

## Hvidbog

### Høring vedr. tilpasning af det lokale busnet

Den 5. januar – 18. februar 2018 gennemførte Økonomiforvaltningen en høring af Movias forslag til nyt lokalt busnet. Høringsparterne var lokaludvalg, Ældrerådet, Handicaprådet og Ungerådet. Undervejs i høringen har størstedelen af lokaludvalgene afholdt borgermøder, hvor Økonomiforvaltningen og Movia har deltaget med faglige indlæg. Alle høringsparter har indgivet høringssvar.

Denne hvidbog indeholder en opstilling af de pointer / ønsker som Økonomiforvaltningen har registreret i de 15 indkomne høringssvar. Forvaltningens bemærkninger til disse er tilføjet i opstillingen.

Hvidbogen er inddelt i to nedenstående afsnit og derefter tematisk efter følgende overskrifter:

#### **1. Bemærkninger til forslaget til nyt lokalt busnet**

- Linjeføring
- Stoppesteder
- Frekvenser

#### **2. Bemærkninger i øvrigt**

- Miljø
- Tilgængelighed
- Proces
- Informationskampagne
- Andet

19. marts 2018

Sagsnr.  
2018-0003937

Dokumentnr.  
2018-0003937-7

Sagsbehandler  
Peter Libonati Brock  
Christian Tarstrup  
Jacob Lundgaard

**Center for byudvikling  
Afsnit 4**

Københavns Rådhus,  
Rådhuspladsen 1  
1550 København V

Mobil  
51629560

E-mail  
G01B@OKF.kk.dk

EAN nummer  
5798009800176

## 1. Bemærkninger til forslaget til nyt lokalt busnet

| Nr.                | Afsender               | Kommentar  | Økonomiforvaltningens bemærkninger  |
|--------------------|------------------------|--|---|
| <b>Linjeføring</b> |                        |  |   |
| 1.                 | Bispebjerg Lokaludvalg | Ønske om, at bus 21 omlægges begge veje, så der køres ad Tomsgårdsvej og Tuborgvej, og hvor Tuborgvej krydser Emdrupvej drejer den th. ned ad Emdrupvej til Lyngbyvej, hvorfra den så drejer tv. ud ad Lyngbyvej, indtil den igen møder Tuborgvej, hvor den så drejer th. og kommer tilbage til sin nuværende rute.                                    | Denne linjeføring ses ikke som hensigtsmæssig, da linjeføringen langs Lyngbyvej allerede har 3 buslinjer. Det vil derfor være mere hensigtsmæssigt at bevare linjeføringen på Tuborgvej.  |
| 2.                 | Bispebjerg Lokaludvalg | Ønske om, at linje 26 forlænges fra Bellahøj og fortsætter via Utterslev Mose og Bispebjerg kirkegård er relativt tyndt befolket, og forlængelsen forventes således kun at betjene et mindre antal borgere. En forlængelse af linje 26 vil medføre en øget udgift til busdrift.  | Området mellem Utterslev Mose og Bispebjerg kirkegård er relativt tyndt befolket, og forlængelsen forventes således kun at betjene et mindre antal borgere. En forlængelse af linje 26 vil medføre en øget udgift til busdrift.   |
| 3.                 | Bispebjerg Lokaludvalg | Ønske om busbetjening hele vejen rundt om Bispebjerg Hospital.   | I forslaget indgår der buslinjer hele vejen rundt om hospitalet.  |
| 4.                 | Bispebjerg Lokaludvalg | Der mangler en direkte forbindelse fra den vigtige Nørrebro Station til Bispebjerg Hospitals Hovedindgang. LU forslår derfor, at linje 12 kører fra Lygten, drejer til venstre op ad Tagensvej til højre ved Bispebjerg Bakke, og holder ved den vendeplads der findes foran hospitalets hovedindgang. Derefter kan den fortsætte retur til Tagensvej. | Det er ikke muligt at få busser tættere på hospitalet med en fornuftig linjeføring. En omkørsel indenom hospitalet vil være en forringelse for de mange passagerer, som ikke har ærinde på hospitalet.  |
| 5.                 | Ældrerådet             | Ældrerådet mener, at der bør ses på busbetjeningen ved Bispebjerg Hospital, idet busstoppestederne på nuværende tidspunkt er placeret for langt fra hospitalet.  | Det er ikke muligt at få busser tættere på hospitalet med en fornuftig linjeføring. En omkørsel indenom hospitalet vil være en forringelse for de mange passagerer som ikke har ærinde på hospitalet.   |
| 6.                 | Bispebjerg Lokaludvalg | Ønske om, at linje 184 eller 185 forlænges til Hovedbanegården.  | Det vurderes, at kapacitetsbehovet mellem Nørreport og Rådhuspladsen/Hovedbanegården dækkes tilstrækkeligt af linje 5C. Hvis én af de forslåede ruter forlænges vil der være dobbelt betjening af en delstrækning som har relativt få af- og påstigere.<br><br>Det anbefales, at der ikke kører bus på Nørregade, da området betjenes med metro samt busser til Nørreport og Rådhuspladsen. En forlængelse vil medføre en øget udgift til busdrift.<br><br>I Økonomiforvaltningens anbefalinger til |

