

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.

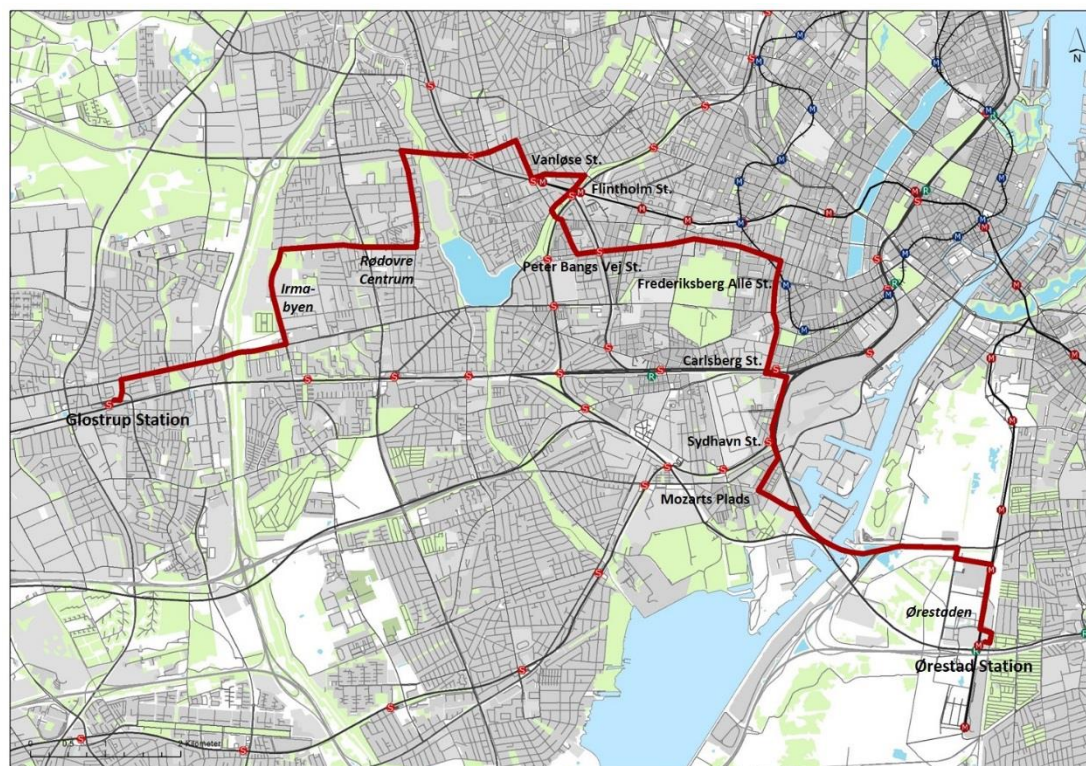
Indhold

| | |
|--|---|
| 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 passagerpotentialet 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.