



Notat

Til lokaludvalg, unge-, handicap- og ældrerådet

Orientering om Movias evaluering af Nyt Bynet

Movia har evalueret Nyt Bynet, der blev implementeret den 13. oktober 2019 for at tilpasse busnettet til Cityringen.

Økonomiudvalget er den 17. august 2021 blevet orienteret om evalueringen, og orienteringsnotat samt evalueringsrapport fremsendes hermed også til lokaludvalgene, unge-, handicap- og ældrerådet.

Hvis det ønskes at få resultaterne uddybet, er I velkomne til at kontakte mig på fb1d@kk.dk.

Bilag

Bilag 1: Orienteringsnotat om evaluering af Nyt Bynet

Bilag 2: Movia: Evaluering af Nyt Bynet 2021

Venlig hilsen

Liva Marie de Vries Bækgaard

Fuldmægtig

17-08-2021

Sagsnummer i F2
2021 - 3253

Dokumentnummer i F2
176765

Sagsnummer eDoc
2021-0179610

Sagsbehandler
Liva Marie de Vries Bækgaard



Notat

Til Økonomiudvalget

Orientering om Movias evaluering af Nyt Bynet

Resumé

Movia har evalueret Nyt Bynet, der blev implementeret den 13. oktober 2019. Formålet med Nyt Bynet var at tilpasse busnettet til Cityringen, så der blev skabt et sammenhængende kollektivt transportsystem. Evalueringen har været vanskeliggjort af det reducerede passagertal grundet COVID-19. Evalueringen viser overordnet, at Nyt Bynet understøtter sammenhængen i den kollektive transport, at antallet af kollektive rejser er steget, og at andelen af kollektive rejser, hvor metro indgår, er steget væsentligt. Evalueringen indeholder forslag til opfølgning på enkelte konkrete indsatser. Økonomiudvalget orienteres om resultaterne af evalueringen af Nyt Bynet.

Sagsfremstilling

Baggrund og forudsætninger

Principperne ved planlægningen af Nyt Bynet var, at busserne skal fungere som til- og frabringerlinjer til baner og Cityring. Samtidig skal det undgås, at busser og metro konkurrerer om de samme passagerer, og derfor bør der så vidt muligt ikke køre busser på strækninger, hvor metroatnet kører. Tilpasningen af busnettet var samtidig en af forudsætningerne i finansieringsaftalen for Cityringen. Inden Borgerrepræsentationens beslutning om Nyt Bynet i april 2018 blev lokaludvalg, Ældrerådet, Handicaprådet og Ungerådet hørt. Høringen medførte en række tilføjelser til og ændringer af det oprindelige forslag til Nyt Bynet.

På baggrund af analyser af de første måneders brug af Nyt Bynet, foreslog Movia at tilpasse busdriften i Valby/Hvidovre-området. Borgerrepræsentationen besluttede den 8. oktober 2020 en række tilpasninger i området, der trådte i kraft ultimo juni 2021.

Movias bestyrelse vedtog den 26. maj 2020, at evalueringen af Nyt Bynet, som følge af COVID-19, skulle vente til foråret 2021, idet det stod klart, at COVID-19 havde medført markante fald i passagertallet i busserne. Movias bestyrelse behandlede evalueringen ultimo juni 2021, og den endelige evaluering er tilsendt kommunerne den 7. juli 2021.

13-08-2021

Sagsnummer i F2
2021 - 3253

Dokumentnummer i F2
176765

Sagsnummer eDoc
2021-0179610

Sagsbehandler
Liva Marie de Vries Bækgaard

Som følge af COVID-19 faldt passagertallet i 2020 med knap en tredjedel i busserne i forhold til det budgetterede. De negative passagereffekter af pandemien overskygger således effekterne af Nyt Bynet, hvilket vanskeliggør en analyse af udviklingen. Evalueringen tager derfor udgangspunkt i situationen før COVID-19 (november 2019-februar 2020). Ligeledes sammenholdes udviklingen med den generelle passagerudvikling på de øvrige linjer i hovedstadsområdet.

Overordnede resultater og anbefalinger til videre indsatser

Forventningerne til åbningen af Cityringen og Nyt Bynet var, at passagertallet samlet ville stige i hovedstadsområdet og at der ville ske en overflytning af buspassagerer til metroen.