|     |   |  |  |
|-----|---|--|--|
|     |   |  | Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen er linje 185 forslået at have en øget frekvens mellem Gentofte og Nørreport st.  |
| 7.  | Bispebjerg Lokaludvalg  | Ønske om, at nuværende ruteføring for linje 66 fastholdes, så folk ikke skal skifte til en anden bus for at komme til Hovedbanegården.   | Cityringen kan tages direkte til Hovedbanegården fra Nørrebro st. Fremtidig 4A følger nuværende 66's rute på Bispebjerg.   |
| 8.  | Nørrebro Lokaludvalg  | Nørrebro Lokaludvalg er meget tilfredse med at 4A's afløser på Nørrebro, linje 12, ikke bliver lagt over Skjolds Plads, men fortsat kører over Rovsingsgade – Vermundsgade.  |  |
| 9.  | Nørrebro Lokaludvalg  | Med trafiksaneringen af Rantzausgade skal bussen ud af byen fremover køre på Åboulevarden / Ågade. I materialet fremgår ikke det planlagte busstoppested i Ågade udfor Henrik Rungs Gade / Hans Egedes Gade.   | Movia har i et svar til Økonomiforvaltningen tilkendegivet, at det udsendte kortmateriale har været forkert. Linjeføringen er i overensstemmelse med trafiksaneringen af Rantzausgade. Det vil sige, at linje 66 køre af Ågade/Åboulevarden i udadgående retning.              |
| 10. | Vanløse Lokaludvalg   | Ønske om fastholdelse af linje 31's nuværende rute til den nuværende endestation på Jyllingevej/Ålekistevej.   | Dette ønske er medtaget i Økonomiforvaltningens anbefaling til Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen. Linje 31 vil ikke kunne vende på Jydeholmen, som Movia har foreslået, uden at der nedlægges 12 p-pladser.  |
| 11. | Vanløse Lokaludvalg   | Vedr. linje 250S beklager borgere i Grøndals-kvarteret, at linjen flyttes fra Borups Allé.   | På Borups Allé overtages driften af linje 68. Frekvens og linjeføring vil være tilsvarende den nuværende linje 250S.   |
| 12. | Amager Øst Lokaludvalg<br>Amager Vest Lokaludvalg<br>Ældreråd | Ønske om at etablere en direkte buslinje mellem Amager Hospital og Hvidovre Hospital.<br><br>Hospitalsbussen kan samtidig dække et stykke af buslinje 33, f.eks. ved at linje 33 rykkes over og kører ad Røde Mellemvej for at løse problemet med dækning dér. | Forbindelsen mellem de to hospitaler kan i det fremlagte forslag opnås med ét skift.   |
| 13. | Amager Øst Lokaludvalg.<br>Ældreråd                           | Ønske om fortsat busbetjening langs Amager Strandvej – især i sommerperioden.  | Stoppestederne på Amager Strandvej har i gennemsnit et meget lavt antal passagerer. Dette gælder for både sommer og vinter. I Movias forslag er disse stoppesteder nedlagt for at give mere betjening til andre steder på Amager, der har været efterspurgt af lokaludvalgene. |
| 14. | Amager Øst Lokaludvalg  | Ønske om, at der også i fremtiden vil være en forbindelse ad Amagerbrogade over Christianshavn, og gerne videre gennem Stormgade.  | Dette ønske er delvist medtaget i Økonomiforvaltningens anbefaling til Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen med en øget frekvens på linje 31 mellem Lergravsparken og Vesterport.   |
| 15. | Østerbro Lokaludvalg  | Østerbro Lokaludvalg kan ikke leve med, at bus 3A nedlægges i  | Dette ønske er medtaget i Økonomiforvaltningens anbefaling til Økonomiudvalget og  |

