



# Trafikplan 2016

/ Jeppe Grønholt-Pedersen

Økonomiforvaltningen/Team Mobilitet

D. 05.12.16



# Politiske beslutninger

- 30. april 2015

- BR godkendte, at Økonomiforvaltningen gik i gang med at udarbejde forslag til en ny busplan efter åbning af Cityringen. Projektet blev kaldt "Bynet 2019". Der blev afsat 4 mio. kr. til analyser og borgerinddragelse.

- 10. december 2015

- BR godkendte en ny proces for "Bynet 2019".
  - A- og S-busser planlægges i regi af Movias Trafikplan 2016 (igangværende).
  - Det lokale busnet planlægges i 2017/2018.
  - Endelig trafikbestilling sker til Movia d. 1. maj 2018.

- 14. juni 2016

- ØU godkendte, at forslag til Movias Trafikplan 2016 kunne sendes i høring blandt lokaludvalg, Ældrerådet og Handicaprådet i seks uger i forbindelse med den politiske høring af trafikplanen.

- 6. og 15. december 2016

- ØU og BR skal behandle en indstilling om Movias Trafikplan 2016. Dette indebærer godkendelse af politisk høringssvar til Movia, høringsproces i forbindelse med planlægning af det lokale busnet og afsættelse af en pulje på 25 mio. kr. årligt fra 2019 og frem til forventede merudgifter til busdrift.



**FORSLAG TIL TRAFIKPLAN 2016 –  
MILJØMÅL OG STRATEGISK BUSNET**



# Hvorfor en trafikplan?

- Trafikplanen er et forpligtende grundlag for samarbejdet om den kollektive trafikbetjening mellem kommuner, regioner og Movia
- Skal bidrage til at der skabes maksimal samfundsmæssig værdi af de knap 3 mia. kr. som kommunerne og regionerne hvert år betaler i tilskud til Movia
- Skal i henhold til trafikselskabsloven udarbejdes minimum hvert fjerde år med forslag til et strategisk net og et tilhørende budget



# Klimavenlig busdrift

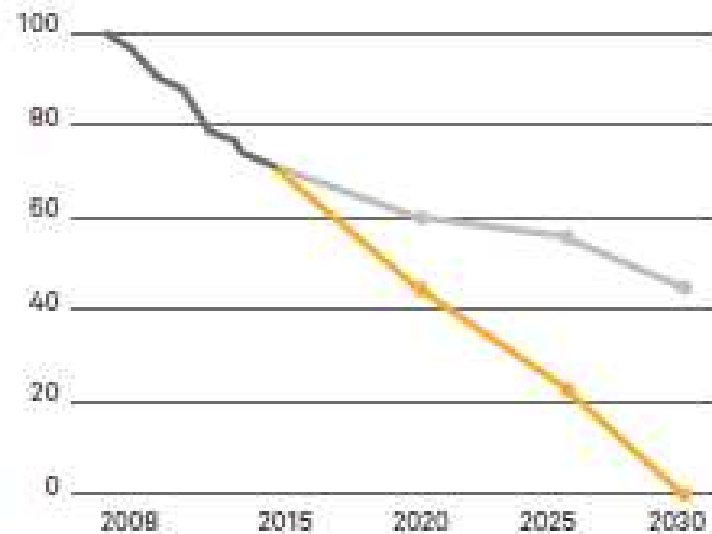


# Klima og miljø

- Movia foreslår at fortsætte den grønne omstilling og gøre busdriften helt fossilfri i 2030

