

Til:

Københavns Kommune

Sagsnummer
Sag-394569
Movit-3676409

3. april 2018

Trafikbestilling 2019 i Københavns Kommune - Forslag til justeringer af Nyt Byenet efter høringsperioden

Indhold

Baggrund	3
Sammenfatning.....	4
1: Øget kapacitet mellem Valby St. og Frederiksberg St.	6
<i>Alternativ 1: Flere afgang i dagtimerne mellem Valby St. og Emdrup Torv.....</i>	<i>8</i>
<i>Alternativ 2: Flere afgang i myldretid og dagtimer mellem Valby St. og Emdrup Torv.....</i>	<i>9</i>
<i>Alternativ 3: Flere afgang i dagtimerne mellem Valby St. og Emdrup Torv samt i myldretid mellem Valby St. og Frederiksberg St.</i>	<i>10</i>
<i>Alternativ 4: Natdrift på linje 18 med 2 afg./time</i>	<i>11</i>
<i>Movias vurdering.....</i>	<i>11</i>
2: Aflastning af havnesnittet	12
<i>Forlængelse til Ålekistevej/Jyllingevej.....</i>	<i>13</i>
<i>Alternativ 1: A-bus frekvens i myldretiden over havnesnittet.....</i>	<i>13</i>
<i>Alternativ 2: Flere afgang i myldretiden mellem Lergravsparken St. og Ålekistevej, samt flere afgang i dagtimerne og om aftenen mellem Ålekistevej og Vesterport St.</i>	<i>14</i>
<i>Movias vurdering.....</i>	<i>15</i>

3: Øget drift på Den Kvikke Vej og bedre betjening af området ved Ryparken.....	16
<i>Alternativ: Antallet af afgang på linje 185 øges</i>	<i>17</i>
<i>Movias vurdering.....</i>	<i>17</i>
4: Busbetjening af Ndr. Frihavnsgade	18
<i>Alternativ: Linje 14 lagt om via Nordhavn St. og Nordre Frihavnsgade.....</i>	<i>18</i>
<i>Movias vurdering.....</i>	<i>19</i>
5: Busbetjening af Indre By, herunder Sølvgade og Borgergade.....	20
<i>Alternativ 1: Linje 23 lagt om til Sølvgade og ekstra afgang i myldretiden og dagtimerne</i>	<i>20</i>
<i>Alternativ 2: Linje 23 lagt om til Sølvgade.....</i>	<i>22</i>
<i>Movias vurdering.....</i>	<i>22</i>
6: Øget frekvens og natdrift på Vigerslev Allé	23
<i>Alternativ 1: 10 min. drift i dagtimerne og natbetjening</i>	<i>24</i>
<i>Alternativ 2: 10 min. drift i myldretiden og natbetjening.....</i>	<i>24</i>
<i>Alternativ 3: A-bus lignende drift på Vigerslev Allé, reduktion til Vanløse og natbetjening</i>	<i>25</i>
<i>Alternativ 4: Natdrift på linje 10.....</i>	<i>26</i>
<i>Movias vurdering.....</i>	<i>26</i>
7: Betjening af Sundhedshuset på Vesterbrogade.....	27
<i>Alternativ 1: Forlængelse af linje 133</i>	<i>27</i>
<i>Alternativ 2: Etablering af stoppested på linje 9A</i>	<i>28</i>
<i>Movias vurdering.....</i>	<i>29</i>

Baggrund

Movia udsendte i december 2017 et grundlag for den trafikbestilling, som kommunerne og regionerne på Sjælland skal afgive senest 1. maj 2018. Trafikbestillingsgrundlaget indeholder Movias forslag til et Nyt Bynet, hvor busruterne i Københavns Kommune er tilpasset Cityringens åbning, som forventeligt sker i sommeren 2019. Forslaget er udarbejdet i samarbejde med Økonomiforvaltningen i Københavns Kommune.

Forslaget til Nyt Bynet har været i høring hos lokaludvalgene, Handicaprådet, Ældrerådet og Ungerådet i Københavns Kommune i perioden fra 4. januar til 18. februar 2018. Under høringen blev der afholdt borgermøder i alle lokaludvalg, undtagen Nørrebro og Brønshøj-Husum, samt møder med Ungerådet og Ældrerådet.

Indeværende notat indeholder mulige løsninger på de problemstillinger, der er blevet påpeget i forbindelse med høringen, og som Movia og Økonomiforvaltningen i samarbejde har vurderet det fagligt og trafikalt relevant at kigge på. Økonomioverslagene er behæftede med usikkerheder, da bl.a. passagereffekterne af Cityringens åbning kan give store udsving. Københavns Kommune bør derfor operere med udsving i de økonomiske effekter på +/- 5 %.

Høringssvarene samt dialog mellem Økonomiforvaltningen, Movia og nabokommunerne har afstedkommet følgende hovedudfordringer, hvor der kan overvejes at lave ændringer på i forhold til Nyt Bynet:

1. Øget kapacitet mellem Valby St. og Frederiksberg St.
2. Aflastning af Havnesnittet
3. Øget drift på Den Kvikke Vej og bedre betjening af området ved Ryparken
4. Busbetjening af Ndr. Frihavsgade
5. Busbetjening af Indre By, herunder Sølvgade og Borgergade
6. Øget frekvens og natdrift på Vigerslev Allé
7. Betjening af Sundhedshuset på Vesterbrogade

Løsningerne skal ses i forhold til det forslag, der er indeholdt i trafikbestillingsgrundlaget for 2019.

Sammenfatning

Dette afsnit indeholder Movias anbefalinger til ændringer af Nyt Bynet, foranlediget af høringsperioden i Københavns Kommune. Uddybning af forslagene samt alternativer er nærmere beskrevet i de kommende afsnit. Nedenstående tiltag er vurderet efter følgende skala: Høj, høj-middel, Middel, Middel-lav, Lav.

Høj: Forslaget bidrager til flere passagerer og forbedrer sammenhængen mellem bus, tog og metro. Lav: Forslaget bidrager ikke til at skabe bedre samlet kollektiv trafik.

- Øget kapacitet mellem Valby St. og Frederiksberg St.
Beskrivelse: Antallet af afgang mellem Valby St. og Emdrup Torv øges hele dagen, og i myldretiden mellem Valby St. og Frederiksberg St.
Økonomisk effekt i Københavns Kommune: + 2,8 mio. kr.
Årlig passagereffekt på linjen: + 455.000.
Movias trafikfaglige vurdering af forslagets potentiale: Høj. Strækningen forbinder regionaltoget/S-tog med de to metrolinjer ved Frederiksberg St. Derudover vil udbygningen af Carlsbergbyen generere mange nye passagerer.
- Aflastning af Havnesnittet
Beskrivelse: Frekvensen øges i myldretiden på linje 31 mellem Ålekistevej og Lergravsparken St. Syd for Lergravsparken St. reduceres der med 1 afgang pr. time.
Økonomisk effekt i Københavns Kommune: + 4,9 mio. kr.
Årlig passagereffekt på linjen: + 340.000.
Movias trafikfaglige vurdering af forslagets potentiale: Høj. Trafikfagligt er der grund til bekymring for kapaciteten over Knippelsbro. Antallet af busafgange i myldretiden reduceres med 7 afgang pr. time. På sigt bør løsningen være at øge kapaciteten i metroen over havnesnittet.
- Øget drift på Den Kvikke Vej og bedre betjening af området ved Ryparken
Beskrivelse: Antallet af afgang øges på linje 185. Dermed får linjen samme antal afgang som linje 184, hvilket giver mulighed for en bedre fordeling af afgangene langs Den Kvikke Vej og området omkring Ryparken.
Økonomisk effekt i Københavns Kommune: + 1,8 mio. kr.
Årlig passagereffekt på linjen: + 300.000.
Movias trafikfaglige vurdering af forslagets potentiale: Høj-middel. Frekvensforøgelsen vil kunne give en bedre drift på Den Kvikke Vej især i dagtimerne. Derudover vil stoppestedet på Lyngbyvej ved Ryparken blive bedre betjent.

- Busbetjening af Ndr. Frihavsgade

Beskrivelse: Linje 14 ændres, så den kører via Nordhavn St. og Ndr. Frihavsgade.

Økonomisk effekt i Københavns Kommune: + 1,4 mio. kr. pr. år.

Årlig passagereffekt på linjen: + 200.000 pr. år.

Movias trafikfaglige vurdering af forslagets potentiale: Middel. Forslaget i Nyt Bynet vil give længere gangafstand til bus eller S-tog og stoppestederne på Ndr. Frihavsgade er meget benyttede. Cityringstationen ved Trianglen vil dog tiltrække en stor andel af de nuværende passagerer.

- Busbetjening af Indre By, herunder Sølvgade og Borgergade

Beskrivelse: Linje 23 lægges om, så den kører via Øster Voldgade og Sølvgade i stedet for St. Kongensgade/Bredgade, som ikke får betjening. Frekvensen øges fra 2 til 4 afgang pr. time i myldretiden og dagtimerne.