|     |  |   |  |
|-----|--|---|--|
|     | Ældegeråd  | butiksstrøget Nordre Frihavnsgade.  | Borgerrepræsentationen med en omlægning af linje 14, så den betjener Nordre Frihavnsgade.  |
| 16. | Østerbro Lokaludvalg   | Ønske om en forlængelse af linje 14 fra Nørreport Station til sin nuværende endestation ved Mozarts Plads.  | Rejser fra Østerbro til den nuværende endestation v. Mozarts Plads kan foretages hurtigere med andre forbindelser. Fx med S-tog fra Nordhavn st. eller Østerport st. til Sydhavn st. og bus 9A videre derfra. Denne tur vil tage 25 min. og være den hurtigste. Alternativt kan bus 23 benyttes fra både Nordhavn st. og Østerport st., hvor der vil direkte forbindelse til Mozarts Plads.  |
| 17. | Kgs. Enghave Lokaludvalg   | Forslag om, at linje 18 føres over Sluseholmen og Tegllholmen for at sikre direkte forbindelse fra Sluseholmen og Tegllholmen til Amager. I den forbindelse skal det sikres, at der er stoppesteder på Sydhavns Plads, nær Sydhavn Station.         | Linje 7A kan benyttes til Sjællandsbroen, hvorfra linje 18 skaber forbindelse til Amager.  |
| 18. | Christianshavn Lokaludvalg<br>Bispebjerg Lokaludvalg<br>Indre By Lokaludvalg | Der savnes en busforbindelse til Gothersgade, Frederiksstad og Middelalderbyen i Indre By. Manglende busbetjening i Indre By, Nørregade, Gothersgade og Sølvgade der bliver helt busløse.   | I Økonomiforvaltningens anbefaling til Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen indgår en omlægning af linje 23 fra St. Kongensgade og Bredgade til Øster Voldgade, Sølvgade og Borgergade. Derudover er området betjent af den nuværende metro og Cityringen.  |
| 19. | Kgs. Enghave Lokaludvalg   | Det er meget ærgerligt at linje 3A nedlægges.   | 9A kan benyttes til Carlsberg St. Herfra kan skiftes til 1A som kører mod Enghavevej og herefter har samme rute som nuværende 3A til Trianglen.  |
| 20. | Kgs. Enghave Lokaludvalg   | Ønske om en god og direkte forbindelse til Sundhedshuset på Vesterbro og Rigshospitalet.  | Man kan med ét skift ved Carlsberg St. komme til Sundhedshuset og Rigshospitalet. Linje 9A kan benyttes til Carlsberg st. og herfra kan 1A tages til hjørnet af Enghavevej og Vesterbrogade, hvor der er ca. 270 meter til Sundhedshuset.<br><br>Økonomiforvaltningen har forsøgt at få etableret et stoppested for linje 9A tæt på hjørnet af Vesterfælledvej og Vesterbrogade. Det er ifølge Politiet ikke muligt af trafikikkerhedsmæssige årsager. |
| 21. | Vesterbro Lokaludvalg  | Ønske om at betjene Sundhedshuset med enten en ny ekstra buslinje af Vesterbrogade eller ved at den kommende buslinje 7A ikke lægges ad Platanvej til den nye Frederiksberg Allé Station, men i stedet føres ad Vesterbrogade i hele dennes længde. | For at styrke Frederiksberg Allé metrostation som knudepunkt og dermed sammenhængen i den kollektive trafik, er det vigtigt at få busser hen til stationen. En ekstra buslinje på Vesterbrogade vil øge kommunens udgift til busdrift.   |
| 22. | Valby Lokaludvalg  | I forhold til linje 132, fremover 23, vil det være over smertegrænsen, hvis der ikke længere kører bus på Kulbanevej. Det er således et stærkt ønske, at denne linje bevares som planlagt.  | Busbetjeningen fastholdes på Kulbanevej med samme frekvens som den nuværende linje 132.  |
| 23. | Valby  | Forslag om, at 133 kan anvendes til at  | For at sikre den bedst dækning af området anbefales  |

