækning vurderes til at kunne varetages af en lokal buslinje. Den nuværende frekvens på strækningen opfylder da heller ikke de generelle minimumskrav på en A-buslinje.

- *Strækningen mellem Vigerslevvej og Sjælør Boulevard*

Forslag til ny linje 1A via Ny Ellebjerg Station medfører at den nuværende A-busbetjening på Vigerslev Allé mellem Vigerslevvej og Sjælør Boulevard skal overtages af en lokal buslinje. Passagergrundlaget på denne strækning vurderes til at kunne varetages af en lokal buslinje.

- *Strækningen fra Hellerup Station til Klampenborg Station*

Fra Hellerup Station til Klampenborg Station understøtter passagergrundlaget ikke fremtidig A-busbetjening. Derfor foreslås denne strækning også overtaget af en lokal buslinje. Den nuværende frekvens på strækningen opfylder da heller ikke de generelle minimumskrav på en A-buslinje.

- *Strækningen mellem Hovedbanegården og Poul Henningsens Plads*

Grundlaget for A-busbetjening mellem Hovedbanegården og Poul Henningsens Plads forsvinder på grund af Cityringen, og her foreslås også at busbetjeningen overtages af en lokal buslinje.

- *Strækningen på Ndr. Frihavnsgade (nuværende linje 3A)*

Det er vurderingen, at etableringen af metrostationer ved Trianglen og Nordhavn Station vil reducere behovet for A-busbetjening på strækningen på Ndr. Frihavnsgade, der i dag er betjent af linje 3A. Strækningen kan derfor overtages af en lokal buslinje.

Nøgletal

Linje 1A forventes ifølge trafikmodelberegninger at få 5,1 mio. påstigere årligt. Antallet af timer på linje 1A vil være 96.577 pr. år, hvilket giver cirka 53 påstigere pr. bustime.

16. september 2016

Linjebeskrivelse - linje 2A-forslag

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.

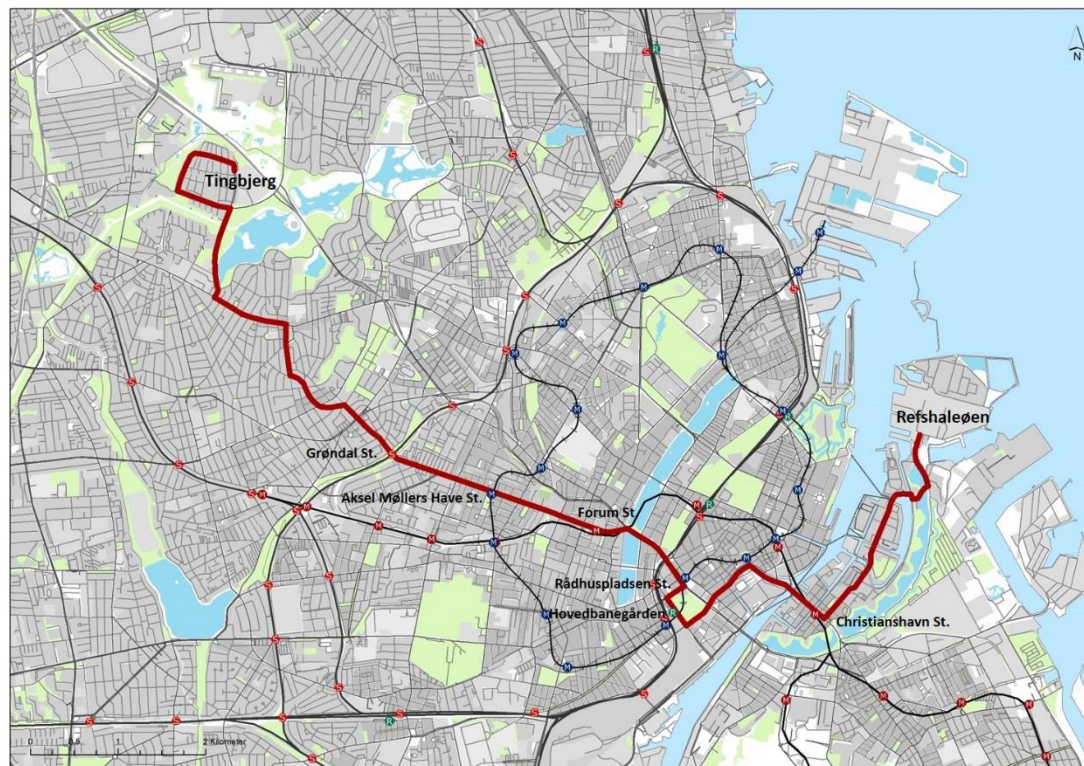
Indhold

Forslag til linjeføring	2
Forslag til frekvens.....	3
Hvorfor foreslået linjeføring?	3
Ændringer i forhold til nuværende linje 2A's linjeføring	3
Nøgletal	4

2A

Forslag til linjeføring

Tingbjerg - Refshaleøen



Tingbjerg, Gavlhusvej – Langhusvej – Ruten – Åkandevej – Frederikssundsvej – **Brønshøj Torv** – Brønshøjvej – Primulavej – Godthåbsvej – **Grøndal Station** – Godthåbsvej - **Aksej Møllers Have Station** – Rolighedsvvej – Rosenørns Allé – **Forum Station** – Gyldenløvesgade – H.C. Andersens Boulevard – **Rådhuspladsen** – Vesterbrogade – Bernstorffsgade - **Hovedbanegården** – Tietgensgade – Stormgade – Vindebrogade – **Gammel Strand Station** – Børsgade – Torvegade – **Christianshavns St.** – Prinsessegade – Danneskiold-Samsøes Allé – Kongebrovej – Refshalevej – **Refshaleøen**

Forslag til frekvens

Tingbjerg – Rådhuspladsen: 12 afgangene i timen i myldretiden, 10 afgangene i timen i dagtimerne, 6 afgangene i timen om aftenen, 2 afgangene i timen om natten.

Rådhuspladsen – Refshaleøen: 9 afgangene i timen i myldretiden, 7½ afgangene i timen i dagtimerne, 3 afgangene i timen om aftenen, 2 afgangene i timen om natten.

Hvorfor foreslået linjeføring?

Linje 2A foreslås at køre mellem Tingbjerg og Refshaleøen via bl.a. Brønshøj Torv, Grøndal Station, Aksel Møllers Have Station, Forum Station, Rådhuspladsen, Hovedbanegården, Gammel Strand Station og Christianshavns Station.

Strækningen fra Tingbjerg til Christianshavns Station svarer præcis til den nuværende linje 2A – der vil derfor ikke være nogle ændringer på linjen på strækningen i forhold til i dag. Her vil linjen fortsat give Tingbjerg-området forbindelse til det øvrige København (først og fremmest til linje 5C på Frederikssundsvej). Linje 2A giver endvidere fortsat forbindelse fra centrale dele af Brønshøj og Vanløse til centrale trafikknudepunkter (Grøndal Station: Ringbanen), Forum Station (Metroen) og Hovedbanegården, men herudover endvidere fremover også til Cityringen ved Aksel Møllers Have Station.

Fra Christianshavns Station til Holmen/Operaen foreslås linje 2A at køre som den nuværende linje 9A suppleret med strækningen videre via Margretheholmen til Refshaleøen, i stedet for at køre parallelt med den nuværende metro mellem Lergravsparken og Kastrup Station. De nuværende passagertal på linje 2A på strækningen fra Christianshavns Station og især fra Lergravsparken Station til Kastrup Station viser, at udbuddet er for højt i forhold til efterspørgslen. Den nuværende frekvens mellem Lergravsparken Station til Kastrup Station lever da heller ikke op til de formelle krav til en A-buslinje.

Margretheholmen og Refshaleøen betjenes i dag af en lokal buslinje (og en havnebus). Begge områder er i dag under stor forvandling, med mange nye aktører, beboere og aktiviteter der kræver en opgraderet kollektiv betjening. Refshaleøen er desuden beliggende langt fra banebetjening, og en linje 2A vil sikre en god og direkte forbindelse til metro på Christianshavns Station og tog på Hovedbanegården.

Ændringer i forhold til nuværende linje 2A's linjeføring

- *Strækningen mellem Christianshavns Torv og Kastrup Station*
Den nuværende linje 2A kører fra Christianshavns Station via Holmbladsgade, Ler-

gravsparken Station og Kastrupvej videre til Kastrup Station. På strækningen fra Lergravsparken Station til Kastrup Station kører linje 2A i dag ca. 5-6 gange i timen i myldretiden, hvilket er lavere end den normale A-bus-frekvens. Samtidig er belægningen på strækningen lav. I gennemsnit sidder der i dag 5-8 passagerer pr. bus på strækningen i myldretiden. På strækningen er der i dag et sted mellem ca. 500 meter og ca. 800 meter til både metro og linje 5A på Amagerbrogade/Amager Landevej. Der er derfor forholdsvis kort afstand til parallelkørende højklasset kollektiv trafikbetjening. Der vurderes derfor ikke behov for endnu en højklasset bus i den nuværende 2A-korridor. Der vurderes dog fortsat at skulle være betjening på strækningen, hvilket foreslås gjort af en lokal buslinje. Så selvom strækningen ikke indgår i det strategiske busnet, er den busbetjent af en lokale linje, hvor passagerer i området kan komme samme sted hen som i dag med samme antal afgangene som i dag.