Økonomisk effekt i Københavns Kommune: + 6,0 mio. kr. pr. år.

Årlig passagereffekt på linjen: + 360.000.

Movias trafikfaglige vurdering af forslagets potentiale: Middel. Mange boliger omkring Sølvgade får mere end 400 m. til nærmeste stoppested, og der er en del ældreboliger. Området er til gengæld både metro- og S-tognært.

- Øget frekvens og natdrift på Vigerslev Allé

Beskrivelse: Frekvensen øges, så linje 10 kører hvert 10. minut i myldretiden, og der indføres natdrift med 2 afgang i timen mellem Rådhuspladsen og Ålholm Plads.

Økonomisk effekt i Københavns Kommune: + 2,9 mio. kr.

Årlig passagereffekt på linjen: + 100.000.

Movias trafikfaglige vurdering af forslagets potentiale: Middel. Antallet af afgang på Vigerslev Allé (Vigerslevvej – Toftegårds Plads) er reduceret betydeligt og stoppestederne er meget benyttede. De mange afgang i dag betjener primært gennemkørende passagerer mellem det centrale København og Hvidovre Hospital. Samtidig er frekvensen i dag primært dimensioneret efter behovet i Indre By og på Østerbro.

- Betjening af Sundhedshuset på Vesterbrogade

Beskrivelse: Forlængelse af linje 133 til Hovedbanegården.

Økonomisk effekt i Københavns Kommune: + 4,2 mio. kr.

Årlig passagereffekt på linjen: + 230.000.

Movias trafikfaglige vurdering af forslagets potentiale: Lav. Sundhedshuset på Vesterbro vil fortsat blive betjent af et stoppested indenfor 300 m.

1: Øget kapacitet mellem Valby St. og Frederiksberg St.

Baggrund for forslag:

Valby Lokaludvalg har pga. dårlige påstigningsforhold ved Valby St. ønsket, at varianter på linje 18 ikke vender på Valby St., men fortsætter mod Frederiksberg. Den drift på linje 18, der er indeholdt i Nyt Bynet, indebærer, at passagererne skal benytte stoppesteder ved to forskellige lokaliteter ved Valby St.

Linje 18 vil være en vigtig bus for Carlsbergbyen.

Valby Lokaludvalg, Kgs. Enghave Lokaludvalg samt Amager Vest Lokaludvalg har ønsket natdrift på linje 18.

Der har i forbindelse med høringen i Frederiksberg Kommune været ønsket om øget drift på linje 18.

Særligt for linje 18 gælder, at linjen er udbudt med en forventning om, at der indføres eldrift ultimo 2019. Enten ved natopladede busser eller med busser, der oplades ved endestationerne.

Movias forslag involverer: Linje 18

Movias trafikfaglige vurdering af forslaget's potentiale: Høj, da strækningen forbinder regionaltoget/S-tog med de to metrolinjer ved Frederiksberg St. Derudover vil udbygningen af Carlsbergbyen generere mange nye passagerer.



Alternativ 1: Flere afgange i dagtimerne mellem Valby St. og Emdrup Torv

Denne løsning øger antallet af afgange i dagtimerne (09.00-15.00) mellem Valby St. og Emdrup Torv fra tre afgange i timen til seks afgange i timen. Samtidig er antallet af afgange om aftenen på hele ruten ændret fra tre afgange i timen til fire afgange i timen.

Dette vil give mere drift i dagtimerne på strækningen mellem Valby St. og Emdrup Torv, men ikke myldretiden, hvor behovet er størst. Dermed vil betjeningen fra Valby St. til Cityringen og nuværende metro ved Frederiksberg St. blive forbedret, men også betjeningen langs Lersø Park Allé og forbindelsen til bl.a. bagsiden af Bispebjerg Hospital vil blive forbedret.

Problematikken om, at der skal oprettes stoppesteder ved to forskellige lokaliteter ved Valby St. bliver ikke løst.

I nedenstående tabel ses frekvenserne på delstrækningsniveau. Tallene angiver antallet af afgange pr. time.

Delstrækninger	Mere drift mellem Valby St. og Emdrup Torv i dagtimerne							
	Myldretid		Dag		Aften		Nat	
	Nyt Bynet	Justeret	Nyt Bynet	Justeret	Nyt Bynet	Justeret	Nyt Bynet	Justeret
Lergravsparken St. - Bella Center St.	6	6	6	6	3	4	0	0
Ørestad St. - Bella Center St.	6	6	3	3	0	0	0	0
Bella Center St. - Valby St.	12	12	9	9	3	4	0	0
Valby St. - Frederiksberg St.	6	6	3	6	3	4	0	0
Frederiksberg St. - Emdrup Torv	6	6	3	6	3	4	0	0

Forventet passagereffekt: + 380.000 pr. år

Forventet økonomisk effekt i Københavns Kommune: + 2,0 mio. kr. pr. år

Forventet økonomisk effekt i Frederiksberg Kommune: + 1,0 mio. kr. pr. år

De økonomiske effekter af dette alternativ, kan begrænses med omtrent 0,5 mio. kr. i Københavns Kommune ved at fastholde 3 afgange i timen om aftenen.

Forslaget påvirker ikke øvrige kommuners økonomi.

Alternativ 2: Flere afgange i myldretid og dagtimer mellem Valby St. og Emdrup Torv

Alternativ 2 øger antallet af afgange i myldretiden mellem Valby St. og Emdrup fra seks afgange i timen til ni afgange i timen. Samtidig øges antallet af afgange i dagtimerne fra tre til seks afgange i timen. Om aftenen øges antallet af afgange fra tre til fire på hele ruten.

Dette vil give mere drift i på strækningen mellem Valby St. og Emdrup Torv. Dermed vil betjeningen fra Valby St. til Cityringen og nuværende metro ved Frederiksberg St. blive forbedret, men også betjeningen langs Lersø Park Allé og forbindelsen til bl.a. bagsiden af Bispebjerg Hospital vil blive forbedret.

Problematikken om, at der skal oprettes stoppesteder ved to forskellige lokaliteter ved Valby St. bliver ikke løst.

I nedenstående tabel ses frekvenserne på delstrækningsniveau. Tallene angiver antallet af afgange pr. time.

Delstrækninger	Mere drift mellem Valby St. og Emdrup Torv i myldretiden og dagtimerne.							
	Myldretid		Dag		Aften		Nat	
	Nyt Bynet	Justeret	Nyt Bynet	Justeret	Nyt Bynet	Justeret	Nyt Bynet	Justeret
Lergravsparken St. - Bella Center St.	6	6	6	6	3	4	0	0
Ørestad St. - Bella Center St.	6	6	3	3	0	0	0	0
Bella Center St. - Valby St.	12	12	9	9	3	4	0	0
Valby St. - Frederiksberg St.	6	9	3	6	3	4	0	0
Frederiksberg St. - Emdrup Torv	6	9	3	6	3	4	0	0

Forventet passagereffekt: + 530.000 pr. år

Forventet økonomisk effekt i Københavns Kommune: + 4,5 mio. kr. pr. år

Forventet økonomisk effekt i Frederiksberg Kommune: + 2,0 mio. kr. pr. år

De økonomiske effekter af dette alternativ, kan begrænses med omtrent 0,5 mio. kr. i Københavns Kommune ved at fastholde 3 afgange i timen om aftenen.

Forslaget påvirker ikke øvrige kommuners økonomi.

Alternativ 3: Flere afgange i dagtimerne mellem Valby St. og Emdrup Torv samt i myldretid mellem Valby St. og Frederiksberg St.

Alternativ 3 øger antallet af afgange i dagtimerne mellem Valby St. og Emdrup Torv fra tre til seks afgange i timen. Derudover øges antallet af afgange i myldretiden mellem Valby St. og Frederiksberg St. fra seks til ni afgange i timen. Dermed vil færre busser i myldretiden vende på Valby St. og problematikken om to forskellige lokaliteter ved Valby St. begrænses til tre busser i timen i myldretiden og dagtimerne.

Løsningen kan give behov for at opstille el-ladestander ved Frederiksberg St.

Samtidig er antallet af afgange om aftenen på hele ruten ændret fra tre afgange i timen til fire afgange i timen.

I nedenstående tabel ses frekvenserne på delstrækningsniveau. Tallene angiver antallet af afgange pr. time.