|     |                         |   |  |
|-----|-------------------------|---|--|
|     | Lokaludvalg             | forstærke betjeningen på Vigerslev Alle mellem Vigerslev Alle Station og Vigerslevvej. I forslaget fordobler den fire stop med 1A på Folehaven, og har således kun et stop midt på Retortvej ved Nøddehaven alene.  | det at fastholde linje 133 på Retortvej.   |
| 24. | Valby Lokaludvalg       | Det er positivt, at der ikke længere køres busser uden om Ålholm Plads ad Peter Bangs Vej, da det forbedrer forbindelserne til metroen ved Flintholm.   |  |
| 25. | Indre By Lokaludvalg    | En særlig udfordring er betjeningen af Frihavsområdet, hvor linje 27 formentlig alene får endestation ved bussløjfen i østenden af Østerport station og dermed meget lang gangvej med mange trapper til metroen.  | Økonomiforvaltningen er i gang med at undersøge mulighederne for at lægge linje 27 forbi hovedindgangen ved Østerport St., så den bedre betjener metroen og øger tilgængeligheden til perronerne for dårligt gående.   |
| 26. | Indre By Lokaludvalg    | Forslag om at forlænge linje 14 fra Nørreport Station ad Nørregade, så denne og hermed Gammel Torv/Nytorv stadig betjenes, til Vindebrogade, ad denne rundt om Slotsholmen og videre ad Holmens Kanal, Holbergsgade og Toldbodgade til Sankt Annæ Plads. Det sidste stykke i stedet for linje 26. Linje 26 kan så i stedet supplere linje 23 med flere afgang fra Kgs. Nytorv videre til Østerport station ad Bredgade og Store Kongensgade og forbindes med og delvis erstatte linje 27. | Økonomiforvaltningen anbefaler, at der ikke kører bus på Nørregade, da området bliver betjent af metro samt busser til Nørreport og Rådhuspladsen. En forlængelse vil medføre øgede udgifter til busdrift.   |
| 27. | Indre By Lokaludvalg    | Der skal være en lokal ringlinje fra Nørreport Station, ad Nørre Voldgade, Vester Voldgade, Christians Brygge, Slotholmsgade, Holmens Kanal og Gothersgade, betjent af el-busser. Som minimum med 15 min. drift.  | Københavns Kommune har erfaringer med små elbusser fra tidligere forsøg med en lokal ringlinje. Få passagerer og høje udgifter gjorde, at de blev udfaset igen. Samtidig har små busser ofte dårligere indvendige forhold for dårligt gående.  |
| 28. | Indre By Lokaludvalg    | Der skal være små el-busser, som kører på tværs af Middelalderbyen.   | Se svar på nr. 27.   |
| 29. | Indre By Lokaludvalg    | Ønske om at flytte bustrafikken i Frederiksborggade til Gothersgade af hensyn til beboerne i ejendommene i Frederiksborggade, samt for at fredeliggøre Frederiksborggade og etablere cykelstativer i gaden.   | En omlægning til Gothersgade vil betyde højere driftsomkostningerne for busserne samt dårligere betjening og færre passagerer. Ligeledes vil det kræve en ændring af stoppestedsforholdene på Nørreport. Dette vil give en yderligere meromkostning til anlægsarbejde.   |
| 30. | Amager Vest Lokaludvalg | Forslag om, at linje 33's rute alene skal være ad Kongelundsvej ud fra følgende begrundelse: 1) Kørsel ad Slusevej er farlig i relation til trafikikkerhed for børn ved Ørestad Skole mm. 2) Dækning af strækning for haveforeninger og villaområder mellem Slusevej og Finderupvej. 3) Betjeningen på Ørestad Boulevard sker ved metroen.  | Ved at lægge linje 33 ud på Kongelundsvej mister man den hurtige forbindelse til metroen v. Vestamager og Ørestad. Dermed mister mange borgere fra Sydamer og Tårnby en hurtig forbindelse til højklasset kollektiv trafik, i dette tilfælde både metro og regionalto. Grundejerforeninger omkring Slusevej og Skolebestyrelsen på Ørestad Skole har tidligere |

|     |                         |   |  |
|-----|-------------------------|---|--|
|     |                         |   | <p>henvendt sig til Økonomiforvaltningen om problematikken. I den forbindelse har Økonomiforvaltningen påbegyndt en dialog med Teknik- og Miljøforvaltningen med henblik på at finde en busløsning, der i højere grad end den nuværende, kan holde biler og tunge køretøjer fra at køre ad Slusevej.</p>   |
| 31. | Amager Vest Lokaludvalg | Der skal opretholdes bus på Røde Mellemvej for især Urbanplanen og Sundbygård.  | Der vil være busbetjening på Peder Lykkes vej og Englandvej som ligger i umiddelbar nærhed af Urbanplanen. Der er cirka 430 m fra Sundbygård til nærmeste busstop på Englandsvej, og 600 m til Sundby St.  |
| 32. | Amager Vest Lokaludvalg | Ønske om at føre linje 78 videre ad Irlandsvej til Følfodvej og derfra til Femøren Station, fordi det giver en bedre betjening af yderområder. Endvidere kan det overvejes at forlænge ruten fra metrostationen ved DR Byen via Njalsgade til Islands Brygge.               | <p>Forslaget vil betyde at linje 78 skulle køre af Amagerbrogade, hvor også 5C og 250S kører. På denne strækning vil linje 78 miste mange passagerer.</p> <p>Ved forlængelse fra DR-Byen til Islands Brygge vil der være parallelkørsel med metroen. Alternativt kan linje 33 benyttes.</p> <p>En forlængelse vil medføre en øget udgift til busdrift.</p> |
| 33. | Amager Vest Lokaludvalg | Lokaludvalget ønsker en direkte buslinje ad Amagerbrogade og til Rådhuspladsen eller Hovedbanegården.   | 5C dækker denne strækning.   |
| 34. | Ældrerådet              | Omlæggelsen af linje 26 vil forringe muligheden for at tilgå Rosenborgcentret i indre by  | I Økonomiforvaltningens anbefaling til Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen indgår en omlægning af linje 23 fra St. Kongensgade og Bredgade til Øster Voldgade, Sølvgade og Borgergade. Linje 23 vil dermed betjene Rosenborgcentret i indre by.  |
| 35. | Ældrerådet              | Ældrerådet er af den opfattelse, at ældre borgere i Valby – som ikke får direkte glæde af den kommende Cityring – får forringet deres transportmuligheder væsentligt, hvorfor Ældrerådet skal opfordre til, at der ses på fladedækningsniveauet og busfrekvensen i området. | <p>Fladedækningen i Valby er på samme niveau i forslaget som busnettet i dag.</p> <p>Spørgsmålet om frekvens indgår også i mere konkrete forslag fra Valby Lokaludvalg.</p>  |