Movias CO<sub>2</sub>-udledning, målsætninger og faktisk udvikling

Gram pr. kørt km. Indeks 2008=100

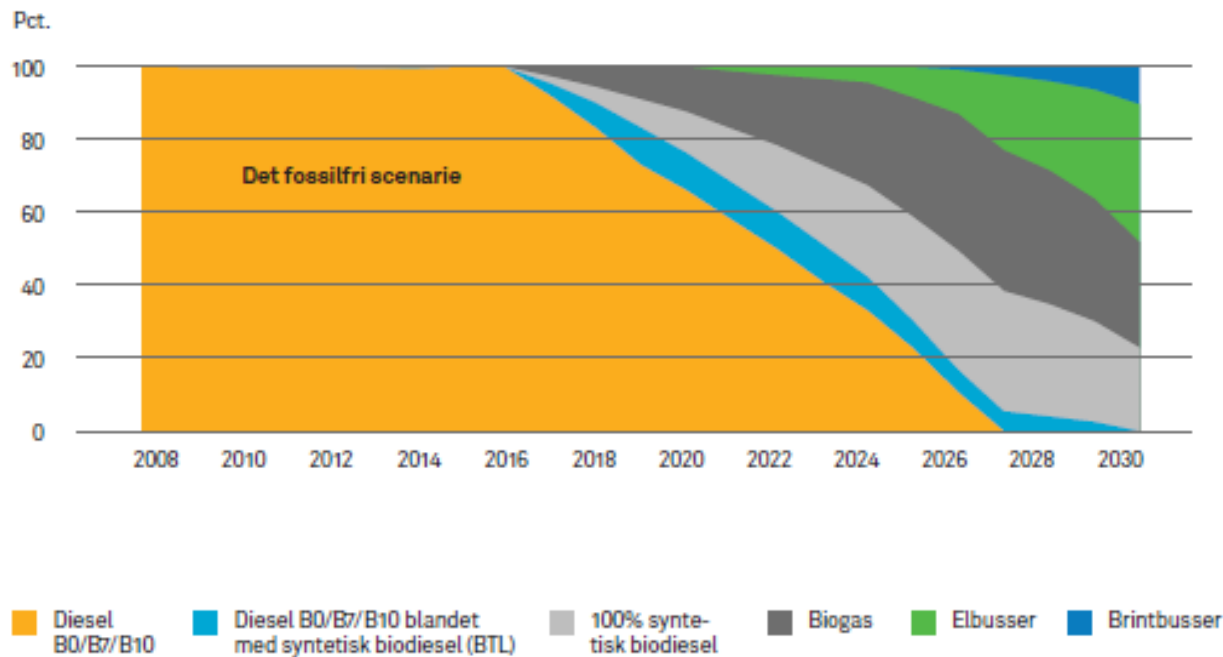


■ CO<sub>2</sub>-udledning 2008-15

■ Målsætning i nutscenariet

■ Målsætning fossilfrit scenarie

# Forventninger til fremtidens drivmidler



En omstilling til fossilfri busdrift i 2030 skal i første omgang ske ved at udskifte traditionel diesel med syntetisk biodiesel og biogas. Senere kommer også el og brint til at spille en rolle som drivmiddel. **Note:** Den lyseblå markering illustrerer busser, hvor der er iblandet mere biobrændstof end de lovpligtige 7 pct. biobrændstof.

- Grøn omstilling sikres fra udbud til udbud, hvor effektiviseringer bruges til højere miljøkrav i busserne
- Den grønne omstilling skal som udgangspunkt være udgiftsneutral



# Det strategiske net



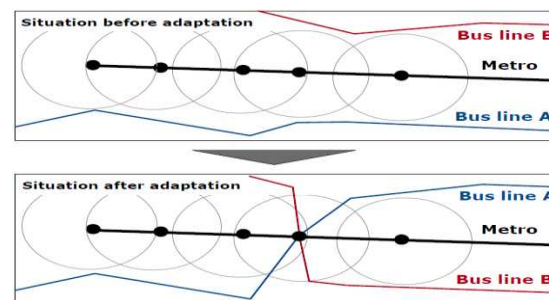
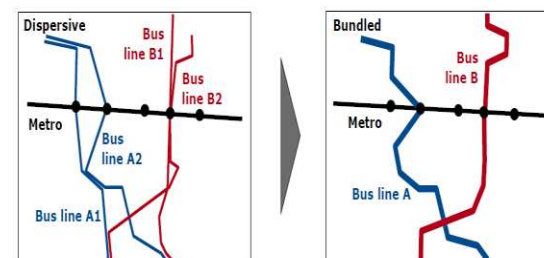
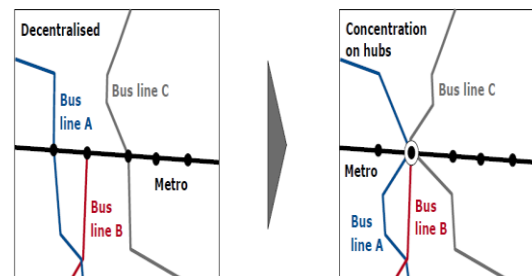