Delstrækninger	Mere drift mellem Valby St. og Emdrup Torv i myldretiden og dagtimerne.							
	Myldretid		Dag		Aften		Nat	
	Nyt Bynet	Justeret	Nyt Bynet	Justeret	Nyt Bynet	Justeret	Nyt Bynet	Justeret
Lergravsparken St. - Bella Center St.	6	6	6	6	3	4	0	0
Ørestad St. - Bella Center St.	6	6	3	3	0	0	0	0
Bella Center St. - Valby St.	12	12	9	9	3	4	0	0
Valby St. - Frederiksberg St.	6	9	3	6	3	4	0	0
Frederiksberg St. - Emdrup Torv	6	6	3	6	3	4	0	0

Forventet passagereffekt: + 455.000 pr. år

Forventet økonomisk effekt i Københavns Kommune: + 2,8 mio. kr. pr. år

Forventet økonomisk effekt i Frederiksberg Kommune: + 1,4 mio. kr. pr. år

De økonomiske effekter af dette alternativ, kan begrænses med omtrent 0,5 mio. kr. i Københavns Kommune ved at fastholde 3 afgange i timen om aftenen.

Forslaget påvirker ikke øvrige kommuners økonomi.

Alternativ 4: Natdrift på linje 18 med 2 afg./time

For at sikre fortsat natdrift på den nuværende linje 4As strækning over Sjællandsbroen samt på den nuværende linje 8As strækning langs Jagtvej, kan der indsættes natdrift på linje 18 med 2 afgang pr. time mellem Emdrup Torv og Lergravsparken St.

Forventet passagereffekt: + 120.000 pr. år

Forventet økonomisk effekt i Københavns Kommune: + 1,7 mio. kr. pr. år

Forventet økonomisk effekt i Frederiksberg Kommune: + 0,3 mio. kr. pr. år

Forslaget påvirker ikke øvrige kommuners økonomi.

Movias vurdering

Ingen af løsningerne imødekommer fuldt ud problemstillingen med to forskellige stoppestedsplaceringer ved Valby St.

Det er Movias trafikfaglige vurdering, at den bedste løsning ville indebære, at alle afkortede varianter kørte til Frederiksberg St. Af hensyn til infrastrukturelle udfordringer omkring Frederiksberg St., indeholder dette notat dog kun en løsning med begrænsede varianter til Frederiksberg St.

Movia anbefaler derfor Alternativ 3, som begrænser (men ikke eliminerer) de infrastrukturelle udfordringer ved Valby St. med to forskellige stoppestedsplaceringer. Samtidig imødekommer alternativet bedst kapacitetsbehovet på linjen – der vil vokse i takt med at Carlsbergbyen udbygges – og giver den bedste forbindelse mellem regionaltog/S-tog ved Valby St. og de to metrolinjer ved Frederiksberg St.

Alternativ 3 forventes at forøge passagertallet i metroen, da forbindelsen fra Valby St. til de to metrolinjer ved Frederiksberg St. forbedres. Derudover styrkes forbindelse mellem Carlsbergbyen og de to metrolinjer ved Frederiksberg St.

2: Aflastning af havnesnittet

Baggrund for forslag:

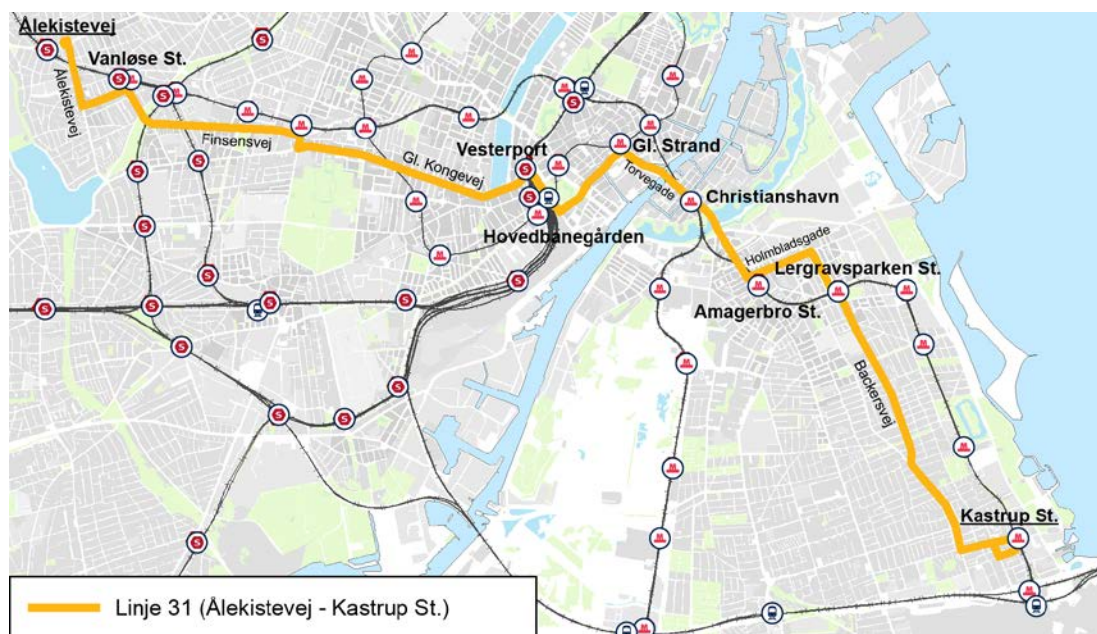
Amager Øst Lokaludvalg og Christianshavns Lokaludvalg har udtrykt bekymring over kapaciteten i metroen over havnesnittet, når linje 350S mellem Amagerbro St. og Nørreport St. bliver nedlagt, og frekvensen på den nuværende linje 2A bliver reduceret.

Derudover har høringen på Frederiksberg vist en efterspørgsel på flere afgang på Gl. Kongevej. De to problemstillinger kan løses fælles mellem de to kommuner.

Forslaget til busbetjening over Knippelsbro tager afsæt i, at metroen dækker behovene for betjening. Derfor er der i forslaget til Nyt Bynet færre afgang over Knippelsbro end i det nuværende busnet.

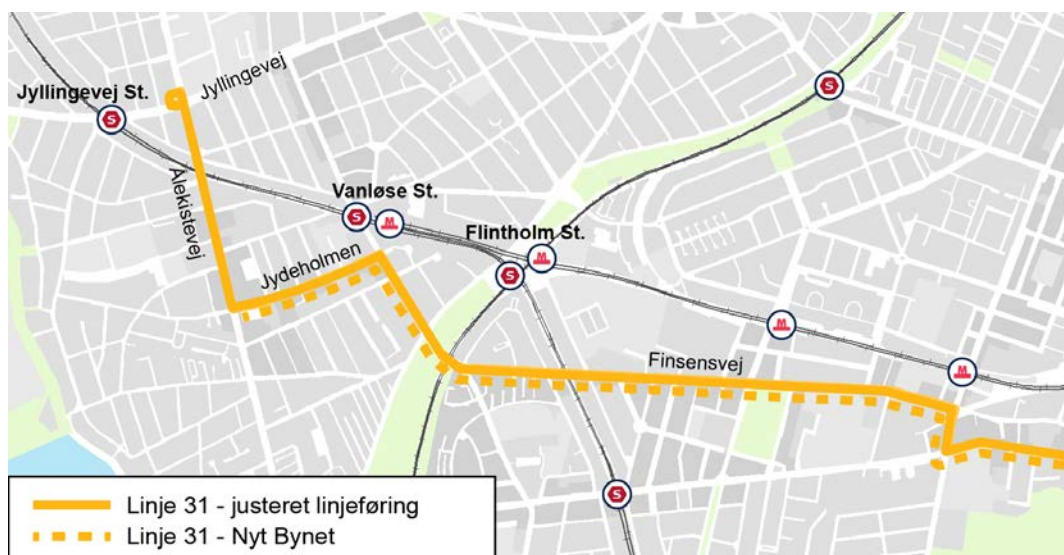
Movias trafikfaglige vurdering af forslagens potentiale: Høj, da bekymringen for kapaciteten over Knippelsbro er reel, når antallet af afgang i myldretiden reduceres med 7 afgang pr. time. På sigt bør løsningen være at øge kapaciteten i metroen.

Movias forslag involverer: Linje 31



Forlængelse til Ålekistevej/Jyllingevej

Grundet infrastrukturelle udfordringer med at vende busser på Jydeholmen samt ønske om fortsat at betjene Ålekistevej med linje 31, er der i alle nedenstående alternativer medtaget en forudsætning om, at linje 31 forlænges fra Jydeholmen til sløjfen ved krydset Ålekistevej/Jyllingevej som i dag.



Forventet passagereffekt: + 80.000 pr. år

Forventet økonomisk effekt i Københavns Kommune: + 0,8 mio. kr. pr. år

Forslaget vil ikke have mærkbare økonomiske påvirkninger i Tårnby og Frederiksberg Kommuner.

Alternativ 1: A-bus frekvens i myldretiden over havnesnittet

Kapacitetsproblemerne over havnesnittet er en myldretidsudfordring, som på sigt forventes løst ved at øge kapaciteten i metroen. For at øge kapaciteten mellem Amagerbro St. og Gammel Strand ved hjælp af busser, kan antallet af afgang på linje 31 øges i myldretiden.