Nøgletal

Linje 2A forventes ifølge trafikmodelberegninger at få 6,3 mio. påstigere årligt. Antallet af timer på linje 2A vil være 95.177 pr. år, hvilket giver cirka 53 påstigere pr. bustime.

16. september 2016

Linjebeskrivelse - linje 5C-forslag

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.

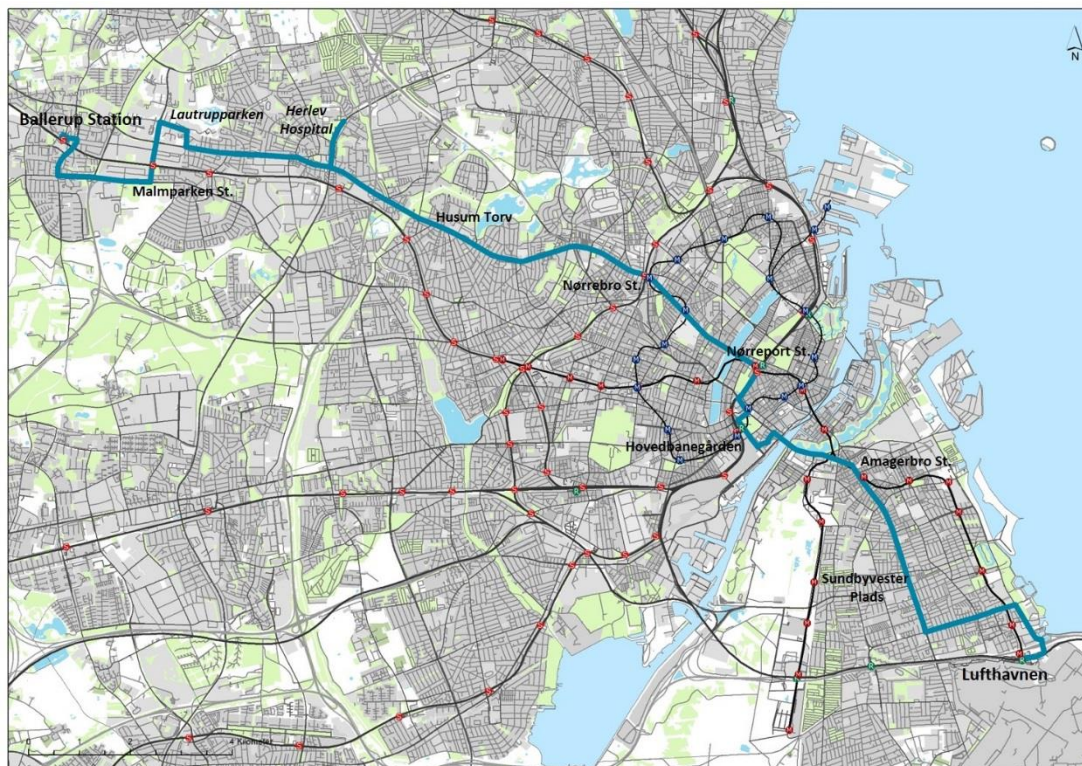
Indhold

Forslag til linjeføring	2
Forslag til frekvens.....	3
Hvorfor foreslået linjeføring?	3
Ændringer i forhold til nuværende linje 5A's linjeføring	4
Nøgletal	4

5C

Forslag til linjeføring

Ballerup Station - Lufthavnen



Ballerup Station – Hold An Vej – Ballerup Boulevard – Malmparken – **Malmparken Station** – Lautrupparken – Lautrupvang – Skovlunde Byvej – Herlev Hovedgade – **Herlev Hospital** – Ring 3 – Frederikssundsvej – **Husum Torv** – Frederikssundsvej – **Nørrebro Station** – Nørrebrogade – Frederiksborggade – **Nørreport Station** – Nørre Voldgade – Jarmers Plads – H.C. Andersens Boulevard – **Rådhuspladsen** – Vesterbrogade – Bernstorffsgade – **Hovedbanegården** – Bernstorffsgade – Hambrosgade – Niels Brocks Gade – H.C. Andersens Boulevard – Langebro – Amager Boulevard – Amagerbrogade – **Amagerbro Station** – Amagerbrogade – **Sundbyvester Plads** – Saltværksvej – Amager Strandvej – Ellehammersvej – **Lufthavnen**

Forslag til frekvens

Ballerup Station – Husum Torv: 6 afgang i timen i myldretiden, 6 afgang i timen i dagtimerne, 3 afgang i timen om aftenen, 2 afgang i timen om natten.

Herlev Hospital – Husum Torv: 9 afgang i timen i myldretiden, 9 afgang i timen i dagtimerne, 6 afgang i timen om aftenen, 2 afgang i timen om natten.

Husum Torv – Sundbyvester Plads: 15 afgang i timen i myldretiden, 15 afgang i timen i dagtimerne, 12 afgang i timen om aftenen, 4 afgang i timen om natten.

Sundbyvester Plads – Lufthavnen: 5 afgang i timen i myldretiden, 5 afgang i timen i dagtimerne, 3 afgang i timen om aftenen, 2 afgang i timen om natten.

Hvorfor foreslået linjeføring?

Linje 5C foreslås at køre mellem Ballerup Station og Lufthavnen via bl.a. Malmparken Station, Husum Torv, Nørrebro Station, Nørreport Station, Rådhuspladsen, Hovedbanegården, Amagerbro Station og Sundbyvester Plads.

Linjen sikrer opretholdelse af højklasset busforbindelse i Frederikssundsvej-Nørrebrogade-korridoren helt fra Ballerup til City med forbindelse til Cityringen og Ringbanen. Ligeledes sikrer linjen opretholdelse af højklasset nord / sydforbindelse på det centrale Amager mellem de to metrogrene.

- *Strækningen mellem Herlev Hospital og Lufthavnen*

I 2017 ændrer linje 5A navn til linje 5C og forlænges ved samme lejlighed fra Husum Torv ad Herlev Hovedgade og Herlev Ringvej til Herlev Hospital. Denne betjening foreslås opretholdt, da linjen i 2019 stadig vil betjene vigtige og passagertunge korridorer langt fra baner.

- *Strækningen mellem Husum Torv og Ballerup Station*

Udover at bibeholde turene, der kører til og fra Herlev Hospital, foreslås en række ture på Linje 5C at fortsætte fra Husum Torv til Ballerup Station, ad samme rute som den nuværende linje 350S. Ture der slutter på Husum Torv foreslås forlænget til Ballerup St., svarende til ca. 6 afgang i timen i myldretiden og 6 afgang i timen i dagtimerne. Forslaget vil medføre at linje 5C får to endestationer; Herlev Hospital og Ballerup Station.

Trafikmodelberegninger har vist, at behovet for busdrift mellem Nørrebro Station og Nørreport Station vil falde markant, når Cityringen åbner, men samtidig viser modellerne også, at behovet for busdrift vestfra til Cityringen på Nørrebro Station vil øges. En styrket linje 5C (forlænget fra Husum Torv til Ballerup Station) på denne strækning vurderes at kunne sikre den

nødvendige drift. Med en samtidig nedlæggelse af linje 350S sikrer forslaget desuden en forenkling af betjeningen på Frederikssundsvej og Nørrebrogade.

Det skal tilføjes, at linje 5C på strækningen Bellahøj-Nørrebro Station foreslås suppleret med linje 250S; en linje, der samtidig betjener Tingbjerg fra Hillerødmotorvejen, og som dermed bliver et supplement til linje 5C som tilbringerlinje vestfra til Cityringen på Nørrebro Station.

En forlængelse af linje 5C til Ballerup Station vil bl.a. sikre, at passagerer fra Indre By og Indre Nørrebro vil få direkte højklasset busforbindelse til de mange arbejds- og studiepladser ved Laurupparken. Denne forbindelse varetages i dag af linje 350S og er godt benyttet.

Ændringer i forhold til nuværende linje 5A's linjeføring

Linje 5C ændres ikke på den nuværende rute, men forlænges til Ballerup Station. Baggrunden for dette er beskrevet ovenfor.

Nøgletal

Linje 5C forventes ifølge trafikmodelberegninger at få 20,9 mio. påstigere årligt. Antallet af timer på linje 5C vil være 221.307 pr. år, hvilket giver cirka 94 påstigere pr. bustime.