# Tidsplan for arbejdet med nyt busnet frem mod 2019



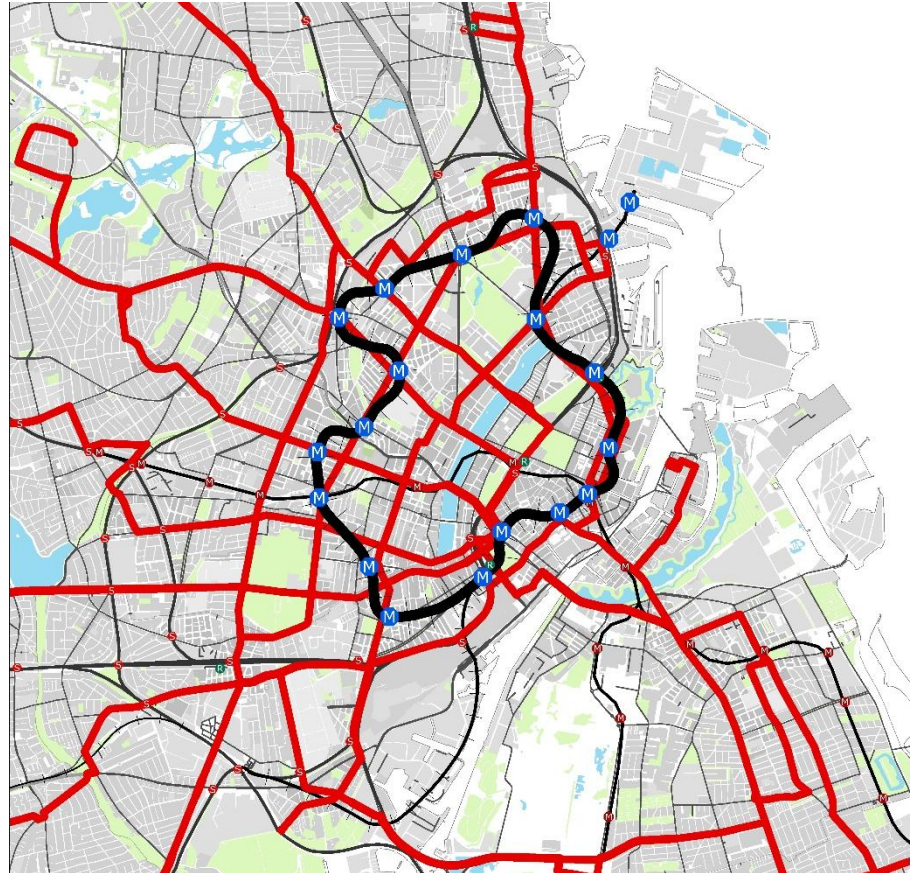
# Principper i planlægningen

1. Skabe attraktive trafikknudepunkter for at binde den kollektive trafik sammen
2. Sammenlægge buslinjer på centrale strækninger, så ressourcerne koncentrerer hvor efterspørgslen er højest
3. Undgå parallelkørsel med banesystemerne, så transportformerne ikke konkurrerer om de samme passagerer
4. Sikre god lokal busbetjening, så alle passagerers behov og præferencer dækkes i videst muligt omfang



# Cityringen forandrer den kollektive trafik markant

- Givet et markant løft til den kollektive trafik
- Hurtigere rejseforbindelser end i dag
- Nye rejserelationer
- Bryder med det kendte netværk af A-busser, på tværs af byen eller ind- og ud af byen





# Linje 1A

I dag: Sikrer betjening igennem Indre By  
2019: Sikrer forbindelse til Ny Ellebjerg Station og fra Ydre Østerbro til Cityringen ved Trianglen