Forslaget indebærer en forøgelse fra fem afgang i timen til otte afgang i timen i myldretiden mellem Ålekistevej og Lergravsparken St.

Ved en frekvensforøgelse til otte afgang i myldretiden bliver det af køreplantekniske årsager nødvendigt at reducere antallet af afgang i myldretiden mellem Lergravsparken St. og Kastrop St. fra fem afgang i timen til fire afgang i timen.

Nedenstående tabel viser forslaget til frekvenser set i forhold til det oprindelige forslag.

Delstrækninger	A-busfrekvens i myldretiden over havnesnittet											
	Myldretid			Dag			Aften			Nat		
	I dag	Nyt Bynet	Juste- ret	I dag	Nyt Bynet	Juste- ret	I dag	Nyt Bynet	Juste- ret	I dag	Nyt Bynet	Juste- ret
Syd for Lergravsparken St.	6	5	4	5	4	4	3	3	3	1	0	0
Antal afgang over havnesnittet (Knippelsbro) *	12	5	8	10	4	4	6	3	3	2	0	0
Antal afgang på Gl. Kongevej**	8	5	8	8	4	4	6	3	3	2	0	0

*Kun medtaget antal afgang på linje 2A i dag. Linje 350S kører ligeledes over Knippelsbro i dag.

**Linje 26 vil ligeledes køre på den indre del af Gl. Kongevej og dermed øge det totale antal afgang.

Forventet betjeningsmæssig effekt:

Linje 31 vil sikre forbindelse fra det nordlige Amager til Cityringen ved Gl. Strand og Middelalderbyen. En frekvensøgning i myldretiden vil derfor i nogen grad kunne aflaste metroen over havnesnittet.

Forventet passagereffekt: + 340.000 pr. år

Forventet økonomisk effekt i Københavns Kommune: + 4,9 mio. kr. pr. år
(heraf udgør forlængelsen til Ålekistevej 0,8 mio. kr.)

Forventet økonomisk effekt i Frederiksberg Kommune: + 1,9 mio. kr. pr. år

Forslaget vil ikke have en mærkbar økonomisk påvirkning i Tårnby Kommune.

Alternativ 2: Flere afgang i myldretiden mellem Lergravsparken St. og Ålekistevej, samt flere afgang i dagtimerne og om aftenen mellem Ålekistevej og Vesterport St.

Denne løsning øger antallet af afgang i myldretiden mellem Ålekistevej og Lergravsparken St. fra fem afgang i timen til otte afgang i timen. Dette imødekommer Københavns Kommunes ønske om aflastning af havnesnittet samt Frederiksberg Kommunes ønske om A-buslignende frekvens på Gl. Kongevej.

Samtidig øges frekvensen i dagtimerne mellem Ålekistevej og Vesterport St. fra fire afgang i timen til otte afgang i timen, samt om aftenen fra tre afgang til seks afgang i timen.

Nedenstående tabel viser forslaget til frekvenser set i forhold til det oprindelige forslag.

Delstrækninger	Flere afgang hele dagen											
	Myldretid			Dag			Aften			Nat		
	I dag	Nyt Bynet	Juste-ret	I dag	Nyt Bynet	Juste-ret	I dag	Nyt Bynet	Juste-ret	I dag	Nyt Bynet	Juste-ret
Syd for Lergravsparken St.	6	5	4	5	4	4	3	3	3	1	0	0
Antal afgang over havnesnittet	12	5	8	10	4	4	6	3	3	2	0	0
Antal afgang på Gl. Kongevej*	8	5	8	8	4	8	6	3	6	2	0	0

*Kun medtaget antal afgang på linje 2A i dag. Linje 350S kører ligeledes over Knippelsbro i dag.

**Linje 26 vil ligeledes køre på den indre del af Gl. Kongevej og dermed øge det totale antal afgang.

Forslaget vil i nogen grad kunne aflaste metroen over havnesnittet i kraft af de flere afgang i myldretiden. Samtidig vil forslaget imødekomme Frederiksberg Kommunes ønske om A-buslignende drift på linje 31 langs Gl. Kongevej.

Forventet passagereffekt: + 360.000 pr. år

*Forventet økonomisk effekt i Københavns Kommune: + 6,8 mio. kr. pr. år
(heraf udgør forlængelsen til Ålekistevej 0,8 mio. kr.)*

Forventet økonomisk effekt i Frederiksberg Kommune: + 5,6 mio. kr. pr. år

De økonomiske effekter af dette alternativ, kan begrænses med omtrent 1,3 mio. kr. i Københavns Kommune ved at fastholde 3 afgang i timen aften og weekend som indeholdt i Nyt Bynet.

Forslaget vil ikke have en mærkbar økonomisk påvirkninger i Tårnby Kommune.

Movias vurdering

Movias trafikfaglige vurdering er, at udfordringerne med kapaciteten over havnesnittet – et problem, som primært eksisterer i myldretiden – næppe kan løses fuldt ud med øget busdrift. Udfordringen bør løses på sigt med højere kapacitet i metroen. Udfordringerne kan dog bedst afbødes ved Alternativ 1. Derfor anbefaler Movia Alternativ 1, hvor frekvensen bliver forøget i myldretiden.

Forslaget forventes at reducere antallet af passagerer i metroen, da en øget drift på linje 31 vil overflytte passagerer fra metro til bus. Forslaget er dog afstedkommet grundet kapacitetsproblemer i metroen over havnesnittet.

3: Øget drift på Den Kvikke Vej og bedre betjening af området ved Ryparken

Baggrund for forslag:

Bispebjerg og Østerbro Lokaludvalg har efterspurgt, at linje 150S standser ved stoppestedet Emdrupvej, der betjener Ryparken.

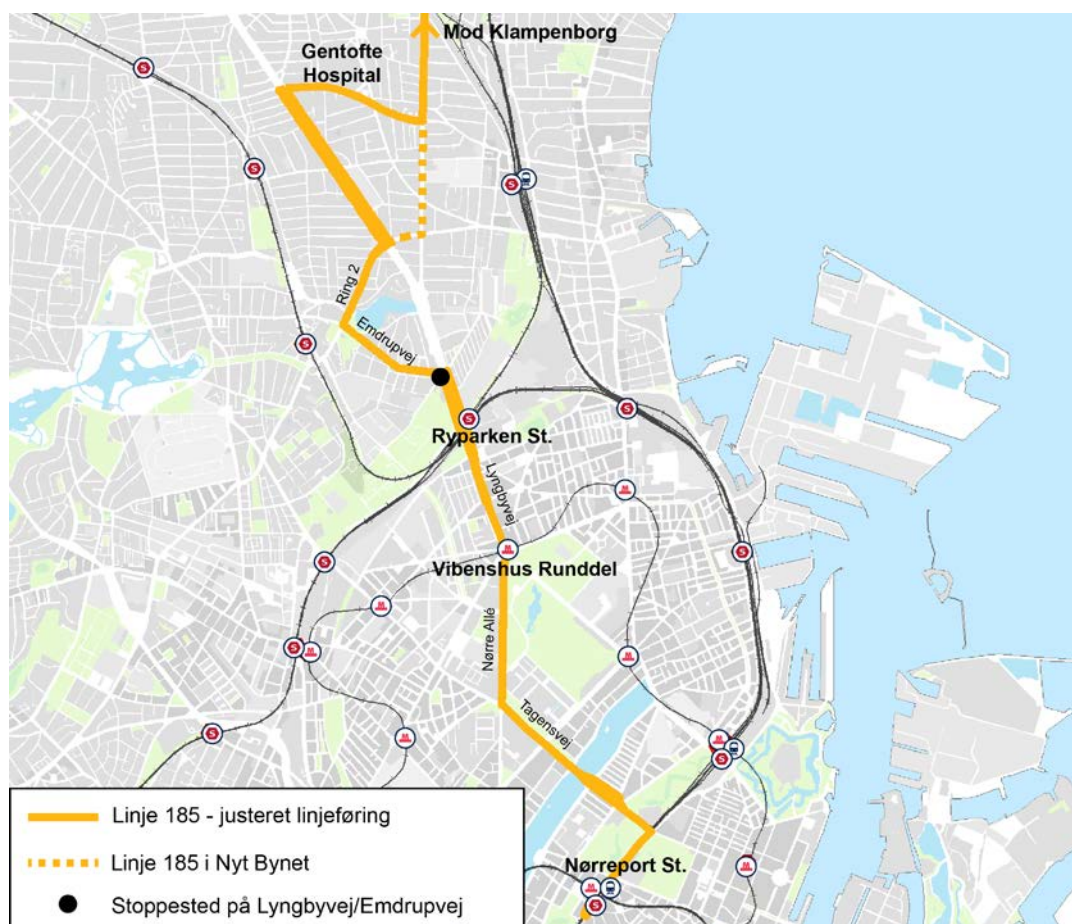
Ældeerrådet har efterspurgt flere afgange på bl.a. linje 184 og 185.