16. september 2016

Linjebeskrivelse - linje 6A-forslag

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

Forslag til linjeføring.....	2
Forslag til frekvens.....	2
Hvorfor foreslået linjeføring?	3
Ændringer i forhold til nuværende linje 6A's linjeføring	3
Nøgletal	3

6A

Forslag til linjeføring

Buddinge Station – Nørreport Station



Buddinge Station – Ring 3 – Søborg Hovedgade – Frederiksborgvej - Emdrup Torv – Frederiksborgvej – Tagensvej – **Bispebjerg Station** – **Skjolds Plads Station** – Tagensvej – **Rigshospitalet Syd** – Tagensvej – Fredensgade – Sølvgade – Øster Voldgade – **Nørreport Station**

Forslag til frekvens

Buddinge Station – Emdrup Torv: 9 afgang i timen i myldretiden, 8 afgang i timen i dagtimerne, 6 afgang i timen om aftenen, 2 afgang i timen om natten.

Emdrup Torv – Nørreport Station: 18 afgang i timen i myldretiden, 12 afgang i timen i dagtimerne, 6 afgang i timen om aftenen, 4 afgang i timen om natten.

Hvorfor foreslået linjeføring?

Linje 6A foreslås at køre mellem Buddinge Station og Nørreport Station via bl.a. Bispebjerg Station, Skjold Plads Station og Rigshospitalet. Linjen sikrer forbindelse fra Gladsaxe og Bispebjerg-områderne til Ringbanen og Cityringen, ligesom linjen giver forbindelse til Rigshospitalet fra Ringbanen, Cityringen og det centrale København, inkl. alle øvrige S-banegrene og metroen.

Linje 6A foreslås mellem Buddinge Station og Nørreport Station at køre ad samme rute som i dag, og den vil derfor være genkendelig for passagerne på strækningen. Strækningen fra Buddinge Station via Søborg Hovedgade og Tagensvej til Skjolds Plads Station bliver en central tilbringerkorridor til Cityringen for mange passagerer i Gladsaxe og Ydre Nørrebro. Fra Skjolds Plads til Nørreport Station betjener linjen Nørre Campus, hvor passagergrundlaget er meget højt. Denne strækning foreslås derfor fastholdt som en vigtig korridor for linje 6A.

Ændringer i forhold til nuværende linje 6A's linjeføring

- *Strækningen mellem Nørreport Station og Rødovrehallen*

Den nuværende linje 6A fortsætter fra Nørreport Station via Hovedbanegården – Vesterbrogade – Roskildevej til Rødovre Centrum. Det vurderes ud fra trafikmodelberegninger, at linje 6A vil miste passagerer mellem Nørreport Station og Hovedbanegården. Denne strækning betjenes også af linje 5A, så der vurderes ikke at være behov for linje 6A her.

Strækningen fra Rødovre Centrum til Hovedbanegården vurderes fortsat at have potentiale for A-busbetjening. Denne strækning foreslås overtaget af en ny linje 7A (se nærmere i linjebeskrivelsen for linje 7A).

Nøgletal

Linje 6A forventes ifølge trafikmodelberegninger at få 5,3 mio. påstigere årligt. Antallet af timer på linje 6A vil være 71.218 pr. år, hvilket giver cirka 73 påstigere pr. bustime.

16. september 2016

Linjebeskrivelse - linje 7A-forslag

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.

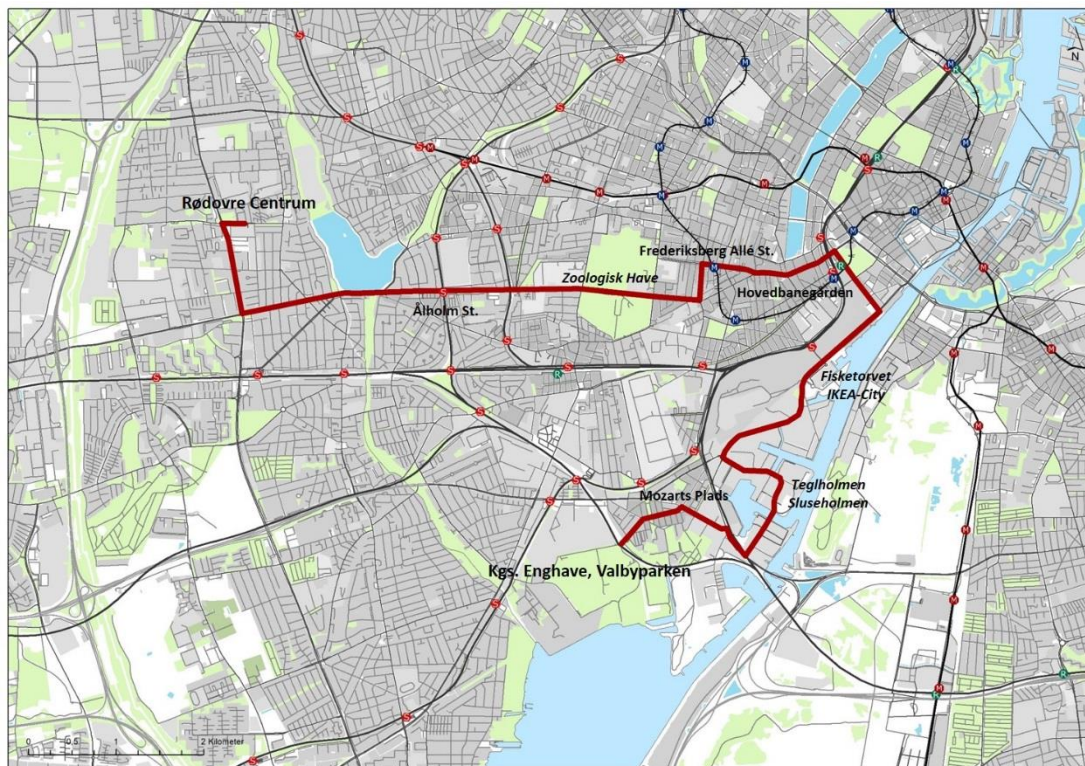
Indhold

Forslag til linjeføring	2
Forslag til frekvens.....	2
Hvorfor foreslået linjeføring?	3
Ændringer i forhold til nuværende linje 7A's linjeføring	4
Nøgletal	4

7A

Forslag til linjeføring

Rødovre Centrum – Kgs. Enghave, Valbyparken



Rødovre Centrum – Tårnvej – Roskildevej – Ålholm Plads – Roskildevej – **Ålholm Station**
– Roskildevej – Zoologisk Have – Vesterbrogade – Platanvej – **Frederiksberg Allé Station**
– Frederiksberg Allé – Vesterbrogade – **Hovedbanegården** – Bernstorffsgade – Kalvebod
Brygge – Fisketorvet – Vasbygade – Tegholmensgade – Støberigade – Sluseholmen – Sjæl-
landsbroen – Borgmester Christiansens Gade – Mozarts Plads – Mozartsvej – Hammelstrup-
vej – **Kongens Enghave, Valbyparken**

Forslag til frekvens

Rødovre Centrum – Kgs. Enghave, Valbyparken: 10 afgang i timen i myldretiden, 8 afgang i timen i dagtimerne, 6 afgang i timen om aftenen, 2 afgang i timen om natten.

Hvorfor foreslået linjeføring?

Linje 7A foreslås at køre mellem Rødovre Centrum og Kgs. Enghave, Valbyparken via bl.a. Damhustorvet, Ålholm Station, Zoologisk Have, Frederiksberg Allé Station, Hovedbanegården, Fisketorvet og Mozarts Plads.

Linjen sikrer en højklasset forbindelse fra Rødovre til Cityringen, da linjen opretholder en vest / østforbindelse (som linje 6A sikrer i dag) gennem det sydlige Frederiksberg med forbindelse til Ringbanen, Cityringen og det centrale København. Endelig giver linjen en højklasset forbindelse fra Tegllholmen/Sluseholmen samt det "gamle" Sydhavnen til det centrale København. Endelig sikrer linjen opretholdelse af en direkte buslinje mellem det centrale København og Zoologisk Have, men skaber også forbindelse dertil fra Cityringen.

- *Strækningen mellem Rødovre Centrum og Vesterbrogade/Platanvej*

Linje 7A-strækningen fra Rødovre Centrum via Ålholm Station, Zoologisk Have og den ydre del af Vesterbrogade svarer til den nuværende linje 6A's rute – bortset fra den yderste del i Rødovre, hvor endestationen bliver Rødovre Centrum i stedet for Rødovrehallen, som i stedet foreslås betjent af linje 9A (se beskrivelsen af denne linje). Fra Vesterbrogade foreslås linje 7A at køre via Platanvej til Frederiksberg Allé Station. Dette sikrer en god og nem omstigning fra bus til metro fra rejsende vestfra, der med fordel kan tage metroen videre fra Frederiksberg Allé Station. Det sikrer også en enkel forbindelse mellem metro og bus for passagerer til/fra Zoologisk Have.