2016



2019 

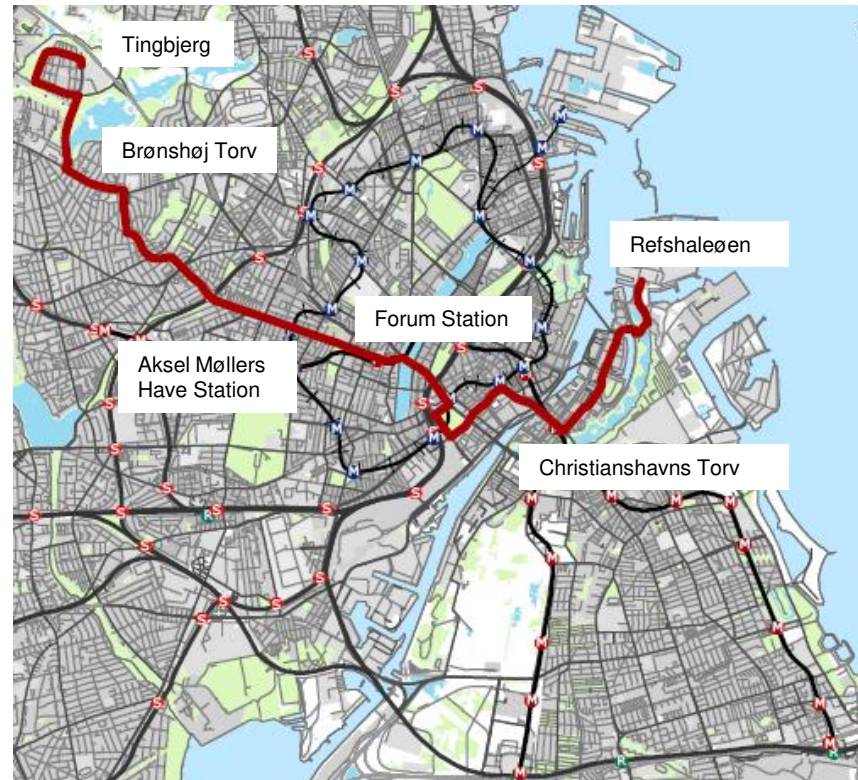


# Linje 2A

I dag: Sikrer betjening fra Tingbjerg til Indre By samt betjening af det østlige Amager  
2019: Sikrer betjening fra Tingbjerg til Cityringen og Indre By samt Refshaleøen