I forslaget til Nyt Bynet nedlægges den nuværende linje 42, som kører på Den Kvikke Vej mellem Nørreport St. og Nørre Campus hvert 10 min. i myldretiden.

Gentofte Kommune har et ønske om at øge frekvensen på linje 185 samt lægge linjen om internt i kommunen, så den betjener Gentofte Hospital.

Movias forslag involverer: Linje 185

Movias trafikfaglige vurdering af forslagens potentiale: Høj-middel, da frekvensforøgelsen vil kunne give en bedre drift på Den Kvikke Vej især i dagtimerne. Derudover vil stoppestedet på Lyngbyvej ved Ryparken blive bedre betjent.



Alternativ: Antallet af afgange på linje 185 øges

Antallet af afgange på linje 185 øges fra 2 til 3 i myldretiden og dagtimerne samt fra 1 til 2 afgange om aftenen. Det betyder, at linjen får samme antal afgange som linje 184, og der kan dannes 10 min. drift mellem de to linjer.

Delstrækninger	20 min. drift i myldretiden og dagtimerne							
	Myldretid		Dag		Aften		Nat	
	Nyt Bynet	Justeret	Nyt Bynet	Justeret	Nyt Bynet	Justeret	Nyt Bynet	Justeret
Klampenborg St. – Nørreport St.	2	3	2	3	1	2	0	0

Dette vil øge kapaciteten på Den Kvikke Vej, da der i dag er en problemstilling med, at de to linjer ofte afgår på næsten samme tid, og den bagerste bus derfor ofte kører tom. En koordineret drift vil derfor reducere ventetiden mellem en af de to linjer, og passagererne kan fordele sig jævnt.

Da begge linjer betjener stoppestedet Emdrupvej ved Ryparken, bliver der 10 min. drift hertil i myldretiden og dagtimerne.

Gentofte Kommune har ligeledes udtrykt et ønske om at øge antallet af afgange på linje 185. I den forbindelse forventer kommunen at lægge linjen om, så den betjener Gentofte Hospital. Borgere i Københavns Kommune får derved en direkte forbindelse til Gentofte Hospital fra Indre By, Rigshospitalet og Østerbro.

Forventet passagereffekt: + 300.000

Forventet økonomisk effekt i Københavns Kommune: + 1,8 mio. kr.

Forventet økonomisk effekt i Gentofte Kommune: + 2,1 mio. kr.

Forslaget påvirker ikke øvrige kommuners økonomi.

Movias vurdering

Det er Movias trafikfaglige vurdering, at Københavns Kommune kan forbedre driften på Den Kvikke Vej og til Ryparken markant med en enkelt ekstra afgang i timen, da muligheden for at koordinere driften mellem linje 184 og 185 giver et stort løft i betjeningen.

Hertil kommer, at Københavns Kommune – som noget nyt – får en direkte forbindelse med kollektiv trafik til Gentofte Hospital.

Forslaget forventes at øge passagertallet i metroen, da forbindelsen fra Gentofte, Emdrup og Ryparken til metroen ved Vibenshus Runddel forbedres.

4: Busbetjening af Ndr. Frihavsgade

Baggrund for forslag:

Østerbro Lokaludvalg og Ældrerådet har ønsket en løsning, der giver betjening på Ndr. Frihavsgade.

Movias trafikfaglige vurdering af forslaget's potentiale: Middel, forslaget i Nyt Bynet vil give markant længere gangafstand til bus eller S-tog og stoppestederne på Nordre Frihavsgade er meget benyttede. Til gengæld vil den nye Cityringstation ved Trianglen tiltrække en stor andel af de nuværende passagerer.

Movias forslag involverer: Linje 14

Alternativ: Linje 14 lagt om via Nordhavn St. og Nordre Frihavsgade

For at sikre busbetjening på Ndr. Frihavsgade foreslås linje 14 lagt om mellem Poul Henningsens Plads og Trianglen ad nedenstående rute:



Linje 14 foreslås at køre med den frekvens, som indgår i trafikbestillingsgrundlaget:

5 afgang/time i myldretiden, 4 afgang/time i dagtimerne, 3 afgang/time om aftenen.

Forslaget vil sikre fortsat betjening af Ndr. Frihavsgade, og dermed reducere gangafstanden til nærmeste stoppested. Linje 14 vil give forbindelse fra Ndr. Frihavsgade til både Nordhavn St., Trianglen samt mod Indre By og Nørreport St.

Derudover vil forslaget sikre betjening mellem Nordhavn St. og Cityringstationerne ved Poul Henningsens Plads og Vibenshus Runddel – en strækning som i dag betjenes af linje 8A.

I Nyt Bynet varetages forbindelsen mellem Nordhavn St. og Poul Henningsens Plads med linje 23, der kører 2 gange i timen. Linje 14 giver dermed Nordhavn St., Århusgadekvarteret og Nordre Frihavsgade en markant bedre forbindelse til Cityringsstationerne.

Forslaget vil indebære, at der skal findes en løsning til stoppestedsforholdene ved Trianglen.

Forventet passagereffekt: + 200.000 pr. år

Forventet økonomisk effekt: + 1,4 mio. kr. pr. år

Forslaget vil ikke påvirke øvrige kommuners økonomi.

Movias vurdering

Da Nordre Frihavsgade i dag betjenes af linje 3A, vil løsningen med linje 14 fortsat være en markant reduktion i driften. Det er dog Movias trafikfaglige vurdering, at Cityringsstationen ved Trianglen og den kommende metrostation ved Nordhavn vil tiltrække så mange af de nuværende passagerer på linje 3A, at frekvensen på linje 14 vil være tilstrækkelig på Nordre Frihavsgade efter Cityringens åbning.

Der har i høringen været efterspurgt en fortsat direkte forbindelse fra Nordre Frihavsgade til Rigshospitalet. Denne forbindelse vil fremover kræve et skift til 1A ved Trianglen. Til gengæld vil linje 1A give direkte forbindelse fra Østerbrogade til Rigshospitalet, hvor det i dag er nødvendigt at skifte.

Forslaget forventes at give en marginal forøgelse af passagertallet i metroen, da linje 14 vil forbedre forbindelsen fra området ved Nordhavn St. til metrostationerne ved Poul Henningsens Plads og Trianglen.

5: Busbetjening af Indre By, herunder Sølvgade og Borgergade

Baggrund for forslag:

Både Indre By Lokaludvalg, Bispebjerg Lokaludvalg, Ungerådet og Ældrerådet har ønsket højere frekvens på linje 23. Derudover har Indre By Lokaludvalg samt Ældrerådet specifikt ønsket fortsat betjening af Sølvgade for bl.a. at sikre fortsat betjening af Rosenborgcentret.

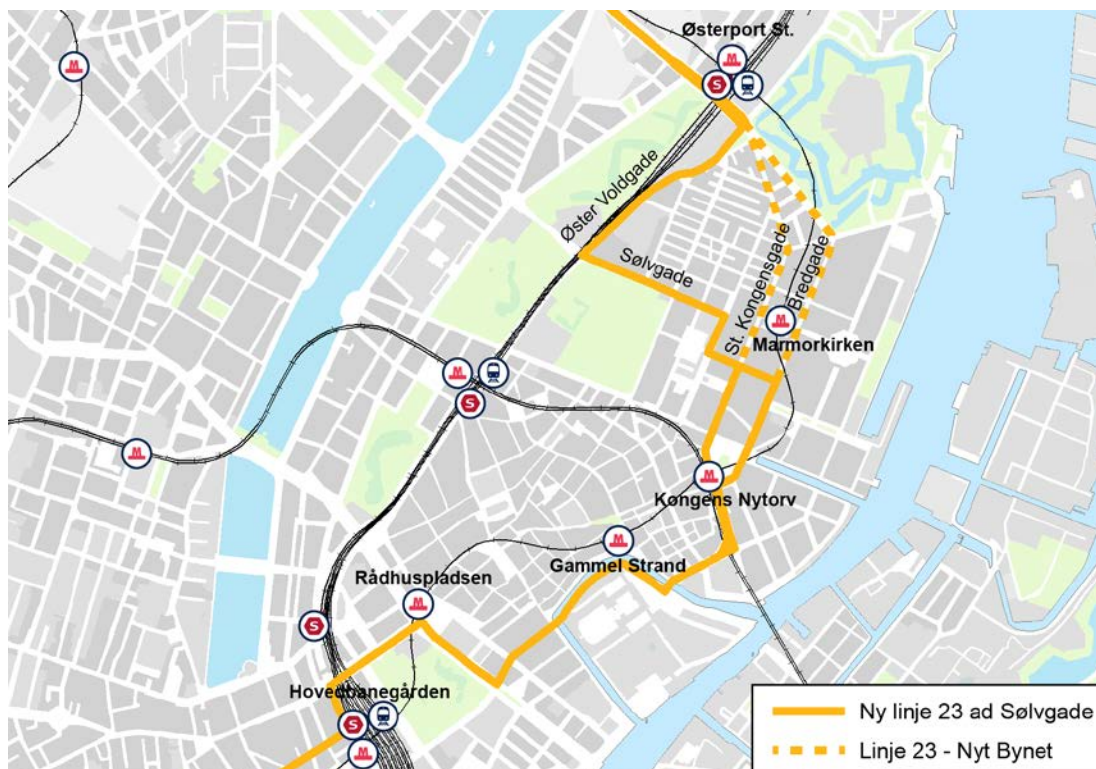
Movias trafikfaglige vurdering af forslaget's potentiale: Middel, da mange boliger omkring Sølvgade får mere end 400 m. til nærmeste stoppested. Området er dog metro- og S-togs-nært.