- *Strækningen mellem Vesterbrogade/Platanvej og Mozarts Plads*

På den indre del af Vesterbrogade til Hovedbanegården vil linje 7A køre som den nuværende linje 6A. Fra Hovedbanegården foreslås det, at linjen betjener Kalvebod Brygge, Fisketorvet og IKEA-City, og byudviklingsområderne syd herfor på Tegllholmen og Sluseholmen til Mozarts Plads. Områderne er allerede i dag under kraftig om- og udbygning, og der er derfor basis for en højklasset busforbindelse i områderne.

I samme korridor forventes den kommende metroafgrening til Sydhavnen og Ny Ellebjerg Station at stå klar i 2023/25, og linje 7A er derfor også en forløber til metroen i området, der kan medvirke til at folk i området allerede benytter højklasset kollektiv trafik i høj grad, når metro-afgreningen åbner.

- *Strækningen mellem Mozarts Plads og Valbyparken*

Fra Mozarts Plads foreslås linje 7A at køre via Mozartsvej – Hammelstrupvej til Valbyparken, en strækning der i dag er betjent af linje 3A (der på den centrale strækning erstattes af linje 1A). Denne del af linjen sikrer en fortsat højklasset busbetjening i området, og vil i højere grad end i dag forbinde det "gamle" Sydhavnen med det nye.

Ændringer i forhold til nuværende linje 7A's linjeføring

Linje 7A er en ny A-buslinje, og der er derfor ingen ændringer i forhold til tidligere.

Nøgletal

Linje 7A forventes ifølge trafikmodelberegninger at få 3,7 mio. påstigere årligt. Antallet af timer på linje 7A vil være 91.078 pr. år, hvilket giver cirka 40 påstigere pr. bustime.

16. september 2016

Linjebeskrivelse - linje 8A-forslag

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

Forslag til linjeføring	2
Forslag til frekvens.....	2
Hvorfor foreslået linjeføring?	3
Ændringer i forhold til nuværende linje 8A's linjeføring	4
Nøgletal	4

8A

Forslag til linjeføring

Friheden Station – Buddinge Station



Buddinge Station – Ring 3 – Gladsaxevej – Høje Gladsaxe – Gladsaxevej – Frederiksborgvej – **Emdrup Torv** – Frederiksborgvej – Tagensvej – Bispebjerg Hospital – Tuborgvej – Frederiksborgvej – Frederikssundsvej – **Nørrebro Station** – Lundtoftegade – Hillerødgade – Nordre Fasanvej – **Fasanvej Station** – Nordre Fasanvej – Søndre Fasanvej – Toftegårds Allé – **Valby Station** – Toftegårds Allé – Toftegårds Plads – Gammel Køge Landevej – **Ny Ellebjerg Station** – Gammel Køge Landevej – **Friheden Station**

Forslag til frekvens

Buddinge Station – Emdrup Torv: 8 afgang i timen i myldretiden, 8 afgang i timen i dagtimerne, 3 afgang i timen om aftenen, 2 afgang i timen om natten.

Emdrup Torv – Friheden Station: 12 afgange i timen i myldretiden, 8 afgange i timen i dagtimerne, 6 afgange i timen om aftenen, 2 afgange i timen om natten.

Hvorfor foreslået linjeføring?

Linje 8A foreslås at køre mellem Buddinge Station og Friheden Station via bl.a. Høje Gladsaxe, Emdrup Torv, Bispebjerg Hospital, Nørrebro Station, Fasanvej Station, Valby Station og Ny Ellebjerg Station.

Linje 8A opretholder forbindelse fra Hvidovre/Friheden til Ny Ellebjerg Station og Valby Station og S-togsgrenene til Frederikssund og Høje Taastrup samt regionaltog. Linjen sikrer en nord / sydforbindelse i det vestlige Frederiksberg med forbindelse til Metroen, Cityringen, flere S-togsgrene og Bispebjerg Hospital. Linjen giver centrale dele af Gladsaxe, inkl. Høje Gladsaxe, samt dele af Københavns Nordvestkvarter forbindelse til Cityringen og Ringbanen.

- *Strækningen mellem Friheden Station og Valby Station*

Mellem Friheden Station og Valby Station vil der fortsat være behov for højfrekvent A-busbetjening. Fra Valby Station foreslås linje 8A ført ad den nuværende linje 4A's rute langs Fasanvejene, hvor passagergrundlaget i dag er meget højt, og som også efter etablering af Cityringen vurderes at være højt. Udbygningen af Grønttorvet v. Folehaven samt boligområderne langs Gl. Køge Landevej forventes derudover at øge passagergrundlaget syd for Valby Station. Udover sikring af fortsat højfrekvent busbetjening på Fasanvejene etableres også en ny direkte forbindelse fra Folehaven og Hvidovre til Ydre Frederiksberg og Nørrebro Station. Modsat fjernes den direkte busforbindelse til Indre Frederiksberg og Indre Nørrebro og Østerbro. Denne rejseforbindelse vil fremover kræve et skift.

- *Strækningen mellem Nørrebro Station og Buddinge Station*

Fra Nørrebro Station foreslås linje 8A ført via Frederiksborgvej og Bispebjerg Hospital til Emdrup Torv og videre mod Høje Gladsaxe og Buddinge Station. Passagergrundlaget på Frederiksborgvej er højt og denne strækning betjenes i dag af en højfrekvent lokal buslinje, og med etableringen af metrostationen ved Nørrebro Station forventes et øget behovet for busdrift fra de store boligområder langs Frederiksborgvej til Nørrebro Station. Forslaget om forlængelsen fra Emdrup Torv til Buddinge Station via Høje Gladsaxe skyldes dels et mål om forstærkning af busbetjeningen i Høje Gladsaxe, dels at det skaber en højfrekvent forbindelse direkte fra Høje Gladsaxe til Cityringen ved Nørrebro Station.

Ændringer i forhold til nuværende linje 8A's linjeføring

- *Strækningen mellem Valby Station og Nordhavn Station*

Mellem Frederiksberg Station og Poul Henningsens Plads Station forventes Cityringen at overtage mange af de nuværende passagerer i linje 8A. Behovet for A-busbetjening på denne strækning er derfor ikke til stede efter Cityringens åbning. Strækningen mellem Valby Station og Nordhavn Station via bl.a. Falkonér Alle og Jagtvej foreslås i stedet betjent af lokale buslinjer med lavere frekvens. Passagerer som i dag tager linje 8A syd for Valby Station med rejsemål langs Falkonér Allé og Jagtvej vil fremover skulle skifte til en anden bus eller benytte metrosystemet.

Nøgletal

Linje 8A forventes ifølge trafikmodelberegninger at få 5,5 mio. påstigere årligt. Antallet af timer på linje 8A vil være 98.796 pr. år, hvilket giver cirka 55 påstigere pr. bustime.

16. september 2016

Linjebeskrivelse - linje 9A-forslag

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.

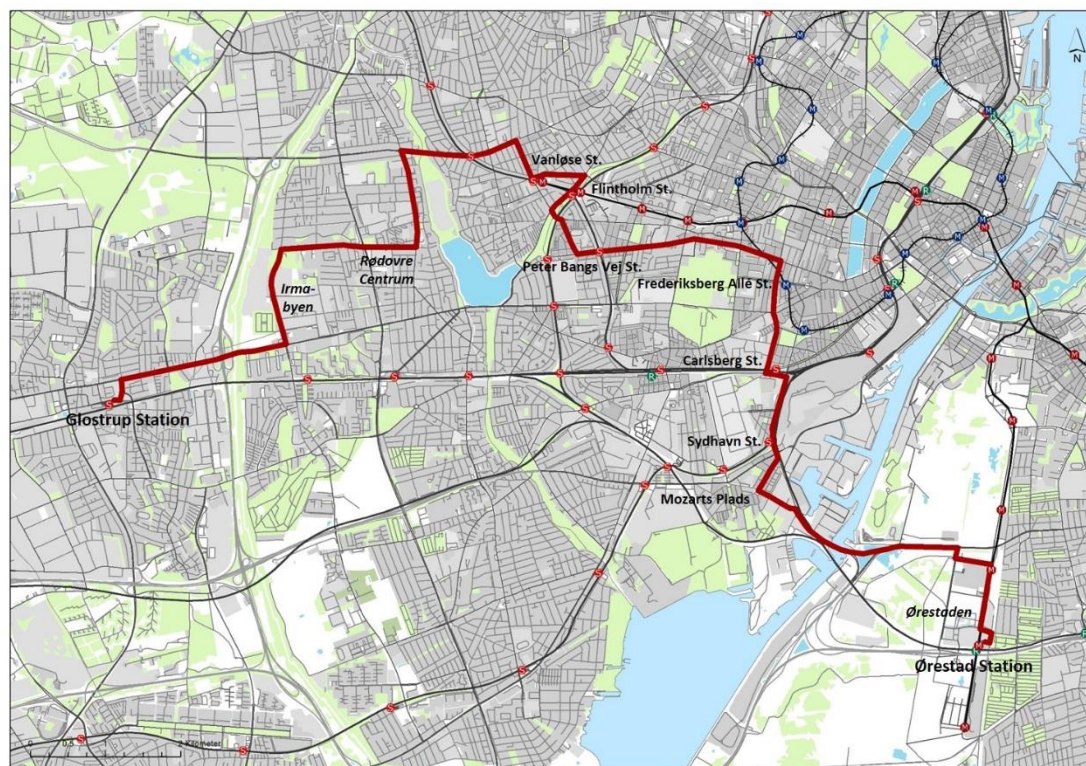
Indhold

Forslag til linjeføring	2
Forslag til frekvens.....	3
Hvorfor foreslået linjeføring?	3
Ændringer i forhold til nuværende linje 9A's linjeføring	4
Nøgletal	4