For Københavns Kommune samlet set er antallet af kollektive rejser steget med 12 % fra september 2019-februar 2020. Andelen af kollektive rejser, hvor metro indgår, er steget fra 30 % til 44 % i København. I samme periode er rejsetiden for bus, tog og metro faldet med 8 % i København, og andelen af skift er uændret for hele kommunen. I de bydele, der ikke har fået nye metrostationer med Cityringen, er andelen af skift steget, samtidig med, at rejsetiden er faldet. I de bydele, der har fået nye metrostationer, er skifteandelen og rejsetiden faldet. Antallet af rejser med start i bydele i København er steget i alle bydele, især for Nørrebro og Vesterbro/Kgs. Enghave, hvor antallet af rejser er steget med henholdsvis 30 % og 24 %, med undtagelse af Brønshøj/Husum, hvor antallet af rejser er faldet med 3 %.

Isoleret set for København er der et passagertab i busserne på 48 pct. i gennemsnit mellem 2018 og 2020. Det betydelige passagertab i busserne sammenholdt med den generelle stigning i antallet af rejser med den kollektive transport, indikerer, at der, udover effekten af COVID-19, som planlagt er sket en overflytning af passagerer fra busser til Cityringen.

Evalueringen viser overordnet, at kundernes tilfredshed falder med antallet af skift og stiger med antallet af afgang. De berørte Nyt Bynet A-, C- og S-linjer havde i 2018 og 2020 en tilfredshed med rejsen alt i alt på 95 pct. For de påvirkede lokale buslinjer falder tilfredsheden for rejsen alt i alt fra 96 pct. i 2018 til 93 pct. i 2020, idet andelen af både/og-svar stiger. En undersøgelse af kundernes oplevelse foretaget af DOT (Din Offentlige Transport) viser, at oplevelsen af sammenhængen i den offentlige transport er betydeligt styrket ultimo 2020 i forhold til i 2019. Undersøgelsen peger også på, at der kan være udfordringer med at finde hen til busserne på flere af de store skiftsteder, hvor busserne typisk også holder lidt længere væk og evt. på flere forskellige steder.

Som opfølgning på evaluering af Nyt Bynet anbefaler Movia:

- at der frem mod åbningen af Sydhavnsmetroen i 2024 gennemføres forbedringer af skifteforholdene fra Ny Ellebjerg Station til busserne på Gammel Køge Landevej.
- at Movia udarbejder særskilt evaluering af linje 18 (København og Frederiksberg), der belyser flere scenarier og deres konsekvenser.

- at Movia udarbejder et forslag til justering af betjeningen af området omkring Frederiksberg Allé Station (linje 7A og 26) med fortsat fokus på metrostationen som centralt skiftested men med færre busser ad Platanvej og genoptaget betjening af hele Vesterbrogade.
- at der indgås en aftale mellem Region Hovedstaden, Københavns Kommune og Gladsaxe Kommune om finansiering af stoppesteder for 250S på Hillerødmotorvejen ved Tingbjerg og Høje Gladsaxe. Movia vil ligeledes se på muligheden for et stoppested for 250S på Lundtoftegade for at styrke betjeningen heraf.
- at der laves en opfølgning på linje 32 (København og Tårnby), når COVID-19-restriktionerne er ophævet, og at dialogen om finansiering af linjen genoptages med Københavns Kommune. Linjen er ønsket og fuldt finansieret af Tårnby Kommune.
- at der følges op på linje 132, når COVID-19-restriktionerne er ophævet, sammen med Hvidovre, Rødovre og Københavns kommuner, da passagertallene er lavere end forventet.

Økonomiforvaltningens bemærkninger til anbefalingerne:

- Økonomiforvaltningen er i dialog med Movia med henblik på planlægning af bustilpasningen til Sydhavnsmetroens åbning i 2024.
- Økonomiforvaltningen er i dialog med Movia om de konkrete opfølgninger for linje 18, 7A, 26, 32 og 132 og vil evt. udarbejde budgetnotater om tilpasning af disse.
- Økonomiforvaltningen har udarbejdet budgetnotat om medfinansiering af stoppested for 250S på Hillerødmotorvejen til forhandlingerne om Budget 2022.
- Økonomiforvaltningen er i dialog med Movia og Region Hovedstaden om mulighederne for et stoppested for 250S på Lundtoftegade.

Lokale fokusområder i København

Lokal betjening i Valby – tilpasning er gennemført

I Valby blev linje 1A med Nyt Bynet omlagt til at betjene Folehaven og Gl. Køge Landevej i stedet for Vigerslev Allé. I den første opfølgning i starten af 2020, viste analyserne, at 1A gav en markant fremgang i passagertallet for Folehaven, men også et fald i passagertallet på Vigerslev Allé og et markant dyk i skift mellem bus og S-tog ved Vigerslev Allé Station på Ringbanen. På den baggrund er der fra ultimo juni 2021 etableret en ny linje 11, der betjener Vigerslev Allé og giver en mere direkte busforbindelse fra Rådhuspladsen til Hvidovre Hospital og Byvej i Hvidovre Kommune. Linje 10 kører nu mellem Brønshøj og Åmarken

station, mens linje 23 og 133 har fået en mere direkte rute, så linjerne er mere attraktive.