|                     |  |  |   |
|---------------------|--|--|---|
| 36.                 | Kgs Enghave Lokaludvalg                        | <p>Fra den 18. februar 2018 lægges trafikken omkring Mozarts Plads om i forbindelse med metrobyggeriet. Og Kgs. Enghave Lokaludvalg er bekymret for, om den foreslåede mængde busser kan afvikles forsvarligt.</p> <p>Hvis det ikke kan fungere, så bør der findes en anden løsning. En løsning kan måske være, at linje 18 kører af P. Knudsens Gade. Hvis dette gøres skal der sikres busstoppesteder, så tæt på Borghjergsvej og Borgmester Christiansens Gade, som muligt.</p> | <p>Forvaltningen og Movia holder løbende øje med trafikafviklingen omkring Mozarts Plads. Teknik- og Miljøforvaltningen har truffet afgørelse om busomlægningen i forbindelse med metrobyggeriet og vurderet trafikikkerheden.</p>  |
| <b>Stoppesteder</b> |  |  |   |
| 37.                 | Bispebjerg Lokaludvalg                         | Beklagelse over 2 manglende stoppesteder for linje 5C i krydset Frederikssundsvej/Frederiksborgvej.  | Beslutningen om nedlæggelse af stoppestederne blev truffet af Borgerrepræsentationen i 2014 i forbindelse med et busfremkommelighedsprojekt på Frederikssundsvej.   |
| 38.                 | Vanløse Lokaludvalg                            | Det foreslås at busstoppested på Hareskovvej retableres ved Tingbjerg.   | Det nævnte stoppested betjenes udelukkende af en S-bus. S-busser varetages af Region Hovedstaden.   |
| 39.                 | Amager Øst Lokaludvalg                         | For den fremtidige linje 250S foreslår vi, at den får stoppested ved Sundbyøsterhallerne.  | S-busser varetages af Region Hovedstaden.   |
| 40.                 | Bispebjerg Lokaludvalg                         | Lokaludvalget er glade for forslagens stoppesteder på Tagensvej/Bispebjerg Bakke for bus 6A og i krydset Tagensvej/Tuborgvej for busserne 4A, 6A og 21. For stoppestedet ved indgangen til Psykiatrisk Center København/ Akutmodtagelsen ved Tuborgvej/Bispebjergvej for bus 21. Og for buslinie 18's stoppested ved Gribsskovvej/Lersø Parkalle, der giver gå-adgang via en gangbro over S-banen til Østporten på hospitalet.   |   |
| 41.                 | Bispebjerg Lokaludvalg<br>Østerbro Lokaludvalg | Et busstop ved Emdrupvej/Ryparken nordgående for Bus 150S bør langt om længe etableres.  | <p>S-busser varetages af Region Hovedstaden.</p> <p>I Økonomiforvaltningens anbefalinger til Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen indgår en frekvensforøgelse af linje 185, der sammen med linje 184 vil betjene stoppestedet mere stabilt med busser hvert 10. minut. Se svar nr. 69.</p> |
| 42.                 | Christianshavn Lokaludvalg                     | Lokaludvalget forventer, at buslinje 31 – inden den fortsætter ud af Holmbladsgade – deler stoppested med den kommende buslinje 250S samt med buslinje 5C.   | Linje 31 deler stoppested med linje 5C v. Sønderport.   |
| 43.                 | Vesterbro Lokaludvalg                          | Fraværet af stoppesteder i krydset ved Vesterbrogade og Platanvej/Vester Fælledvej gør, at der bliver langt til en busforbindelse for disse borgere. Gælder både 7A og 9A.   | For linje 7A opretholdes det nuværende stoppested v. Vesterbrogade 162. Det nuværende stoppested i indadgående retning nedlægges.   |