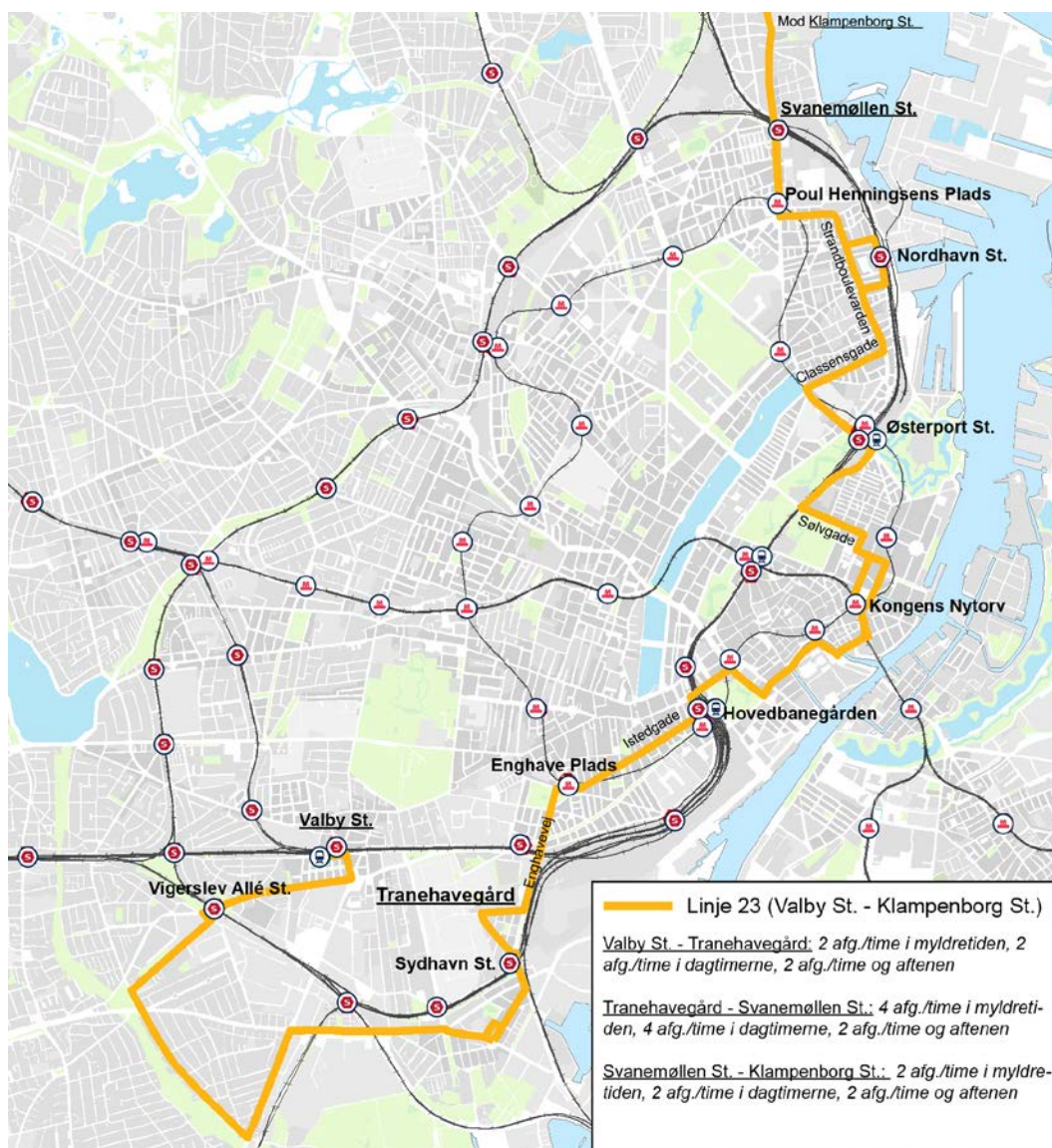
Movias forslag involverer: Linje 23

Alternativ 1: Linje 23 lagt om til Sølvgade og ekstra afgang i myldretiden og dagtimerne

For at sikre betjening af Sølvgade foreslås linje 23 lagt om i Indre By mellem Kongens Nytorv og Østerport St. Linje 23 vil dermed fra Kongens Nytorv køre ad Bredgade/St. Kongensgade, Dronningens Tværgade, Borgergade, Sølvgade og Øster Voldgade.

Desuden indebærer alternativet en øgning af frekvensen fra to til fire afgang i timen i myldretiden og dagtimerne mellem Tranehavegård i Kongens Enghave og Svanemøllen St.





Forslaget vil sikre fortsat betjening af Sølvgade, herunder Rosenborgcentret beliggende på Rosengade. Med frekvensforøgelsen vil forslaget sikre kvartersdrift i myldretiden og dagtimerne både gennem Indre By samt på Istedgade og Classensgade.

Forslaget vil dog efterlade strækningen på Store Kongensgade/Bredgade mellem Dronningens Tværgade og Østerport St. uden busbetjening. Dette vil medføre manglende betjening af tre stoppesteder: *Amalienborg*, *Fredericiagade* og *Esplanaden*. I forslaget til Nyt Bynet, vurderes det at ca. 200 daglige påstigere vil benytte disse stoppesteder i 2019. Disse passa-

gerer vil skulle gå til Cityringen ved Marmorkirken eller Østerport St. Til gengæld vil stoppestederne i Øster Voldgade, Sølvgade, Borgergade og Dronningens Tværgade opnå betjening, og det forventes at ca. 210 passagerer dagligt vil benytte disse.

Frekvensøgningen vil endvidere give en passagerfremgang.

Forventet passagereffekt: + 360.000 pr. år

Forventet økonomisk effekt i Københavns Kommune: + 6,0 mio. kr. pr. år

Forslaget vil ikke have mærkbar økonomisk påvirkning i Gentofte og Lyngby-Taarbæk Kommuner.

Alternativ 2: Linje 23 lagt om til Sølvgade

For at sikre betjening af Sølvgade foreslås linje 23 lagt om i Indre By mellem Kongens Nytorv og Østerport St. Linje 23 vil dermed fra Kongens Nytorv køre ad Bredgade/St. Kongensgade, Dronningens Tværgade, Borgergade, Sølvgade og Øster Voldgade.

Forslaget indebærer, at den frekvens der er indeholdt på linje 23 i Nyt Bynet fastholdes. Strækningen betjenes således med to afgang i timen hele dagen.

Forslaget vil sikre fortsat betjening af Sølvgade, herunder Rosenborgcentret beliggende på Rosengade. Ved en fastholdelse af frekvensen på to afgang i timen hele dagen, forventes ca. 160 passagerer dagligt at benytte denne strækning.

Til gengæld vil forslaget efterlade strækningen på Store Kongensgade/Bredgade mellem Dronningens Tværgade og Østerport St. uden busbetjening. I forslaget til Nyt Bynet, vurderes det at ca. 200 daglige påstigere vil benytte disse stoppesteder i 2019.

Forventet passagereffekt: -9.000 passagerer pr. år

Forventet økonomisk effekt i Københavns Kommune: + 0,8 mio. kr. pr. år

Forslaget vil ikke have mærkbar økonomisk påvirkning i Gentofte og Lyngby-Taarbæk Kommuner.

Movias vurdering

Det er Movias trafikfaglige vurdering, at begge alternativer vil give en bedre betjening af Indre By end indeholdt i Nyt Bynet. Movia anbefaler Alternativ 1, da forslaget samtidig indebærer en frekvensforøgelse. Dette betyder, at betjeningen koncentrerer om færre strækninger, som får flere afgang i timen, og dermed et mere attraktivt serviceniveau.

Strækningerne, der efterlades uden busdrift, løber parallelt med metroen, og er dermed fortsat sikret en god betjening med kollektiv transport.

Forslaget forventes at have minimal indflydelse på antallet af passagerer i metroen.