**2016**



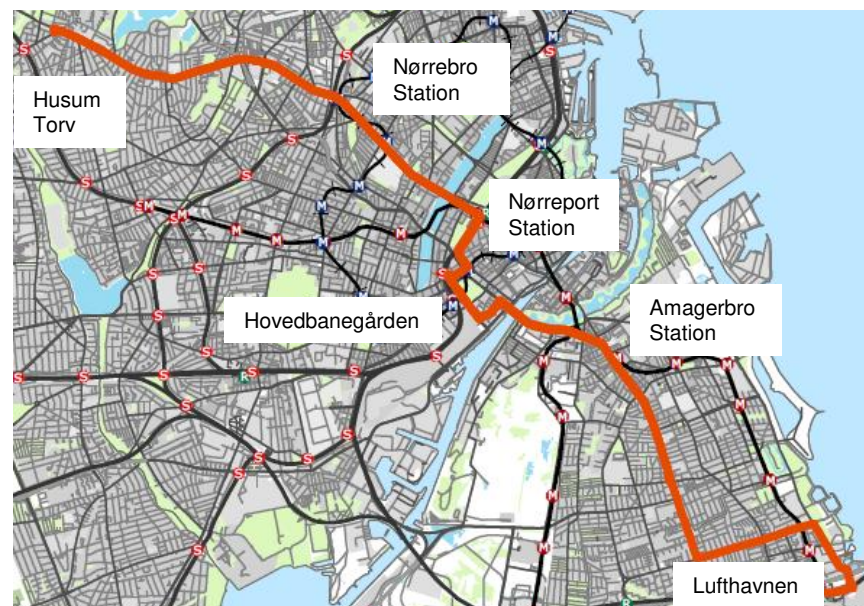
**2019**



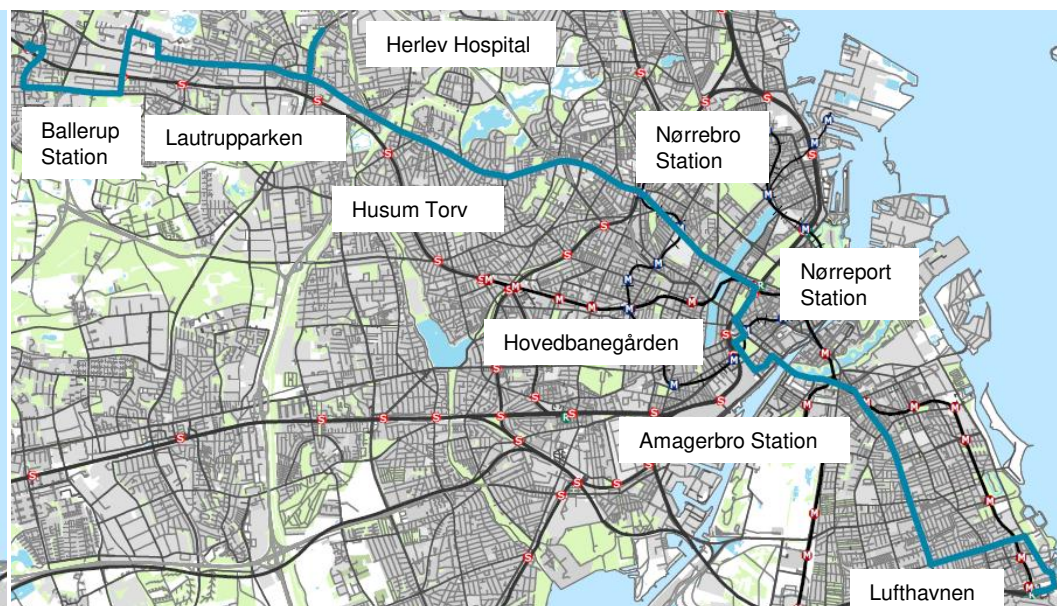
# Linje 5C

I dag: Sikrer betjening af Frederikssundsvej, Nørrebrogade, Amagerbrogade

2019: Sikrer betjening af Frederikssundsvej, Nørrebrogade, Amagerbrogade samt opkobling til Herlev Hospital og Lautrupparken



**2016**



**2019**



# Linje 6A

I dag: Sikrer betjening af Bispebjerg Hospital, Tagensvej, Nørre Campus, Vesterbrogade og Roskildevej  
2019: Sikrer betjening af Bispebjerg Hospital, Tagensvej og Nørre Campus



2016



2019



# Linje 7A

I dag: Betjener ikke København

2019: Sikrer forbindelse fra det vestlige København til Cityringen og Indre By, samt en forløber til Sydhavnsmetroen

## 2016



## 2019



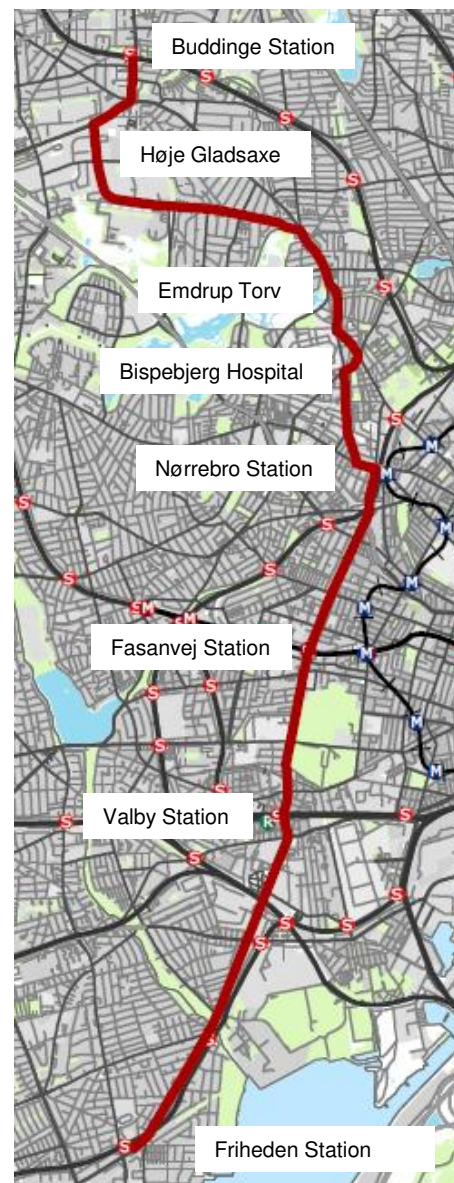


# Linje 8A

I dag: Sikrer forbindelse fra Valby Syd til Frederiksberg samt betjening af Strandboulevarden og Jagtvej  
2019: Sikrer forbindelse fra Valby Syd til Frederiksberg, samt tilbringerlinje fra Frederiksborggade til Cityringen