9A

Forslag til linjeføring

Glostrup Station – Ørestad Station



Glostrup Station – Banegårdsvej – Hovedvejen – Roskildevej – Korsdalsvej – Irma Byen – Korsdalsvej – Rødovre Parkvej – **Rødovre Centrum** – Rødovre Parkvej – Rødovrevej – Jyllingevej – **Jyllingevej Station** – Jyllingevej – Jernbane Allé – **Vanløse Station** – Apollovej – Grøndals Parkvej – **Flintholm Station** – Grøndals Parkvej – Jernbane Allé – Finsensvej – Sønderjyllands Allé – Peter Bangs Vej – Smallegade – Gammel Kongevej - Madvigs Allé – **Frederiksberg Allé Station** – Platanvej – Vesterfælledvej – **Carlsberg Station** – Vigerslev Allé – Enghavevej – **Sydhavn Station** – Borgbjergsvej – Mozarts Plads – Borgmester Christiansens Gade – Sjællandsbroen – **Bella Center Station** – Ørestads Boulevard – Kay Fiskers Vej – **Ørestad Station**

Forslag til frekvens

Glostrup Station – Ørestad Station: 8 afgang i timen i myldretiden, 8 afgang i timen i dagtimerne, 6 afgang i timen om aftenen, 2 afgang i timen om natten.

Hvorfor foreslået linjeføring?

Linje 9A foreslås at køre mellem Glostrup Station og Ørestad Station via bl.a. Rødovre Centrum, Vanløse Station, Flintholm Station, Frederiksberg Allé Station, Carlsberg Station, Sydhavn Station og Bella Center Station. Linjen giver forbindelse fra Glostrup og Rødovre til Ringbanen, S-togsgrenen til Frederikssund og Metroen. Linjen giver dele af det centrale Frederiksberg, Vesterbro og Sydhavnen forbindelse til Cityringen og flere S-togsgrene. Endelig giver linjen forbindelse fra Ørestaden og det vestlige Amager til Sydhavnen og S-togsgrenen til Køge.

- *Strækningen mellem Glostrup og Gammel Kongevej på Frederiksberg*

Linje 9A foreslås mellem Glostrup Station og Korsdalsvej at køre ad samme rute som i dag. I Rødovre foreslås linjen dog at køre ad Korsdalsvej – Rødovre Parkvej i stedet for som i dag ad Roskildevej – Tårnvej. Dette sker for at betjene byudviklingsområdet Irma-byen. I Rødovre foreslås det desuden at køre ad Rødovrevej i stedet for Tårnvej, da passagerpotentialer her vurderes større end på Tårnvej, og da linjen vil opnå bedre stopmuligheder ved Rødovre Centrum end i dag. Den nordlige del af Tårnvej vil fortsat dækkes af linje 200S, mens den sydlige del ud over linje 200S vil være dækket af linje 7A (som 6A i dag). Forbindelsen fra Glostrup Station til Rødovre Centrum fastholdes.

- *Strækningen mellem Gl. Kongevej og Ørestad Station*

Trafikmodelberegninger har vist, at linje 9A vil miste mange passagerer mellem Gammel Kongevej/Platanvej og Christianshavns Torv, da metrosystemet (både det gamle og det nye) på denne strækning vil overtage mange rejser. For at sikre effektivitet på linjen, foreslås linje 9A omlagt på denne strækning.

For at sikre god sammenhæng til metroen foreslås linje 9A omlagt fra Gammel Kongevej/Platanvej via Frederiksberg Allé Station og videre sydpå mod Sydhavnen og Amager. Linjen vil her betjene en vigtig korridor med behov for højklasset busbetjening fra Vesterbro til Mozarts Plads (som den nuværende linje 3A) og opretholde den højfrekvente betjening fra Sydhavnen til Amager (som den nuværende linje 4A). Den direkte forbindelse fra Amager til Valby og Fasanvejene mistes med dette forslag, men et lokallinjeforslag (linje 66) dækker denne rejserelation.

Passagertal på den nuværende 4A-strækning til Ørestad Station har vist sig at være

forholdsvis høje, og der vurderes derfor at være behov for højklasset busbetjening i denne korridor, der også i 2019 vurderes vigtig i bussammenhæng. Linje 9A foreslås derfor at fortsætte fra Sydhavnen til Ørestad Station.

Ændringer i forhold til nuværende linje 9A's linjeføring

- *Strækningen fra Korsdalsvej til Rødovre Centrum via Roskildevej og Tårnvej*

På Roskildevej mellem Korsdalsvej og Tårnvej foreslås betjeningen varetaget af en lokal buslinje, som også sikrer forbindelsen til Rødovre Centrum.

- *Strækningen mellem Rødovre Parkvej/Tårnvej og Jyllingevej/Rødovrevej*

På Tårnvej vil der stadig være S-busbetjening og lokal busbetjening. Forbindelsen fra dette område med de mange boliger til S-toget ved Rødovre Station fastholdes dermed. På Jyllingevej mellem Tårnvej og Rødovrevej vil betjeningen blive varetaget af en lokal buslinje.

- *Strækningen fra Gammel Kongevej/Madvigs Allé til Holmen*

På strækningen fra Gammel Kongevej/Platanvej og videre ind mod City og Holmen vil linje 9A ikke længere køre. Som nævnt ovenfor, har trafikmodelberegninger vist, at linje 9A vil miste mange passagerer mellem Gammel Kongevej/Platanvej og Christianshavns Torv, da metrosystemet på denne strækning vil overtage mange rejser. Strækningen foreslås i stedet betjent af lokale buslinjer.

Linje 9A's nuværende strækning fra Hovedbanegården til Christianshavns Station og videre mod Holmen (og Refshaleøen) vil blive betjent med linje 2A (se linje 2A-linjebeskrivelse). Den indre del af Gl. Kongevej vil kunne betjenes af en lokallinje, da der stadig vil være behov for lokal busbetjening her for at dække rejserelationen Gl. Kongevej – Hovedbanegården.

Nøgletal

Linje 9A forventes ifølge trafikmodelberegninger at få 6,1 mio. påstigere årligt. Antallet af timer på linje 1A vil være 113.631 pr. år, hvilket giver cirka 53 påstigere pr. bustime.

16. september 2016

Linjebeskrivelse - linje 150S-forslag

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.