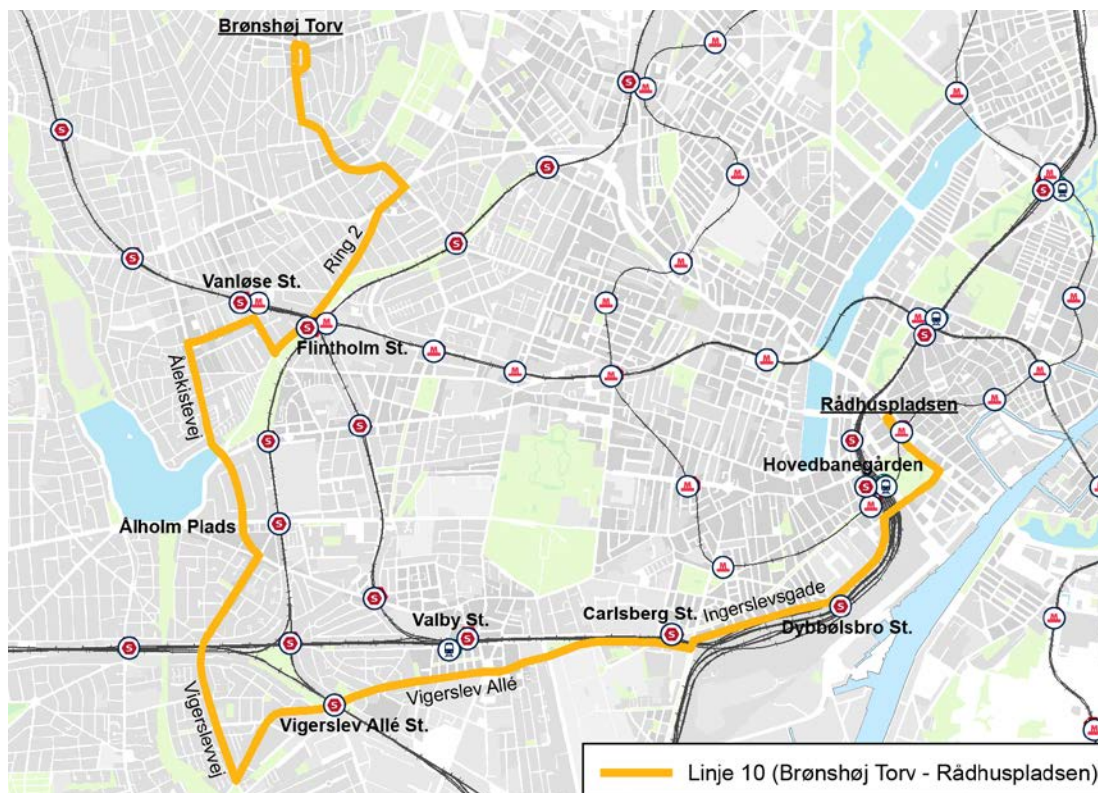
6: Øget frekvens og natdrift på Vigerslev Allé

Baggrund for forslag:

Valby Lokaludvalg har ønsket højere frekvens på Vigerslev Allé mellem Vigerslevvej og Toftegårds Plads samt natdrift på linje 10.

Movias trafikfaglige vurdering af forslaget potentiale: Middel, da antallet af afgange på strækningen er reduceret betydeligt og stoppestederne er meget benyttede. Dog betjener de mange afgange i dag primært gennemkørende passagerer mellem det centrale København og Hvidovre Hospital.

Movias forslag involverer: Linje 10



Alternativ 1: 10 min. drift i dagtimerne og natbetjening

For at sikre øget betjening af Vigerslev Allé (Vigerslevvej – Toftegårds Plads) foreslås frekvensen for linje 10 hævet i myldretiden fra fem til seks afgang i timen og i dagtimerne fra fire til seks afgang i timen på hele strækningen mellem Brønshøj Torv og Rådhuspladsen.

Derudover foreslås strækningen mellem Ålholm Plads og Rådhuspladsen betjent med to afgang/time om natten, for at sikre fortsat natdrift mellem Indre By og Vigerslev Allé.

Nedenstående tabel viser forslaget til frekvenser set i forhold til det oprindelige forslag.

Delstrækninger	10 min. drift i dagtimerne og natbetjening							
	Myldretid		Dag		Aften		Nat	
	Nyt Bynet	Justeret	Nyt Bynet	Justeret	Nyt Bynet	Justeret	Nyt Bynet	Justeret
Brønshøj Torv – Ålholm Plads	5	6	4	6	3	3	0	0
Ålholm Plads – Rådhuspladsen	5	6	4	6	3	3	0	2

Forslaget vil sikre højere frekvens på Vigerslev Allé, som i dag betjenes af linje 1A. Stoppestederne på Vigerslev Allé er velbenyttede, og med frekvensøgningen vil passagererne få 10-minutters drift både i myldretiden og i dagtimerne.

Med omlægningen af linje 1A mistes natbusbetjeningen på Vigerslev Allé mellem Vigerslevvej og Toftegårds Plads. Forslaget sikrer derfor fortsat natbusbetjening på den nuværende linje 1A's strækning fra Hovedbanegården til Vigerslev. Som noget nyt vil Vigerslevvej ml. Vigerslev Allé og Ålholm Plads få natbusbetjening.

Forventet passagereffekt: + 190.000 pr. år

Forventet økonomisk effekt: + 5,9 mio. kr. pr. år (heraf udgør natdrift 1,1 mio. kr.)

Forslaget vil ikke påvirke øvrige kommuners økonomi.

Alternativ 2: 10 min. drift i myldretiden og natbetjening

For at sikre øget betjening af Vigerslev Allé i myldretiderne, hvor behovet for mange afgang er størst, foreslås frekvensen for linje 10 hævet i myldretiden fra fem til seks afgang i timen på hele strækningen mellem Brønshøj Torv og Rådhuspladsen.

Derudover foreslås strækningen mellem Ålholm Plads og Rådhuspladsen betjent med to afgang/time om natten.

Nedenstående tabel viser forslaget til frekvenser set i forhold til det oprindelige forslag

Delstrækninger	10 min. drift i myldretiden og natbetjening							
	Myldretid		Dag		Aften		Nat	
	TBG 2019	Justeret	TBG 2019	Justeret	TBG 2019	Justeret	TBG 2019	Justeret
Brønshøj Torv – Ålholm Plads	5	6	4	4	3	3	0	0
Ålholm Plads – Rådhuspladsen	5	6	4	4	3	3	0	2

Forslaget vil sikre højere frekvens i myldretiden på Vigerslev Allé, som i dag betjenes af linje 1A. Stoppestederne på Vigerslev Allé er velbenyttede og med frekvensøgningen vil passagerer få 10-minutters drift i myldretiden. Dette forslag imødekommer dog kun i beskeden grad borgernes og lokaludvalgets ønsker til bedre betjening af Vigerslev Allé. Forslaget sikrer ligesom Alternativ 1 natbusbetjening på linje 10.

Forventet passagereffekt: + ca. 100.000 pr. år

Forventet økonomisk effekt: + 2,9 mio. kr. pr. år (heraf udgør natdrift 1,1 mio. kr.)

Forslaget vil ikke påvirke øvrige kommuners økonomi.

Alternativ 3: A-bus lignende drift på Vigerslev Allé, reduktion til Vanløse og natbetjening

Denne løsning sikrer A-buslignende drift på Vigerslev Allé ved at øge frekvensen fra fem til otte afgang i timen i myldretiden, og fra fire til otte afgang i timen i dagtimerne på strækningen mellem Ålholm Plads og Rådhuspladsen.

Ved en frekvensforøgelse til otte afgang i myldretiden bliver det af køreplantekniske årsager nødvendigt at reducere antallet af afgang i myldretiden mellem Ålholm Plads og Brønshøj Torv fra fem afgang i timen til fire afgang i timen.

Derudover foreslås strækningen mellem Ålholm Plads og Rådhuspladsen betjent med to afgang/time om natten.

Nedenstående tabel viser forslaget til frekvenser set i forhold til det oprindelige forslag.

Delstrækninger	A-bus frekvens på Vigerslev Allé og reduktion til Vanløse i myldretiden samt natbetjening							
	Myldretid		Dag		Aften		Nat	
	Nyt Bynet	Justeret	Nyt Bynet	Justeret	Nyt Bynet	Justeret	Nyt Bynet	Justeret
Brønshøj Torv – Ålholm Plads	5	4	4	4	3	3	0	0
Ålholm Plads – Rådhuspladsen	5	8	4	8	3	3	0	2

Forslaget vil sikre A-busfrekvens i myldretiden og dagtimerne på Vigerslev Allé. Dermed imødekommer dette forslag i høj grad borgernes og lokaludvalgets ønsker til bedre betjening af

Vigerslev Allé. Dette bliver dog på bekostning af borgere på strækningen Ålholm Plads til Brønshøj Torv, hvor passagertallet også er højt. Disse borgere vil i forhold til i dag få en afgang mindre i timen i myldretiden. Forslaget sikrer ligesom Alternativ 1 natbusbetjening på linje 10.