Linje 23

Linje 1A blev med Nyt Bynet omlagt væk fra Indre By, hvor Cityringen overtog betjeningen. Som supplement til Cityringen kører linje 23 (Hovedbanegården – Dronningens Tværgade samt Østerport Station – Trianglen). Passagertallet for linje 23 gennem Indre By er meget lavt, idet Cityringen som ventet har overtaget betjeningen. Mange skift sker nu mellem S-tog og Cityringen ved Hovedbanegården og Østerport i stedet for direkte med bus, og samlet har der været stigning i kollektive rejser i Indre By. Derfor ser Movia ikke et grundlag for at ændre linjen.

Havnesnittet

Samlet set har Nyt Bynet resulteret i et fald på ca. 4.500 daglige buspassagerer over havnesnittet. Til gengæld er metropassagertallet over havnesnittet steget med ca. 12.000 dagligt, så nettoresultatet for den kollektive trafik over havnesnittet er en samlet stigning i størrelsesordenen 7.500 daglige passagerer.

Linje 18

Der er til tider kapacitetsmæssige udfordringer mellem Valby Station og Sjælør Station, særligt ifm. mødetider for skoler og gymnasier på Sjælør Boulevard. Det todelte stop ved Valby St. medvirker til ujævn fordeling af passagererne og klumpning af busserne (nogle busser stopper på broen/Toftegårds Allé mens andre stopper på Lyshøjgårdsvej langs stationen). I sensommeren 2021 forventer Movia og Københavns Kommune derfor at igangsætte et forsøg, hvor der oprettes et ekstra stoppested på Lyshøjgårdsvej tæt på Toftegårds Allé.

Linjens mest benyttede strækning, mellem Valby St. og Bella Center metrostation, bør undersøges ift. en øget frekvens. Linje 18's fastholdelse af linje 4A's passagerniveau over havnesnittet efter Nyt Bynet, samt udbygningen af Sydhavnen og Bella- og Vejlands kvarterer på Amager, gør en sådan vurdering relevant frem mod Sydhavnsmetroens åbning i 2024. Ligeledes kan strækningen mellem Valby Station og Emdrup Torv evt. forbedres med en afgang mere mellem myldretiderne.

Som opfølgning på Nyt Bynet evalueringen arbejder Movia med en særskilt evaluering af linje 18, der belyser flere scenarier og deres konsekvenser.

Ny Ellebjerg Station

En væsentlig årsag til omlægningen af linje 1A ad Gammel Køge Landevej og Folehaven var ønsket om at forbedre koblingen til regionaltoget og S-tog, og fra 2024 Sydhavnsmetroen, på Ny Ellebjerg Station. Dette med henblik på at sikre bedre forbindelse mellem det centrale Hvidovre, herunder Hvidovre Hospital, og Folehaven til de mange togforbindelser. Gangafstanden ved skift mellem bus og især S-tog er imidlertid relativt lang. Med styrkelsen af busbetjeningen af Ny Ellebjerg St. var der i februar 2020 allerede sket en stigning i skift mellem bus og tog fra ca. 500 til ca. 1.100 dagligt.

Movia anbefaler, at der frem mod åbningen af Sydhavnsmetroen i 2024 gennemføres forbedringer af skifteforholdene fra Ny Ellebjerg St. til busserne på Gammel Køge Landevej.

Platanvej – Frederiksberg Allé Station – Vesterbrogade (linje 7A og 26)

Frederiksberg Allé metrostation som nyt stort knudepunkt har haft afledte konsekvenser. To A-buslinjer på den relativt smalle Platanvej har affødt negative kommentarer fra beboere på vejen, ligesom koncentrationen af buslinjer forbi metrostationen har medført, at Vesterbrogade mellem Platanvej og Værnedamsvej er uden busbetjening. Det er på den baggrund aftalt med Frederiksberg og Københavns kommuner, at Movia udarbejder et forslag til justering af betjeningen af området med fortsat fokus på metrostationen som centralt skiftested, men med færre busser ad Platanvej og genoptaget betjening af hele Vesterbrogade.