|                 |                         |  |  |
|-----------------|-------------------------|--|--|
|                 |                         |  | Økonomiforvaltningen har forsøgt at få etableret et stoppested for linje 9A tæt ved hjørnet af Vesterfælledvej og Vesterbrogade. Det er ifølge Politiet ikke muligt af trafikikkerhedsmæssige årsager.   |
| 44.             | Vesterbro Lokaludvalg   | Få stoppesteder på Ingerslevgade.  | Økonomiforvaltningen har undersøgt muligheder for et stoppested nær Enghavevej. For at oprette dette, vil der skulle nedlægges 6 p-pladser og det medfører en anlægsudgift på ca. 0,6 mio. kr. samt øget udgift til busdrift. Der findes en ca. 0,5 m smal rabat mellem cykelstien og hegnet mod banerne, men den er ikke bred nok til at færdes på. Det manglende fortov kan således øge risikoen for, at nogle buspassagerer vælger at gå på cykelstien mod Enghavevej. Det har ikke været muligt at finde en løsning, der er attraktiv for hverken passagerer eller for busdriften. |
| 45.             | Vesterbro Lokaludvalg   | Linie 9A bør have stoppested ved Bavnehøjanlægget i begge retninger.   | De nuværende stoppesteder vil fortsat blive benyttet. Det er ikke planlagt at anlægge flere stoppesteder på Enghavevej.  |
| 46.             | Vesterbro Lokaludvalg   | For Vesterbro Lokaludvalg virker det besynderligt, at der ikke er nogen busstoppesteder mellem Bavnehøj Allé og Carlsberg Station, når linje 9A og 23 køres fra Sydhavnen mod Vesterbro.   | Der er stop ved Bavnehøjanlægget. De nuværende stoppesteder vil fortsat blive benyttet.  |
| 47.             | Amager Vest Lokaludvalg | Slusevej, Finderupvej, Kongelundsvej, Sundbygård, Urbanplanen, Røde Mellemvej, Sundbyvestervej, Islands Brygge og f.eks. Havnevigen, Islands Brygge Syd, betjening af Islands Brygge metrostation, Islands Brygge til Valby, Bella Center, Femøren til Ørestad, Følfodvej, ydreområdet mod kommunegrænsen, de gamle områder på Amager, Dragør (samme betjening som i dag), direkte og hyppig forbindelse | Der behandles mere konkrete forslag angående disse områder i andre forslag fra Amager Vest Lokaludvalg.  |
| 48.             | Amager Vest Lokaludvalg | Forbindelse med trafikken over ”Lille Langebro” foreslås cykel- og fodgængerovergang ved Langebro/Klaksvigsgade og flytning af 5C stop til øst for Langebro.   | Placeringen på Langebro er tættere på flere rejsemål på Islands Brygge og Njalsgade. Rykkes stoppestedet til øst for Langebro vil afstanden til stoppestedet v. Ørestad Boulevard kun være ca. 230 meter.  |
| 49.             | Amager Vest Lokaludvalg | Ved overgangen til Amager Øst og Amagerbrogade skal der påtænkes stop til posthusbesøg i Vermlandsgade.  | Linje 37 vil stoppe tæt på posthuset, og der kan skiftes til denne med eks. linje 31 på Christmas Møllers Plads.<br><br>Betjening med andre busser fra det mere centrale Amager kan ske med linje 31 på Holmbladsgade. Gangafstand cirka 620 meter fra stoppested til posthus. Alternativt kan posthuset på Engelsvej, eller Amagerbrogade 266 benyttes.   |
| <b>Frekvens</b> |                         |  |  |
| 50.             | Bispebjerg              | Det foreslås, at linje 21 kører med  | Den foreslåede frekvens er 6 afgang i timen om dagen   |