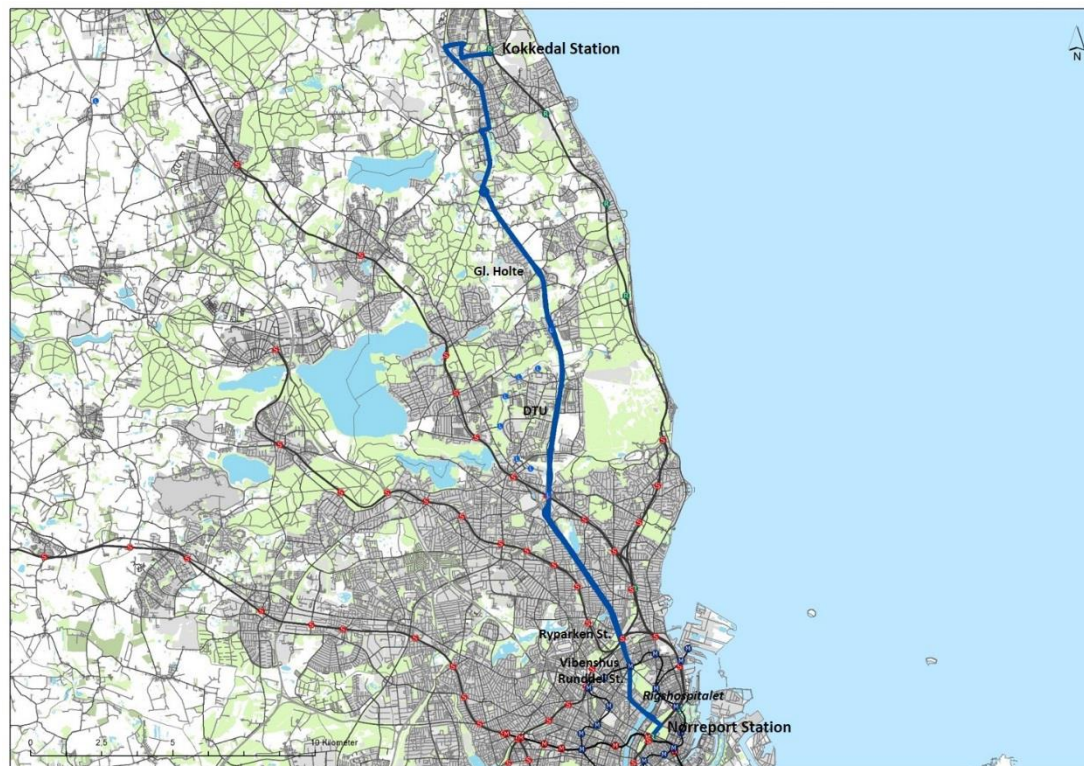
Indhold

Forslag til linjeføring.....	2
Forslag til frekvens.....	2
Hvorfor foreslået linjeføring?	3
Ændringer i forhold til nuværende linje 150S's linjeføring	3
Nøgletal	3

150S

Forslag til linjeføring

Kokkedal Station – Nørreport Station



Kokkedal Station – Ådalsvej – Egedalsvej – Usserød Kongevej – Rungstedvej – Hørsholm Kongevej – Helsingørmotorvejen – Lyngbyvej – **Ryparken Station** – Lyngbyvej – Vibenshus Runddel – Nørre Allé – Tagensvej – **Rigshospitalet Syd** – Fredensgade – Sølvgade – Øster Voldgade – **Nørreport Station**

Forslag til frekvens

Kokkedal Station – Gl. Holte: 7½ afgang i timen i myldretiden, 5 afgang i timen i dagtimerne, 3 afgang i timen i aftentimerne og ingen afgang om natten

Gl. Holte – Nørreport St.: 15 afgang i timen i myldretiden, 10 afgang i timen i dagtimerne, 6 afgang i timen i aftentimerne og ingen afgang om natten

Hvorfor foreslået linjeføring?

Linje 150S kører mellem Kokkedal Station og Nørreport Station i en korridor mellem Kystbanen og S-togslinjen til Hillerød, inkl. et længere stykke ad Helsingørmotorvejen. Linjen fungerer derfor som tilbringerlinje nordfra til centrale dele af København. Det gør linjen fortsat efter 2019 med den tilføjelse, at den også giver forbindelse nordfra til Cityringen ved Vibenshus Runddel. På banesiden betjener linje 150S også Ringbanen ved Ryparken Station.

Herudover betjener linje 150S endvidere en lang række ikke-banebetjente rejsemål som Hørsholm Midtpunkt, Forskerparken, DTU/Lyngby, Ikea/Gentofte, Kildegårds Plads, Nørre Campus, Rigshospitalet og Parkmuseerne.

Ændringer i forhold til nuværende linje 150S's linjeføring

Der er ingen ændringer i forhold til den nuværende linje 150S's linjeføring.

Nøgletal

Linje 150S forventes ifølge trafikmodelberegninger at få 7,5 mio. påstigere årligt. Antallet af timer på linje 150S vil være 86.804 pr. år, hvilket giver cirka 87 påstigere pr. bustime.

16. september 2016

Linjebeskrivelse - linje 200S-forslag

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

Forslag til linjeføring.....	2
Forslag til frekvens.....	2
Hvorfor foreslået linjeføring?	3
Ændringer i forhold til nuværende linje 200S's linjeføring	3
Nøgletal	3

200S

Forslag til linjeføring

Avedøre Holme – Lyngby Station



Avedøre Holme – Stamholmen – Center Syd - Avedøre Havnevej – Gammel Køge Landevej
– **Friheden Station** – Hvidovrevej – Kettegård Allé – **Hvidovre Hospital** – Kettegård Allé –
Avedøre Havnevej – **Rødovre Station** – Avedøre Havnevej – Tårnvej – **Rødovre Centrum** –
Tårnvej – Islevhusvej – **Husum Torv** – Frederikssundsvej – Mørkhøjvej – Gladsaxe Møllevej
– Gladsaxe Trafikplads – Ring 3 – **Lyngby Station**

Forslag til frekvens

Lyngby Station – Friheden Station: 6 afgang i timen i myldretiden, 6 afgang i timen i dagti-
merne, 3 afgang i timen om aftenen, 0 afgang i timen om natten.

Friheden Station – Avedøre Holme: 6 afgang i timen i myldretiden, 2 afgang i timen i dagti-
merne, 0 afgang i timen om aftenen, 0 afgang i timen om natten.

Hvorfor foreslået linjeføring?

Linje 200S kører mellem Avedøre Holme og Lyngby Station i korridoren mellem Ring 2 og Ring 3 og betjener dermed rejssemål relativt langt fra Cityringens linjeføring. Linjen foreslås derfor ikke ændret i 2019.

Linje 200S kører på tværs af de fem S-togskorridorerne og betjener dem på hhv. Lyngby Station, Buddinge Station, Husum Station, Rødovre Station og Friheden Station. Desuden betjener linjen en række andre vigtige, ikke-banebetjente knudepunkter: Gladsaxe Trafikplads, Husum Torv, Rødovre Centrum, Hvidovre Hospital og Avedøre Holme.

Udover at forbinde togstationer og knudepunkter betjener linje 200S endvidere også en række boligområder og arbejdspladser.

Ændringer i forhold til nuværende linje 200S's linjeføring

Der er ingen ændringer i forhold til den nuværende linje 200S's linjeføring.

Nøgletal

Linje 200S forventes ifølge trafikmodelberegninger at få 4,7 mio. påstigere årligt. Antallet af timer på linje 200S vil være 52.569 pr. år, hvilket giver cirka 90 påstigere pr. bustime.

16. september 2016

Linjebeskrivelse - linje 250S-forslag

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.

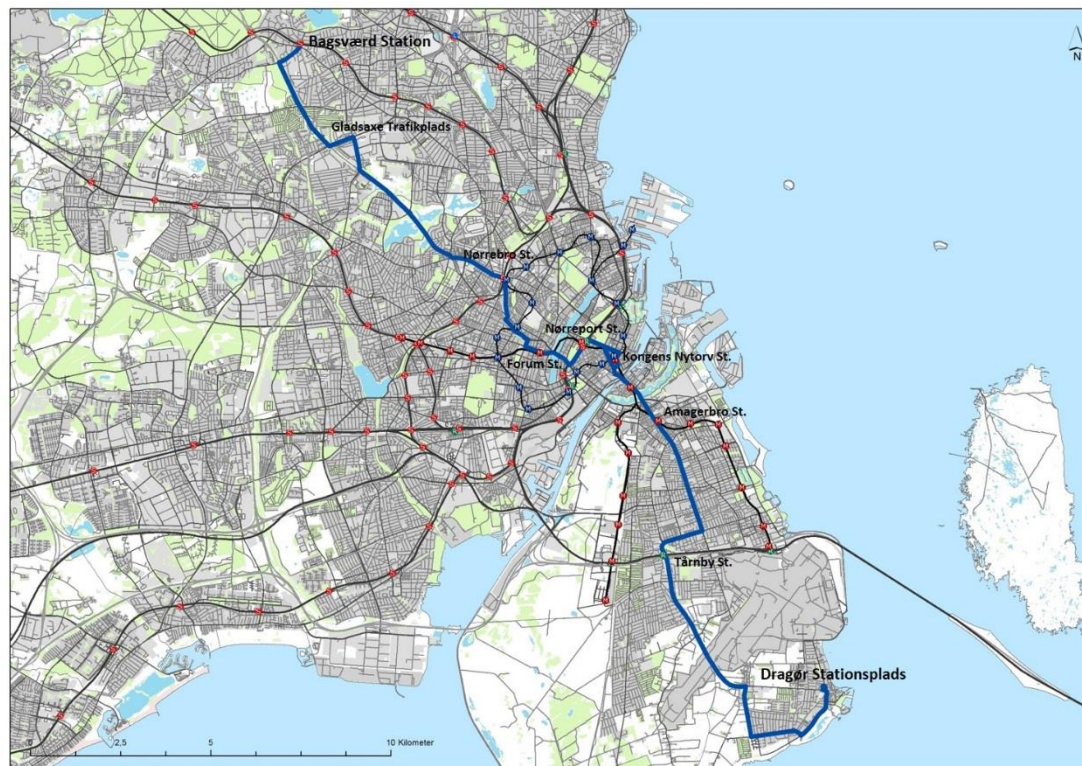
Indhold

Forslag til linjeføring.....	2
Forslag til frekvens.....	2
Hvorfor foreslået linjeføring?	3
Ændringer i forhold til nuværende linje 250S's linjeføring	3
Nøgletal	3