2016



2019



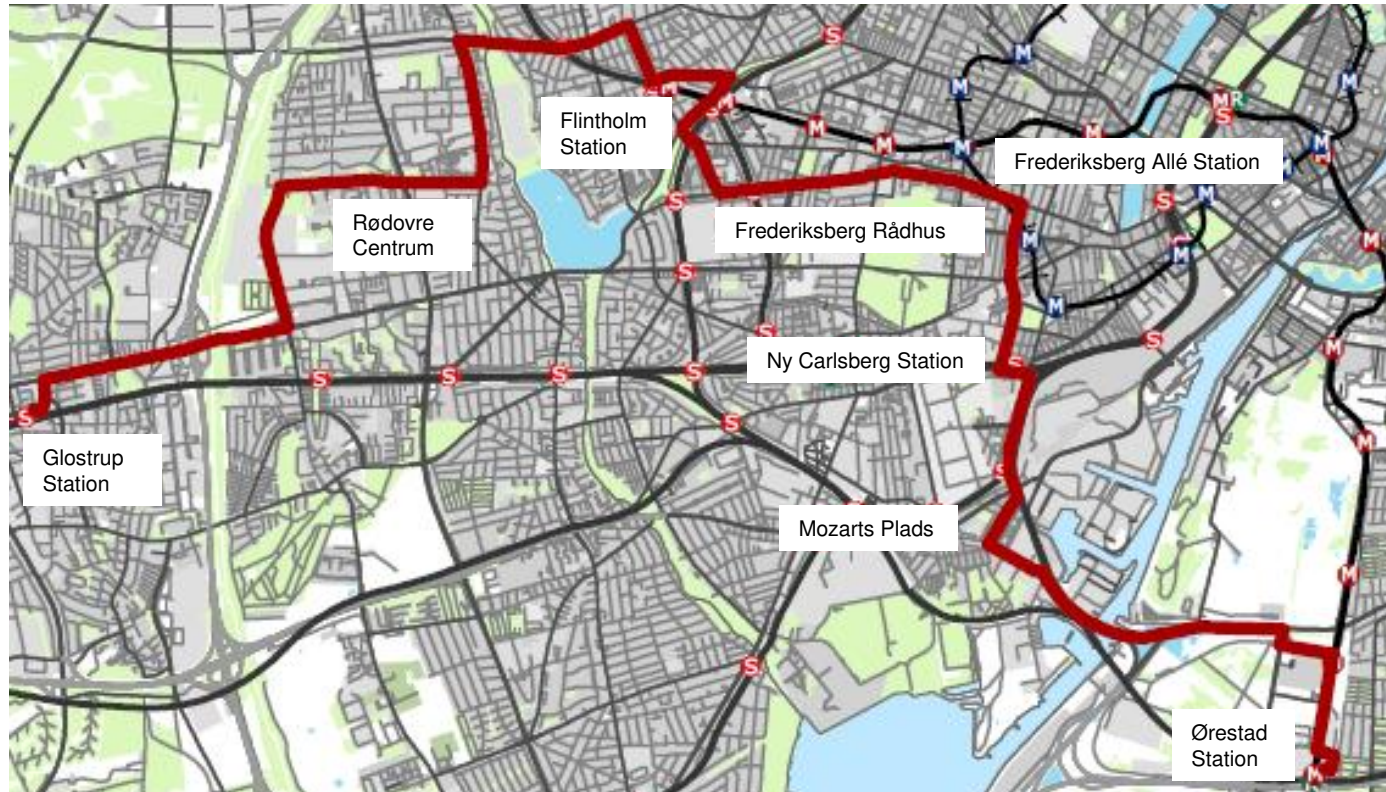


# Linje 9A

I dag: Sikrer betjening fra Flintholm Station til Indre By samt betjening af Holmen  
2019: Giver forbindelse fra Flintholm til Cityringen ved Frederiksberg Allé Station samt forbindelse fra Sydhavnen til Carlsberg Byen



2016



2019



# Linje 150S

I dag: Sikrer forbindelse til DTU via Vibenshus Runddel, samt betjening af Nørre Campus  
2019: Sikrer forbindelse til DTU via Vibenshus Runddel, samt betjening af Nørre Campus