Fokusområder i nabokommuner og Region Hovedstaden med betydning for København

Linje 250S

Den regionale linje 250S har fået ny linjeføring, så den giver en hurtig forbindelse fra Bagsværd/Gladsaxe Trafikplads/Mørkhøj til det centrale København og Amager via Hillerødmotorvejen. Der var forudsat betjening af Tingbjerg/Høje Gladsaxe med stoppesteder på Hillerødmotorvejen, som imidlertid ikke er etableret. Movia anbefaler, at der indgås en aftale med Københavns Kommune og Gladsaxe Kommune om finansiering af de planlagte stoppesteder. Movia vil ligeledes se på muligheden for et stoppested for 250S på Lundtoftegade for at styrke betjeningen heraf.

Linje 68

Betjeningen af Høje Gladsaxe har efter implementeringen af Nyt Bynet affødt kritik, da borgerne ønsker en mere direkte forbindelse med bus med kortere rejsetid til København end hvad linje 68 i dag kan tilbyde. I efteråret 2020 foreslog kommunen en grendeling af linje 250S, som Region Hovedstaden i april 2021 behandlede politisk, uden at godkende ændringen. Der arbejdes nu på forskellige løsninger, som kan forbedre den samlede betjening ved Høje Gladsaxe. Disse løsninger kan indebære tilpasning af linje 68 eller andre linjer og potentielt merudgifter for København.

Linje 32

Tårnby Kommune etablerede i oktober 2020 en ny tværforbindelse mellem Kastrup St. og Ørestad St. (linje 32). Pt. finansieres linjen alene af Tårnby Kommune, men Tårnby har henvendt sig til Københavns Kommune med henblik på at få Københavns Kommune til at finansiere

ca. 0,9 mio. kr. i årlig drift, da linjen også kører i Københavns Kommune. Der er aftalt en opfølgning på linje 32, når COVID-19-restriktionerne er ophævet, og Movia anbefaler, at der i den forbindelse laves en samlet opfølgning, hvor dialogen om finansiering af linjen genoptages med Københavns Kommune.

Linje 132

Movia anbefaler, at der følges op på linje 132, sammen med Rødovre og Københavns kommuner, når rejsevanerne er normaliseret efter COVID-19-restriktionerne er ophævet, da linjen har et lavere passagertal, end der er budgetteret med.