250S

Forslag til linjeføring

Bagsværd Station – Dragør Stationsplads



Bagsværd Station – Vadstrupvej – Hillerødmotorvejen – Ring 3 – **Gladsaxe Trafikplads** – Gladsaxe Møllevvej - Hareskovvej – Bellahøj – Frederikssundsvej – **Nørrebro Station** – Lundtoftegade – Borups Plads - Ågade – Åboulevard – Bülowvej – Rosenørns Allé – **Forum Station** – Gyldenløvesgade – Nørre Voldgade – **Nørreport St.** – Gothersgade – Bremerholm/**Kgs. Nytorv St.** – Knippelsbro - Torvegade – **Christianshavns St.** – Torvegade – **Amagerbro Station** – Amagerbrogade – Sundbyvester Plads – Amagerbrogade – Amager Landevej – Tårnbyvej – **Tårnby Station** – Englandsvej – Møllevvej – Krudttårnsvej – Søndre Strandvej – Vestgrønningen – Stationsvej – **Dragør Stationsplads**

Forslag til frekvens

Bagsværd Station – Gladsaxe Trafikplads: 6 afgange i timen i myldretiden.

Gladsaxe Trafikplads – Dragør Stationsplads: 6 afgangene i timen i myldretiden, 4 afgangene i timen i dagtimerne, 2 afgangene i timen om aftenen.

Hvorfor foreslået linjeføring?

Linje 250S foreslås at køre mellem Bagsværd Station/Gladsaxe Trafikplads og Dragør Stationsplads via bl.a. Høje Gladsaxe (stop på motorvejen), Nørrebro Station, Forum Station, Nørreport Station, Amagerbro Station, Sundbyvester Plads og Tårnby Station.

Linjen giver en hurtig og direkte forbindelse fra centrale dele af Gladsaxe mellem S-togsgrenene til såvel Ringbanen, Cityringen og Metroen som til Københavns centrum. Og tilsvarende den modsatte vej til mange store arbejdspladser i Gladsaxe Kommune. Linjen supplerer linje 5C på Frederikssundsvej mellem Bellahøj og Nørrebro Station, som forbindelse mellem Nordvest-kvarteret og Cityringen og Ringbanen. Linjen supplerer endvidere linje 5C på det centrale Amager mellem Metrogrenene. Endelig sikrer linjen forbindelse fra centrale dele af Dragør Kommune til Lufthavnstoget ved Tårnby Station, metroen ved Amagerbro Station og det centrale København.

På strækningen fra Nørrebro Station til City, foreslås linje 250S at køre via Lundtoftegade, Forum Station og Nørreport Station. Fra Nørreport Station til Dragør Stationsplads foreslås linjen at køre som den nuværende linje 350S via bl.a. Amagerbro Station, Sundbyvester Plads, Tårnby Station og St. Magleby til Dragør Stationsplads. Linjen vil på Amager derfor svare præcis til den nuværende linje 350S, og vil derfor være genkendelig for passagerne.

På strækningen fra Bagsværd Station til Gladsaxe Trafikplads foreslås linje 250S dog kun at køre i myldretiden for at betjene de mange arbejdspladser i området. På strækningen køres der via Vadstrupvej, Hillerødmotorvejen og Ring 3.

Ændringer i forhold til nuværende linje 250S's linjeføring

- *Strækningen fra Bellahøj til Buddinge Station*

Linjeforslaget for linje 8A til Buddinge Station medfører, at den nuværende linje 250S bør omlægges i Høje Gladsaxe. Linje 250S vil derfor ikke længere sikre forbindelse fra Høje Gladsaxe til Borups Allé. Denne forbindelse sikres af en lokal buslinje.

Nøgletal

Linje 250S forventes ifølge trafikmodelberegninger at få 3,3 mio. påstigere årligt. Antallet af timer på linje 250S vil være 60.626 pr. år, hvilket giver cirka 54 påstigere pr. bustime.

16. september 2016

Linjebeskrivelse - linje 300S-forslag

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.

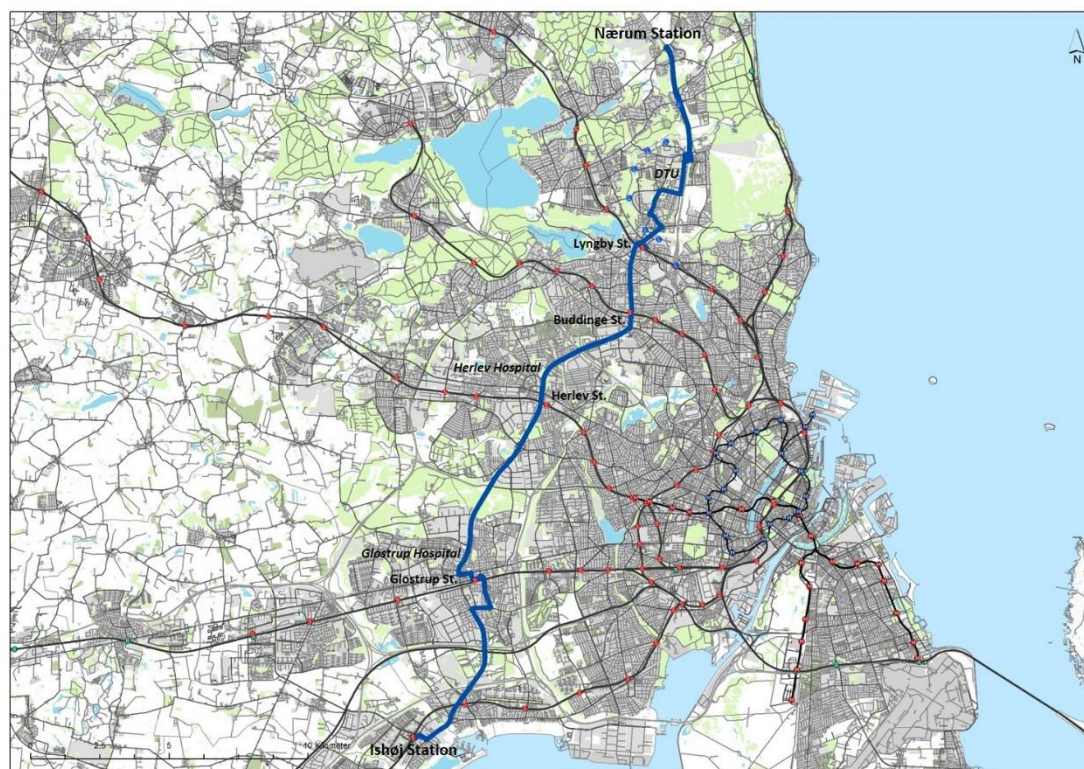
Indhold

Forslag til linjeføring.....	2
Forslag til frekvens.....	2
Hvorfor foreslået linjeføring?	3
Ændringer i forhold til nuværende linje 1A's linjeføring	3
Nøgletal	3

300S

Forslag til linjeføring

Ishøj Station – Nærum Station



Nærum Station – Helsingørmotorvejen – Lundtoftegårdsvej – **DTU** – Anker Engelunds Vej – Lundtoftevej – Sorgenfrigårdsvej – Klampenborgvej – **Lyngby Station** – Ring 3 – **Buddinge Station** – Ring 3 – **Herlev Hospital** – Ring 3 - **Herlev Station** – Ring 3 – **Glostrup Hospital** – Ring 3 – Hovedvejen – **Glostrup Station** – Østbrovej – Park Allé – Søndre Ringvej – Ishøj Strandvej – **Ishøj Station**

Forslag til frekvens

Nærum Station – Lyngby Station: 6 afgange i timen i myldretiden, 3 afgange i timen i dagtimerne, 3 afgange i timen om aftenen, 0 afgange i timen om natten.

Lyngby Station – Glostrup Station: 12 afgange i timen i myldretiden, 6 afgange i timen i dagtimerne, 3 afgange i timen om aftenen, 0 afgange i timen om natten.

Glostrup Station – Ishøj Station: 6 afgangene i timen i myldretiden, 3 afgangene i timen i dagtimerne, 3 afgangene i timen om aftenen, 0 afgangene i timen om natten.

Hvorfor foreslået linjeføring?

Linje 300S kører mellem Nærum Station og Ishøj Station og betjener Ring 3-korridoren, og betjener dermed rejsemål langt fra Cityringens linjeføring. Linjen foreslås derfor ikke ændret i 2019.

Linje 300S kører på tværs af de fem S-togskorridorer og betjener dem ved hhv. Lyngby Station, Buddinge Station, Herlev Station, Glostrup Station og Ishøj Station. Derudover betjener linje en række andre, ikke-banebetjente rejsemål: Gladsaxe Trafikplads, Herlev Hospital, Hersted Industripark, Glostrup Hospital og Brøndby Industriområde.