2016



2019

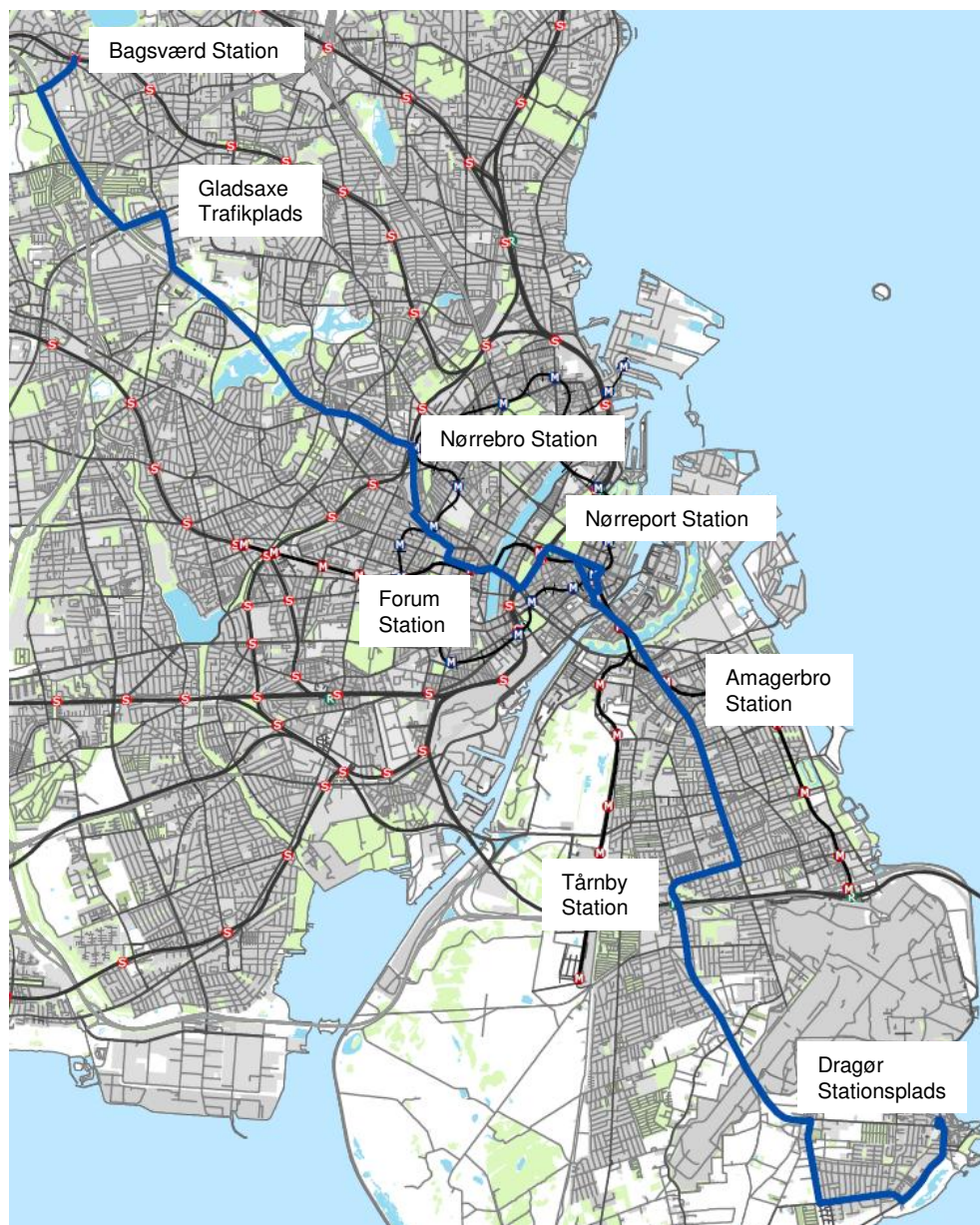


# Linje 250S

I dag: Giver forbindelse fra Bellahøj til Indre By, samt betjening på Islands Brygge  
2019: Giver forbindelse fra Bellahøj til Cityringen ved Nørrebro Station, samt betjening af Amagerbrogade