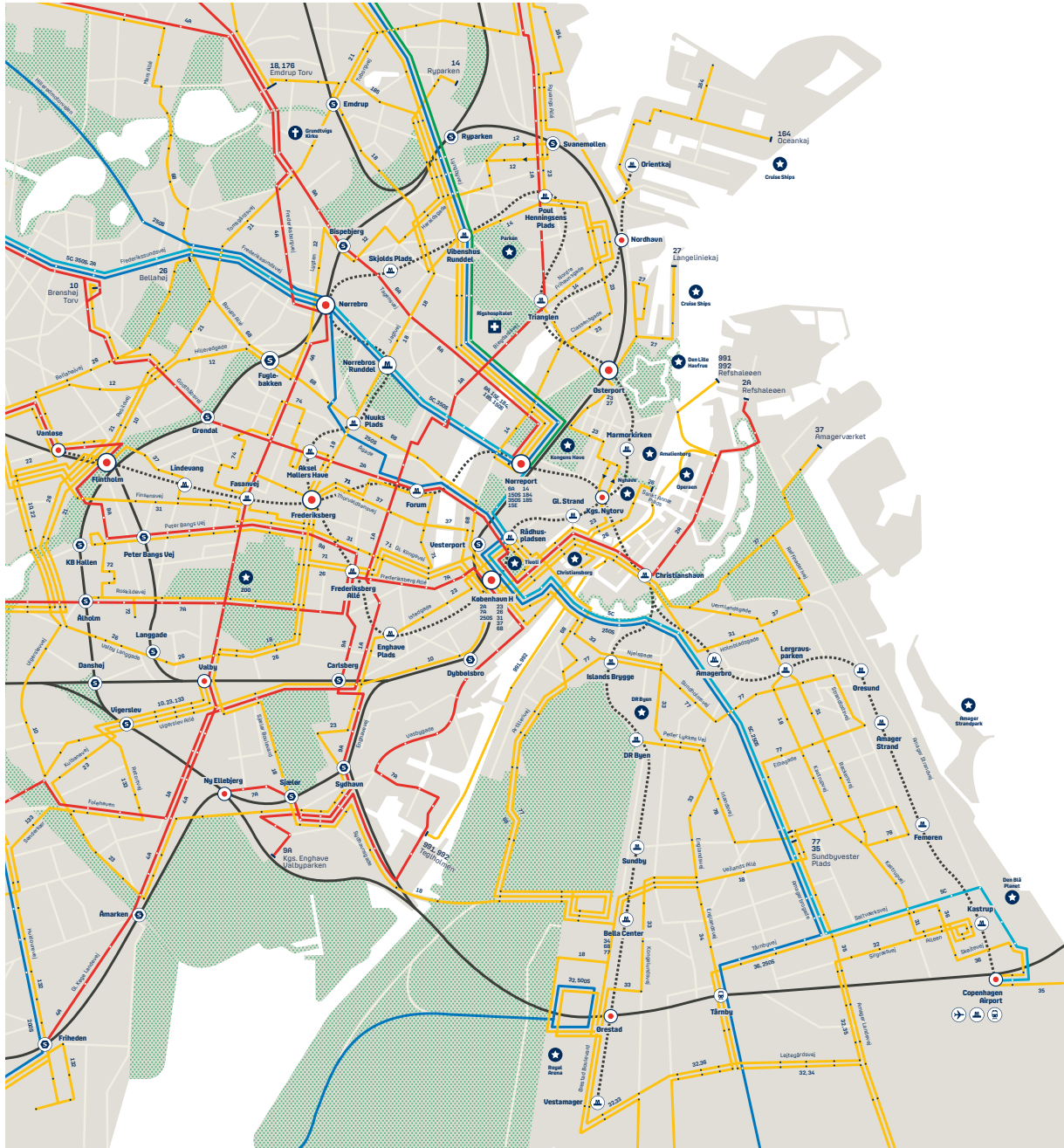
Videre proces

På baggrund af evalueringen af Nyt Bynet er Økonomiforvaltningen i dialog med Movia med henblik på evt. at fremlægge budgetforslag til forhandlingerne om Budget 2022. Herefter bestiller Økonomiforvaltningen eventuelle tilpasninger i forbindelse med trafikbestilling 2022. Eventuelle tilpasninger træder forventeligt i kraft juni 2022.

Bilag

Movia: Nyt Bynet Evaluering 2021

5.10 Københavns Kommune




Nøgletal Københavns Kommune (fra sept. 19 til feb. 20)

   Kollektive rejser: +12 pct.

 Rejsetid: -8 pct.

 Rejser med Metro: fra 30 pct → 44 pct.

 Andel skift: uændret

Med 17 nye metrostationer i København og på Frederiksberg kom der mange nye steder for busserne at betjene. Nyt Bynet indebærer således mange ændringer for kunderne i de to kommuner. I de følgende afsnit beskrives fokusområder, resultater på bydelsniveau, udviklingen af knudepunkter og skift, samt anbefalinger for Københavns kommune.

Københavns Kommune i nøgletal på bydelsniveau

Alle bydele med nye metrostationer, oplever markant vækst i antallet af rejser; Indre By (12 pct.), Nørrebro (30 pct.), Vesterbro (24 pct.) og Øster-

bro (19 pct.). Fra Nørrebro er antallet af rejser til Frederiksberg Øst fordoblet.

Særligt iøjnefaldende er, at Amager Øst/Vest har en vækst på 7 pct. primært i kraft af koblingen mellem M1/M2 og Cityringen på Kongens Nytorv. Flere andre bydele oplever også vækst, om end mere begrænset. Brønshøj/Husum havde et fald på 3 pct.

Københavns Kommune har samlet fået en betydelig rejsetidsgevinst på gennemsnitligt to minutter pr. rejse. I bydelene med nye metrostationer er rejsetidsgevinsten mere markant, fx er rejsetiden faldet med tre minutter for rejser fra både Nørrebro, Østerbro og Vesterbro/Kgs. Enghave.

Tabel 5.6: Udviklingen af antallet af rejser, med start i bydele i København

| Start bydel | Antal rejser september 2019 | Antal rejser februar 2020 | Ændring fra september - februar pct. |
|------------------------|-----------------------------|---------------------------|--------------------------------------|
| Amager Øst/Vest | 66.416 | 71.128 | 7 pct. |
| Bispebjerg | 21.641 | 21.959 | 1 pct. |
| Brønshøj/Husum | 13.785 | 13.413 | -3 pct. |
| Indre By | 141.098 | 157.791 | 12 pct. |
| Nørrebro | 32.744 | 42.447 | 30 pct. |
| Valby | 33.770 | 35.702 | 6 pct. |
| Vanløse | 14.610 | 16.040 | 10 pct. |
| Vesterbro/Kgs. Enghave | 18.965 | 23.564 | 24 pct. |
| Østerbro | 45.253 | 53.889 | 19 pct. |