Udover at forbinde togstationer og knudepunkter betjener linje 200S endvidere også en række boligområder og arbejdspladser.

Ændringer i forhold til nuværende linje 1A's linjeføring

Der foreslås ingen ændringer i linjeføringen på linje 300S.

Nøgletal

Linje 300S forventes ifølge trafikmodelberegninger at få 6,2 mio. påstigere årligt. Antallet af timer på linje 300S vil være 72.970 pr. år, hvilket giver cirka 85 påstigere pr. bustime.

16. september 2016

Linjebeskrivelse - linje 400S-forslag

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

Forslag til linjeføring.....	2
Forslag til frekvens.....	2
Hvorfor foreslået linjeføring?	3
Ændringer i forhold til nuværende linje 400's linjeføring	3
Nøgletal	3

400S

Forslag til linjeføring

Hundige Station – Lyngby Station



Lyngby Station – Engelsborgvej – Bagsværdvej – **Bagsværd Station** – Vadstrupvej – Hillrødmotorvejen - Ring 4 – Ballerup Byvej – Hold An Vej – **Ballerup Station** – Hold An Vej – Sydbuen – Motorring 4 – Hveen Boulevard - Helgeshøj Allé – Gregersensvej – Hallands Boulevard – Høje Taastrup Boulevard – **Høje Taastrup Station** – Blekinge Boulevard – City 2 – hveen Boulevard - Ishøj Stationsvej – **Ishøj Station** – Ishøj Boulevard – Ishøj Søvej – Ishøj Parkvej – Godsvej – Hundige Centervej – **Hundige Station**

Forslag til frekvens

Lyngby Station – Ishøj Station: 6 afgange i timen i myldretiden, 3 afgange i timen i dagtimerne, 3 afgange i timen om aftenen, 0 afgange i timen om natten.

Ishøj Station – Hundige Station: 3 afgange i timen i myldretiden, 3 afgange i timen i dagtimerne, 3 afgange i timen om aftenen, 0 afgange i timen om natten.

Hvorfor foreslået linjeføring?

Linje 400S kører mellem Lyngby Station og Hundige Station og betjener Ring 4-korridoren og betjener dermed rejsemål langt fra Cityringens linjeføring. Linjen foreslås derfor ikke ændret i 2019.

Linje 400S kører på tværs af de fem S-togskorridorer og betjener dem ved hhv. Lyngby Station, Bagsværd Station, Ballerup Station, Høje Taastrup Station og Ishøj/Hundige Station. Derudover betjener linje 400S en række ikke-banebetjente boligområder og arbejdspladser langs Ring 4 mellem S-togskorridorerne.

Ændringer i forhold til nuværende linje 400's linjeføring

Der foreslås ingen ændringer i linjeføringen på linje 400S.

Nøgletal

Linje 400S forventes ifølge trafikmodelberegninger at få 2,4 mio. påstigere årligt. Antallet af timer på linje 400S vil være 49.707 pr. år, hvilket giver cirka 48 påstigere pr. bustime.

16. september 2016

Linjebeskrivelse - linje 500S-forslag

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.

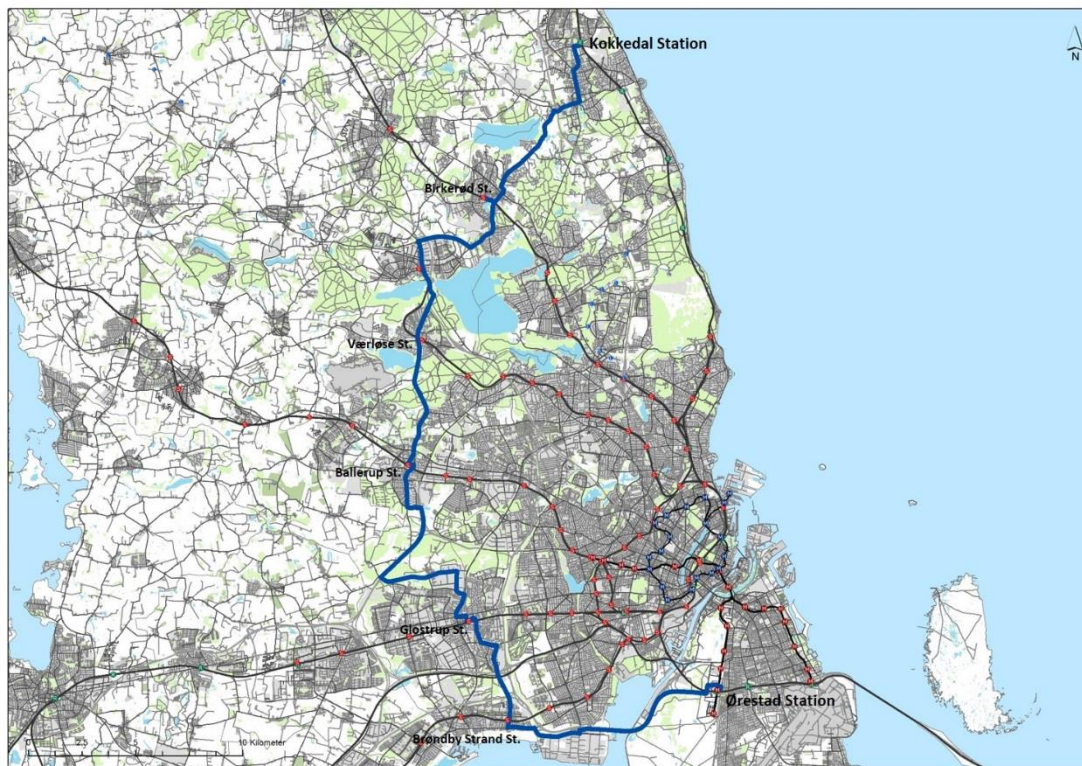
Indhold

Forslag til linjeføring.....	2
Forslag til frekvens.....	2
Hvorfor foreslået linjeføring?	3
Ændringer i forhold til nuværende linje 500S's linjeføring	3
Nøgletal	3

500S

Forslag til linjeføring

Kokkedal Station – Ørestad Station



Kokkedal Station – Højmosen – Usserød Kongevej – Rungstedvej – Frederiksborgvej – Ravnsnæsvej – Stationsvej – **Birkerød Station** – Bistrup Trafikplads – Bistrupvej – Paltholmvej – Frederiksborgvej – Fiskebækvej – **Værløse Station** – Ballerupvej – Ballerup Skovvej – Skovvej – Hold An Vej – **Ballerup Station** – Hold An Vej – Sydbuen – Motorring 4 – Vestskovvej – Fabriksparken – Smedeland – Ring 3 – **Glostrup Hospital** – Ring 3 – Hovedvejen – **Glostrup Station** – Østbrovej – Park Allé – Brøndbyøster Boulevard – **Brøndby Strand Station** – Gammel Køge Landevej – Stamholmen – Avedøre Havnevej – Amagermotorvejen – Center Boulevard – Arne Jacobsens Vej – **Ørestad Station**

Forslag til frekvens

Kokkedal Station – Glostrup Station: 6 afgange i timen i myldretiden, 3 afgange i timen i dagtimerne, 2 afgange i timen om aftenen

Glostrup Station – Ørestad Station: 6 afgange i timen i myldretiden, 3 afgange i timen i dagtimerne, 1 afgang i timen om aftenen

Hvorfor foreslået linjeføring?

Linje 500S foreslås fortsat at køre mellem Kokkedal Station og Ørestad Station. På strækningen betjenes bl.a. seks S-togsstationer, en metrostation og to regionaltoogsstationer, en lang række erhvervs- og boligområder, talrige indkøbsmuligheder samt ét hospital.

Linjen er derfor en central, tværgående buslinje i en række kommuner vest for København: Hørsholm, Rudersdal, Furesø, Ballerup, Albertslund, Glostrup, Brøndby og Hvidovre.

Hidtil har linje 500S betjent Hersted Industrikvarter og Herstedøster landsby i dagtimerne på hverdage, mens linjen i alle andre tidsrum har kørt direkte ad Ring 3 og Motorvejen mellem Glostrup og Ballerup. Det foreslås, at linjen fremover kører via Hersted Industrikvarter og Herstedøster på samtlige ture, dels for at servicere disse områder bedre, dels for at minimere kørslen på Ring 3 i Letbanens anlægsperiode. Linjeføringen herudover foreslås bibeholdt.

Ændringer i forhold til nuværende linje 500S's linjeføring

Der foreslås ingen ændringer på linje 500S.

Nøgletal

Linje 500S forventes ifølge trafikmodelberegninger at få 3,5 mio. påstigere årligt. Antallet af timer på linje 500S vil være 71.637 pr. år, hvilket giver cirka 49 påstigere pr. bustime.