2016



2019



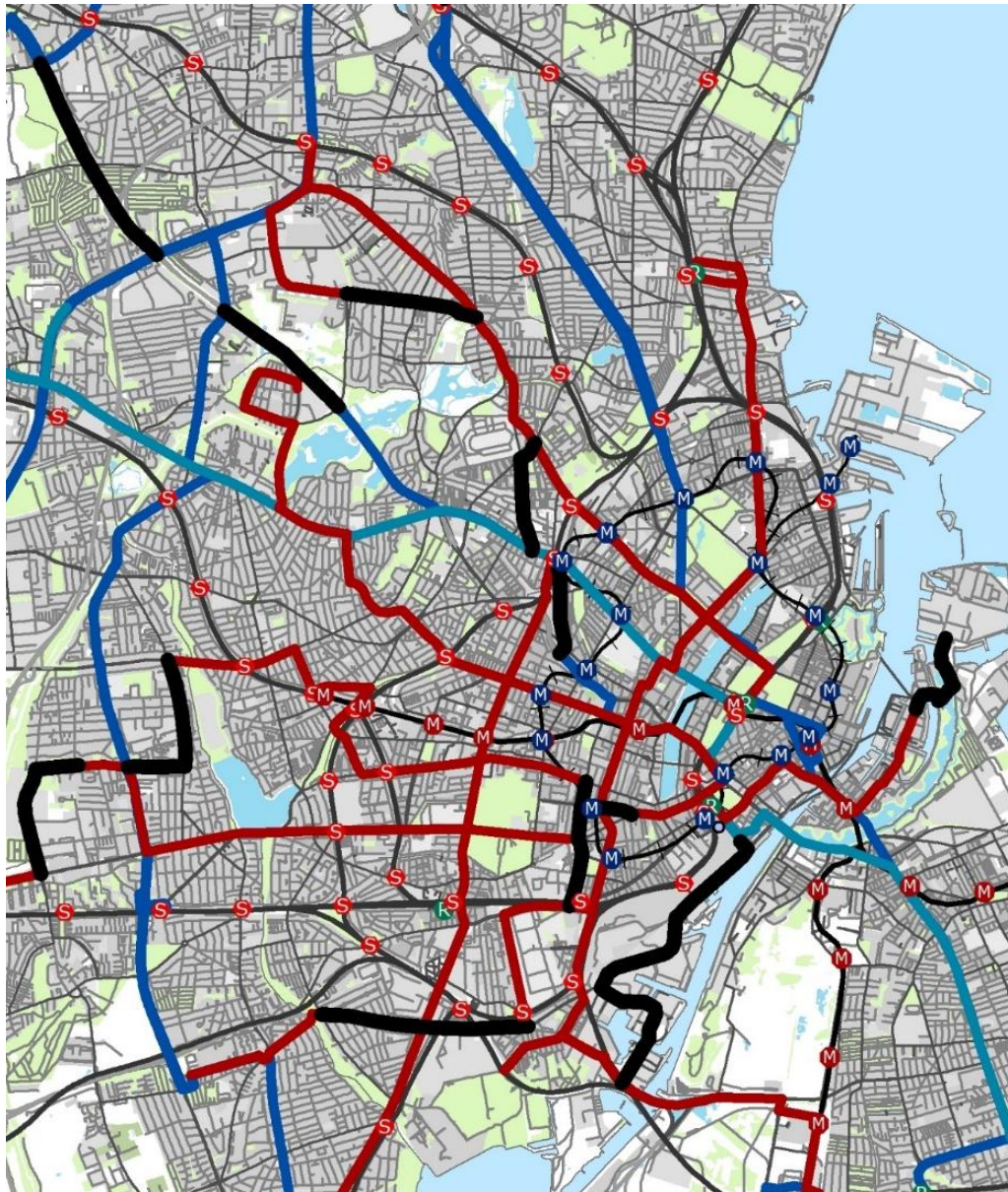
# Ændringer på det strategiske busnet



Strækninger hvor der ikke længere vil køre strategiske busnetlinjer = gul



# Ændringer på det strategiske busnet



Nye strækninger med strategisk busnetbetjening = sort



# Cityringsstationer med forventede mange passagerer der skifter mellem bus og metro

Nørrebro Station: 6000/dag

Vibenshus Runddel: 2500/dag

Skjolds Plads: 1900/dag

Frederiksberg Allé: 2000/dag