|     |  |   |   |
|-----|--|---|---|
|     | Lokaludvalg  | højere frekvenser både om dagen og om aftenen.  | og 3 afgange i timen om aftenen. Det vurderes at denne frekvens kan dække behovet for busdrift på strækningen. Skal frekvensen øges på linje 21 skal det ske i samarbejde med Gentofte, Hvidovre og Rødovre kommune som linjen også kører igennem, og vil betyde en øget driftsudgift.  |
| 51. | Bispebjerg Lokaludvalg   | Ønske om at binde 6A og 7A sammen i centrum ved at f.eks. 4 stk. 6A i timen kører helt til Hovedbanegården, retur ad Tietgensgade og H.C. Andersens Boulevard   | Det vurderes at kapacitetsbehovet mellem Nørreport og Rådhuspladsen/Hovedbanegården dækkes tilstrækkeligt af linje 5C.  |
| 52. | Amager Øst Lokaludvalg   | Lokaludvalget finder, at frekvensen på de lokalbusser, der skal erstatte de nuværende A-busser generelt er for lav.   | Det vurderes, at behovet ikke er så stort som tidligere, da åbningen af Cityringen gør den eksisterende metro på Amager mere attraktiv. Samtidig er kapaciteten øget med 5C. En forøgelse af frekvensen vil medføre en øget driftsudgift.   |
| 53. | Amager Øst Lokaludvalg<br>Christianshavn Lokaludvalg             | Ønske om at øge frekvensen på linje 31 til samme kapacitet som på den nuværende linje 2A både nord og syd for Lergravsparken.   | Økonomiforvaltningen anbefaler overfor Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen at øge frekvensen på linje 31 mellem Lergravsparken St. og Vesterport St. fra 5 til 8 afgange i myldretiden.   |
| 54. | Amager Øst Lokaludvalg<br>Christianshavn Lokaludvalg             | Ligeledes bør der fortsat være natbus på den strækning, som linje 31 skal betjene.  | Det anbefales ikke at køre natdrift på linje 31. Strækningen er betjent af metro.   |
| 55. | Amager Øst Lokaludvalg   | Betjeningen af det nordøstlige Amager herunder Kløvermarksvej og Raffinaderivej bør styrkes betragteligt. Der er særligt i sommerhalvåret brug for yderligere kapacitet i forbindelse med haveforeningerne langs Kløvermarksvej.    | Det anbefales, at der løbende holdes øje med benyttelsen af stoppestederne i takt med udviklingen af området, og eventuelt indtænkes en driftsforøgelse ved en fortsat stigning i passagertallet.   |
| 56. | Amager Øst Lokaludvalg<br>Amager Vest Lokaludvalg<br>Ungeråd KBH | Frekvensen på linje 77 og 78 bør øges for at sikre en bedre busbetjening af den østligste del af bydelen. Frekvensen for linje 77 øges: 6 gange per time i myldretiden, 3 gange per time indtil kl. 20 og derefter 2 gange i timen. | Hovedstrækningerne på Amager dækkes af C-, og S-busserne samt metro, og det er især på disse strækninger, at der er behov for høj frekvens.<br><br>Behovet kan på sigt blive højere end de to afgange i timen der er lagt ind på linje 77 og 78, men det er den trafikfaglige vurdering, at der ikke er passagerer nok til at køre 6 gange i timen i myldretiden. |
| 57. | Brønshøj-Husum Lokaludvalg                                       | Antallet af afgang per time for 350S halveres såvel i og uden for myldretiden som om aftenen.   | Linje 5C og 350S vil tilsammen på den ydre del af Frederikssundsvej (vest for Bellahøj) sikre busafgang hvert 3. minut i myldretiden. Dette vurderes at være tilstrækkeligt ift. behovet.<br><br>På Frederikssundsvej (øst for Bellahøj) vil linje 250S yderligere supplere de to linjer, og imødekomme det endnu større behov der er på denne strækning.         |
| 58. | Ungeråd KBH  | Det er et konkret ønske, at linje 23 kommer til at gå oftere end foreslået  | I Økonomiforvaltningens anbefaling til Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen indgår en omlægning af linje 23 fra St. Kongensgade og Bredgade til Øster Voldgade, Sølvgade og Borgergade.  |