Forventet passagereffekt: + 220.000 pr. år

Forventet økonomisk effekt: + 7,3 mio. kr. pr. år (heraf udgør natdrift 1,1 mio. kr.)

Forslaget vil ikke påvirke øvrige kommuners økonomi.

Alternativ 4: Natdrift på linje 10

For at sikre adgang til Vigerslev Allé (Vigerslevvej – Toftegårds Plads) om natten, kan der indsættes natdrift på linjen med 2 afgang pr. time mellem Ålholm Plads og Rådhuspladsen.

Delstrækninger	10 min. drift i myldretiden og natbetjening							
	Myldretid		Dag		Aften		Nat	
	Nyt Bynet	Justeret	Nyt Bynet	Justeret	Nyt Bynet	Justeret	Nyt Bynet	Justeret
Brønshøj Torv – Ålholm Plads	5	5	4	4	3	3	0	0
Ålholm Plads – Rådhuspladsen	5	5	4	4	3	3	0	2

Forventet passagereffekt: + 50.000 pr. år

Forventet økonomisk effekt: + 1,1 mio. kr. pr. år

Forslaget vil ikke påvirke øvrige kommuners økonomi.

Movias vurdering

Nyt Bynet indeholder en reduktion i frekvensen på Vigerslev Allé fra 14 afgang/time til 5 afgang/time i myldretiden. De mange afgang på linje 1A i dag, er dog primært dimensioneret efter passagererne på Østerbro og i Indre By, der fremover kan benytte Cityringen og altså ikke af behovet på Vigerslev Allé.

Foruden Indre By er der mange passagerer, der benytter linje 1A mellem det centrale København og Hvidovre Hospital, og er derfor gennemkørende på Vigerslev Allé. De passagerer vil fortsat kunne benytte linje 1A efter Cityringens åbning. Den vil blot køre via Folehaven i stedet for Vigerslev Allé.

Det er Movias trafikfaglige vurdering, at den frekvens der er indeholdt i Nyt Bynet kan løse kapacitetsbehovet på Vigerslev Allé. Der er dog tilstrækkelig passagerer på strækningen til at retfærdiggøre en øgning af frekvensen til 6 afgang/time i myldretiden. Såfremt Københavns

Kommune ønsker at øge driften på Vigerslev Allé, anbefaler Movia derfor Alternativ 2, som sikrer 10 min. drift i myldretiden samt natdrift på den nuværende linje 1A's strækning mellem Hovedbanegården og Vigerslev Allé.

Da Alternativ 3 kun kan indføres på bekostning af borgere i Brønshøj og Vanløse, og den nuværende linje 10 har høje passagertal på denne strækning, er løsningen ikke attraktiv ud fra en trafikfaglig vurdering.

Da linje 10 giver forbindelse til Cityringen ved Hovedbanegården, vil det bidrage til flere passagerer i metroen, hvis antallet af afgang øges.

7: Betjening af Sundhedshuset på Vesterbrogade

Baggrund for forslag:

Vesterbro Lokaludvalg har ønsket bedre betjening af Sundhedshuset på Vesterbrogade for at fortsat betjene strækningen mellem Platanvej og Enghavevej.

Derudover har Kgs. Enghave Lokaludvalg ønsket en direkte forbindelse til Sundhedshuset på Vesterbrogade.

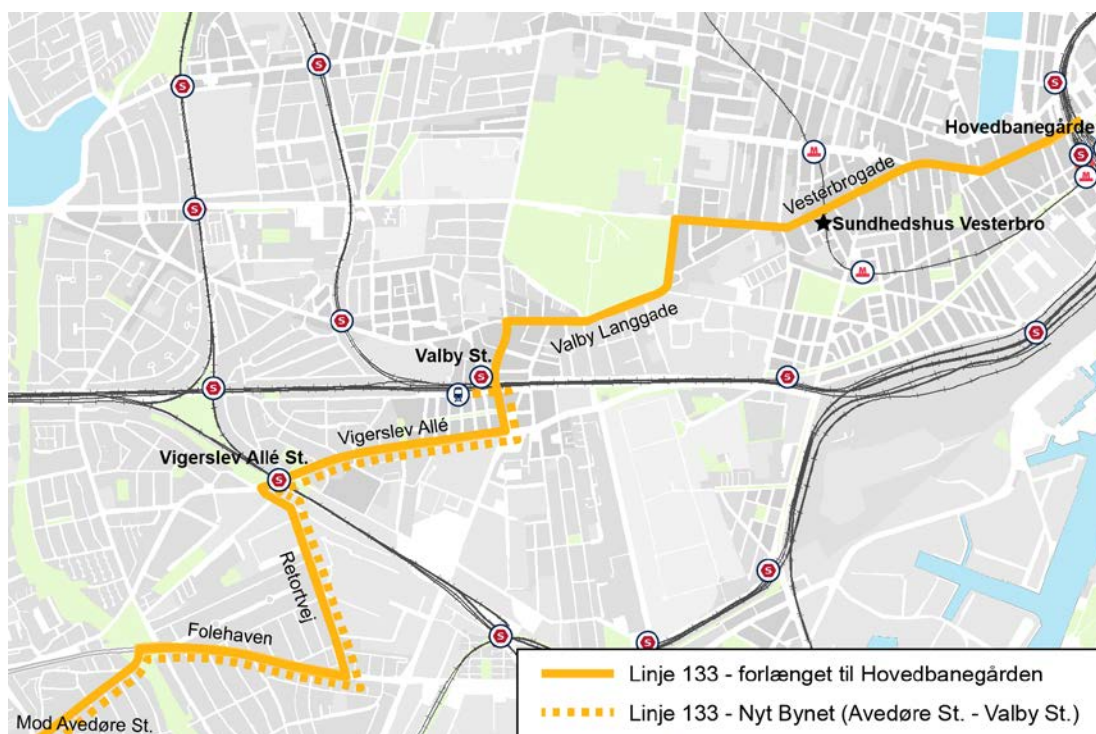
Movias trafikfaglige vurdering af forslaget's potentiale: Lavt, da Sundhedshuset på Vesterbro fortsat vil blive betjent af et stoppested indenfor 300 m.

Movias forslag involverer: Linje 133

Alternativ 1: Forlængelse af linje 133

For at sikre fortsat betjening af strækningen på Vesterbrogade ml. Platanvej og Værnedamsvej, kan linje 133 forlænges fra Valby St. til Hovedbanegården med følgende frekvens:

2 afgang/time i myldretiden, 2 afgang/time i dagtimerne, 2 afgang/time om aftenen.



Forslaget vil sikre fortsat betjening af stoppestederne *Enghavevej* og *Platanvej* beliggende på Vesterbrogade ca. 170 m. fra Sundhedshuset. Disse stoppesteder betjenes i dag af linje 6A.

Forslaget giver dog *ikke* betjening fra Kgs. Enghave direkte til Sundhedshuset. Borgere herfra må benytte linje 9A til Carlsberg St., skifte herfra til linje 1A og stå af ved stoppestedet *Vesterbrogade*. Herfra er der ca. 270 m. gangafstand til Sundhedshuset.

Forventet passagereffekt: + 230.000 pr. år

Forventet økonomisk effekt: + 4,2 mio. kr. pr. år

Forslaget vil ikke have mærkbar økonomisk påvirkning i Hvidovre Kommune.

Alternativ 2: Etablering af stoppested på linje 9A

Betjening af sundhedshuset kan ligeledes sikres ved at oprette et nyt stoppested på linje 9A på Vesterfælledvej. Dette vil give borgere i Kgs. Enghave direkte adgang til Sundhedshuset uden at skulle skifte.

Københavns Kommune har tidligere været i dialog med politiet i den forbindelse, som indtil videre har afvist at godkende stoppestedspaceringen.

Alternativ 2 vil ikke have yderligere driftsmæssige omkostninger.



Movias vurdering

Movias trafikfaglige vurdering er, at Alternativ 1 kun i begrænset omfang løser udfordringerne med betjeningen af Sundhedshuset. Særligt Kgs. Enghave vil ikke få fordel af, at linje 133 forlænges. Dertil kommer, at linje 133 vil køre parallelt med andre linjer i Nyt Bynet.

En bedre betjening af Sundhedshuset opnås i langt højere grad ved Alternativ 2. Dette vil give en direkte forbindelse med en højfrekvent bus til Sundhedshuset for borgere i Kgs. Enghave. Dette forudsætter dog, at politiet ændrer holdning til forslaget til stoppestedsplacering. Borgere på Vesterbro kan, uden en forlængelse af linje 133, benytte stoppet ved Platanvej på linje 7A for at få adgang til Sundhedshuset.

Forslaget vil ikke have betydning for passagetallet i metroen.