Tabel 5.7: Udviklingen i skift for rejser med start i bydele i Københavns Kommune

| Start bydel | Gns. skift pr. rejse, februar 2020 | Ændring fra september - februar pct. |
|------------------------|------------------------------------|--------------------------------------|
| Amager Øst/Vest | 0,70 | 8 pct. |
| Bispebjerg | 0,76 | 3 pct. |
| Brønshøj/Husum | 0,74 | 3 pct. |
| Indre By | 0,39 | 2 pct. |
| Nørrebro | 0,71 | -8 pct. |
| Valby | 0,56 | 4 pct. |
| Vanløse | 0,64 | 6 pct. |
| Vesterbro/Kgs. Enghave | 0,60 | -6 pct. |
| Østerbro | 0,58 | -9 pct. |

Samlet set er antallet af skift uændret i København, men fordelingen på bydele er mere differentieret. I de bydele, der ikke har fået nye metrostationer, er andelen af skift steget. Det hænger tæt sammen med, at busnettet blev designet til at sikre sammenhæng mellem busnettet og Cityringen. I de bydele, der har fået nye metrostationer, er skifteandelen faldet, fordi nye direkte forbindelser er blevet mulige med Cityringen. Nedenstående tabel 5.9 viser, at andelen af rejser, hvor metro indgår, er steget i alle bydele.

Andelen af metroture er vokset i samtlige bydele, og på nær i Brønshøj/Husum er der flere kollektive rejser. I de bydele der ikke har fået en ny metrostation, er andelen af skift pr. rejse steget, samtidig med at rejsetiden er faldet. De bydele

hvor Cityringen har betydet markante rejsetidsgevinster, ses samtidig en væsentlig vækst i antal rejser.

Det generelle billede efter åbningen af Nyt Bynet og inden COVID-19-pandemien er derfor, at der er sket det ønskede skift fra bus til metro, at det samlede net af bus og metro har givet et bedre produkt for kunderne, og at det er lykkedes at sikre en god sammenhæng mellem busnettet og metroen.

Tabel 5.8: Udviklingen i rejsetid, for rejser med start i bydele i Københavns Kommune

| Start bydel | Gns. rejsetid pr. rejse (min) februar 2020 | Ændring fra september - februar pct. |
|------------------------|---|---|
| Amager Øst/Vest | 21 | -3 pct. |
| Bispebjerg | 23 | -6 pct. |
| Brønshøj/Husum | 24 | -2 pct. |
| Indre By | 22 | -10 pct. |
| Nørrebro | 21 | -13 pct. |
| Valby | 21 | -3 pct. |
| Vanløse | 19 | -4 pct. |
| Vesterbro/Kgs. Enghave | 21 | -13 pct. |
| Østerbro | 20 | -14 pct. |

*Københavns Kommune, Knudepunkter og skifte-
steder*

Tabel 5.10 viser antallet af skift ved de skiftes-
ter i København, hvor antallet af skift har ændret
sig med mere end +/- 1.500 pr. hverdag fra
september 2019 til henholdsvis november 2019
og februar måned 2020.

Oversigten viser markante ændringer i skifte-
mønstrene på mange af de store knudepunkter,
så metrostationerne på Cityringen har fået en vir-
kelig stærk position. Ser man på februar 2020, er
der tendens til, at antal skift omkring Cityringen
falder en smule, mens det stiger andre steder.
Formentlig er det dels et udtryk for, at nyheds-
effekten vedr. Cityringen har fortaget sig, men

data kan også være påvirket af, at november er
en "ren" arbejds måned, mens der er vinterferie i
februar, der skubber lidt til rejsemønstrene.

Som ventet er der i februar væsentligt færre skift
på Nørreport Station, til gengæld er der flere skift
især på Hovedbanegården og Østerport. Dette
på trods af, at transfertunnellerne på de to station-
er ikke var færdige i februar 2020.

Kongens Nytorv er gået fra at være et vigtigt
skiftested bus/metro til nu at være det centrale
skiftested mellem Cityringen og M1/M2 med kun
ganske få skift til bus.

Cityringen har givet flere og bedre skiftemulighe-
der. Her kan særligt fremhæves Nørrebro Station

Tabel 5.9: Andele af rejser, hvor metro indgår, før/efter Nyt Bynet

| Start bydel | September 2019 | Februar pct. |
|------------------------|----------------|--------------|
| Amager Øst/Vest | 73 pct. | 76 pct. |
| Bispebjerg | 12 pct. | 19 pct. |
| Brønshøj/Husum | 10 pct. | 16 pct. |
| Indre By | 30 pct. | 45 pct. |
| Nørrebro | 15 pct. | 47 pct. |
| Valby | 9 pct. | 14 pct. |
| Vanløse | 41 pct. | 45 pct. |
| Vesterbro/Kgs. Enghave | 8 pct. | 35 pct. |
| Østerbro | 16 pct. | 39 pct. |

med 5.300 skift bus/metro med 4A og især 5C som de vigtigste linjer. Skjolds Plads Station med op mod 2.800 skift mellem 6A og Cityringen er blevet et stort skiftested ligesom Vibenshus Runddel Station med 3.500 skift bus/metro med 15E/150S som de vigtigste linjer. Omvendt er der næsten ingen, der skifter mellem bus og tog/metro ved Kongens Nytorv og Østerport, idet Cityringen som ventet helt har overtaget betjeningen.

Aktuelle fokusområder i København

Lokal betjening i Valby

Omlægningen af linje 1A til også at betjene Folehaven og Gl. Køge Landevej i stedet for Viger-

slev Allé. medførte kritik. I den første opfølgning i starten af 2020, viste analyserne samtidig, at 1A gav en markant fremgang i passagertallet for Folehaven, men også et fald i benyttelsen på Vigerslev Allé og et markant dyk i skift mellem bus og S-tog ved Vigerslev Allé Station på Ringbanen.

Hvidovre og Københavns kommuner blev ved trafikbestilling 2021 enige om en løsning, der fastholder den nuværende linje 1A. Men med en ny linje 11 etablerer kommunerne en mere direkte busforbindelse fra Rådhuspladsen til Byvej i Hvidovre Kommune. Vigerslev Allé får med den ny linje flere afgangene end nuværende linje 10.

Linje 10 vil fremover køre mellem Brønshøj og Åmarken station, mens linje 23 og 133 får en

Tabel 5.10: Skift for bus, tog og metro før/efter Nyt Bynet

| Start bydel | September 2019 | November 2019 | Februar 2020 | Ændring fra september - februar pct. |
|----------------------------|-------------------|------------------|-----------------|---|
| København H St. | 55.600 | 64.600 | 61.700 | 6.100 |
| Kongens Nytorv St. | 5.500 | 30.600 | 26.900 | 21.400 |
| Nørrebro St. | 6.000 | 14.700 | 13.900 | 7.900 |
| Nørreport St. | 76.700 | 55.000 | 62.000 | -14.700 |
| Østerport St. | 6.800 | 11.200 | 11.800 | 5.000 |
| Vibenshus Runddel St. | 800 | 4.200 | 3.600 | 2.800 |
| Skjolds Plads St. | 0 | 3.200 | 2.800 | 2.800 |
| Enghave Plads St. | 100 | 2.200 | 2.200 | 2.100 |
| Amagerbro St. | 4.700 | 6.300 | 6.800 | 2.100 |
| Hellerup St. | 13.800 | 15.900 | 16.600 | 2.800 |
| Ny Ellebjerg St. | 5.500 | 5.900 | 7.200 | 1.700 |
| Poul Henningsens Plads St. | 500 | 1.900 | 1.800 | 1.300 |
| Vesterport St. | 5.100 | 3.300 | 3.700 | -1.200 |
| Bispebjerg St. | 3.100 | 2.300 | 2.700 | -400 |
| Nordhavn St. | 2.600 | 800 | 900 | -1.700 |

mere direkte rute, så linjerne bliver mere attraktive. Omlægningerne implementeres ved køreplansskiftet 27. juni 2021.

Linje 23

En af de mest markante ændringer i busbetjeningen i København i "Nyt Bynet" var at omlægge linje 1A væk fra indre By, hvor Cityringen overtog betjeningen. Som supplement til Cityringen kører linje 23 (Hovedbanegården – Dronningens Tværgade samt Østerport Station – Trianglen). Der har været kritik fra naboområderne, idet en del har måttet ændre rejsemønstre for at komme til Indre by. Passagertallet for linje 23 gennem indre by er meget lavt idet Cityringen som ventet har overtaget betjeningen. Mange skift sker nu mellem S-tog og Cityringen ved Hovedbanegården og Østerport i stedet for direkte med bus og samlet har der været stigning i kollektive rejser i Indre by.

Derfor ser Movia ikke et grundlag for at ændre linjen.

Havneshnittet

En del af buslinjerne over havnesnittet blev ændret ifm. Nyt Bynet, særlig over Knippelsbro. Linje 9A og linje 350S blev fjernet fra Knippelsbro og linje 2A omlagt til kun at køre mod Refshaleøen. Linje 31, overtog funktionen som det primære forbindelsesled mellem Sjælland, Christianshavn og den østlige del af Amager. Denne omlægning har resulteret i et fald i buspassagerer over Knippelsbro på 5 til 6 tusinde dagligt – svarende til ca. 40 pct.

Nyt Bynet medførte kun en enkelt ændring i buslinjerne over Langebro, hvor linje 68 erstattede linje 12. Linje 250S blev desuden ændret til at køre til Dragør. Samlet har det resulteret i en stigning i buspassagerer på omkring 2.000 dagligt – svarende til ca. 15 pct.

Sjællandsbroen er gået fra at have betjening af linje 4A og linje 34, til kun at have betjening af

linje 18. Det har resulteret i et fald på omkring 1.000 buspassagerer dagligt – svarende til ca. 20 pct., hvilket næsten svarer til passagertallet på linje 34. Nyt Bynets påvirkning på Amagermotorvejsbroen, hvor kun linje 500S kører, både før og efter, er minimal.

Samlet set har Nyt Bynet resulteret i et fald på ca. 4.500 daglige buspassagerer over havnesnittet.

Til gengæld er metropassagertallet over havnesnittet steget med ca. 12.000 dagligt, så nettoreultatet for den kollektive trafik over havnesnittet – er en samlet stigning i størrelsesordenen 7.500 daglige passagerer. Områder på Amager, der er dækket med den eksisterende metro, har med Cityringen opnået endnu bedre muligheder for at komme rundt i den øvrige by.

Linje 18

Der er til tider kapacitetsmæssige udfordringer mellem Valby Station og Sjælør Station, særligt ifm. mødetider for skoler og gymnasier på Sjælør Boulevard. Det todelte stop ved Valby St. medvirker til ujævn fordeling af passagererne og klumpning af busserne.

I sensommeren 2021 forventer Movia og Københavns Kommune derfor at igangsætte et forsøg, hvor der oprettes et ekstra stoppested på Lyshøjgårdsvej tæt på Toftegårds Allé.

Linjens mest benyttede strækning, mellem Valby St. og Bella Center metrostation på Amager, bør undersøges ift. en øget frekvens. Linje 18's fastholdelse af linje 4A's passagerniveau over havnesnittet efter Nyt Bynet, samt udbygningen af Sydhavnen og Bella og Vejlands kvarterer på Amager, gør en sådan vurdering relevant frem mod Sydhavnsmetroens åbning i 2024.

Som opfølgning på Nyt Bynet evalueringen arbejdes der derfor med en særskilt evaluering af linje 18, der belyser flere scenarier og deres

konsekvenser – til brug ved den ordinære trafikbestillingsproces for 2022 og langsigtet frem mod Sydhavnsmetroens åbning i 2024.

Ny Ellebjerg

En væsentlig årsag til omlægningen af linje 1A ad Gammel Køgelandsvej – Folehaven var ønsket om at forbedre koblingen til Regionaltoget og S-toget på Ny Ellebjerg Station og på sigt Sydhavnsmetroen. Dette med henblik på at give det centrale Hvidovre med Hospitalet og Folehaven bedre forbindelse til de mange togforbindelser. Men der har været rejst kritik af, at gangafstanden ved skift mellem bus og især S-toget er meget lang.

Med styrkelsen af busbetjeningen af stationen var der i februar 2020 allerede sket en stigning i skift bus - tog fra ca. 500 til ca. 1.100 dagligt.

Movia anbefaler, at der frem mod åbningen af Sydhavnsmetroen i 2024 gennemføres forbedringer af skifteforholdene fra Ny Ellebjerg Station til busserne på Gammel Køgelandsvej.

Platanvej – Frederiksberg Allé Station – Vesterbrogade

Fokuseringen på Frederiksberg Allé Station som nyt stort knudepunkt har haft afledte konsekvenser. To A-buslinjer på den relativt smalle Platanvej har affødt mange negative kommentarer fra beboere på vejen, ligesom koncentrationen af buslinjer forbi metrostationen har efterladt Vesterbrogade mellem Platanvej og Værnedamsvej uden busbetjening. Det er på den baggrund aftalt med Frederiksberg og Københavns Kommuner, at Movia udarbejder et forslag til justering af betjeningen af området med fortsat fokus på metrostationen som centralt skiftested, men med færre busser ad Platanvej og genoptaget betjening af Vesterbrogade.