|     |  |   |   |
|-----|--|---|---|
|     |  |   | Derudover kører linje 23 parallelt med Cityringen og S-tog på store dele af strækningen. Det forventes derfor, at mange passagerer vil foretrække at benytte metro eller S-tog frem for bus.  |
| 59. | Østerbro<br>Lokaludvalg                          | Busfrekvensen ændres så der bliver tidsmæssigt længere mellem busserne uden for myldretiderne. Det giver dårligere service på tilbringerruterne på disse tidspunkter.   | Frekvensen sænkes på en række linjer af hensyn til den samlede driftsøkonomi. En forøgelse af frekvensen vil medføre en øget udgift til busdrift.   |
| 60. | Kgs Enghave<br>Lokaludvalg                       | Ønske om øget frekvens for linje 18 aften og nat:<br>Aften minimum 4 busser pr. time – og helst 6 busser pr. time.<br>Nat 2 busser pr. time.  | Frekvensen sænkes på en række linjer af hensyn til den samlede driftsøkonomi. En forøgelse af frekvensen vil medføre en øget udgift til busdrift.   |
| 61. | Vesterbro<br>Lokaludvalg<br>Valby<br>Lokaludvalg | Linje 10. Det virker underligt, at en ny buslinje på Vigerslev Allé og Ingerslevgade skal have så få afgang i timen<br><br>Hvis man ikke ønsker at øge frekvensen på hele strækningen til Brønshøj Torv, ville det være muligt at vende en del af busserne på Ålholm Plads.   | I Økonomiforvaltningens anbefalinger til Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen øges frekvensen for linje 10 fra 5 til 6 afgang i timen i myldretiden, og linjen får samtidig 2 afgang i timen om natten.  |
| 62. | Valby<br>Lokaludvalg                             | Ønske om, at linje 26 har en frekvens på højde med i dag. Lokaludvalget foreslår, at man kan lade nogle busser vende på Ålholm Plads, hvor der er faciliteter til det. Det afgørende er, at frekvensen ikke forringes på Valby Langgade i forhold til i dag.  | På baggrund af passagertallene på linje 26 i dag og de forventede passagertal efter åbningen af Cityringen, forventes der ikke behov for en højere frekvens, end den foreslåede. En forøgelse af frekvensen vil medføre en øget udgift til busdrift.                      |
| 63. | Valby<br>Lokaludvalg                             | Det er positivt, at der med forslaget er lagt op til, at der fra Valby Station til Ørestaden køres busser med A-bus-frekvens. Dette opnås ved at vende hver anden bus ved Valby Station. Et afgørende punkt er her, hvordan man placerer påstigningsstedet i retning mod syd, idet det ikke vil fungere, hvis hver anden bus kører fra stoppet oppe på broen på Toftegårds Allé og hver anden starter 2-300 meter væk i bussluserne på sydsiden af stationen på Lyshøjgårdsvej. | Den foreslåede løsning er ikke optimal for passagerne. Økonomiforvaltningen vil undersøge mulighederne for at oprette et stoppested tættere på broen for de busser, der skal vende på Valby St., så de to påstigningssteder kommer i kort og synlig afstand fra hinanden. |
| 64. | Valby<br>Lokaludvalg                             | Natbusbetjeningen bortfalder på de strækninger, hvor linje 1A og linje 4A i dag kører om natten. Især behov for natbusbetjening på Vigerslev Allé.  | I Økonomiforvaltningens anbefalinger til Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen får linje 10, der betjener Vigerslev Allé, 2 afgang i timen om natten.   |
| 65. | Indre By<br>Lokaludvalg                          | Betjeningen parallelt med metroen fra Trianglen over City til Enghave Plads, der får den nye buslinje 23, alene med   | På denne strækning vil Cityringen overtage mange passagerer. Den trafikfaglige vurdering er, at det er tilstrækkeligt med ½-times drift.  |

|     |                            |   |  |
|-----|----------------------------|---|--|
|     |                            | ½-times drift. Da linjen samtidig bliver meget lang, helt fra Klampenborg og ud til Valby Station, vil selv små forsinkelser betyde at der er mere end ½ time mellem afgangene. Det dur ikke.   |  |
| 66. | Amager Vest Lokaludvalg    | Der skal være tilstrækkelig betjening om aftenen.   | Spørgsmålet om frekvens indgår også i mere konkrete forslag fra Amager Vest Lokaludvalg.   |
| 67. | Amager Vest Lokaludvalg    | For linje 68 bør frekvensen øges: 6 gange per time i myldretiden, 4 gange per timen indtil kl. 20 og derefter 3 gange i timen. At frekvensen skal gælde helt til Rundholtsvej og ikke kun til Kigkurren. I sommerhalvåret kan man reducere driften. | Muligheden for at vende på Islands Brygge er i dag kun mulig ved Kigkurren, hvorfor en del af busserne vender her. Det kan være problematisk at etablere vendeplads på Artillerivej. En forøgelse af frekvensen vil medføre en øget udgift til busdrift. |
| 68. | Amager Vest Lokaludvalg    | Lokaludvalget mener, det er et problem, at natbusserne forsvinder, at der kun er daglinjerne, som kører en gang i timen i aftentimerne. Det er et problem for folk på Amagerbrogade og længere ude på Amager.                                       | Der vil fortsat være natdrift på Amagerbrogade med linje 5C. Samtidig er der natdrift på metroen.  |
| 69. | Ældrerådet                 | Ønske om højere frekvens på buslinjer til Ryparken.   | Økonomiforvaltningen anbefaler til Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen at øge frekvensen på linje 185, således at der vil være større regularitet i form af 10-minutters drift til Ryparken.   |
| 70. | Brønshøj-Husum Lokaludvalg | Utilfredshed med reduktionen af afgang for buslinje 68 fra Bellahøj nordpå til Lyngby fra 2 gange i timen til 1 gang i timen i aftentimerne   | Passagerbenyttelsen på linje 68 nord for Bellahøj om aftenen er meget begrænset, hvorfor frekvensen er forslået til 1 afgang i timen om aften. En forøgelse af frekvensen vil medføre en øget udgift til busdrift.                                       |



## 2. Bemærkninger i øvrigt

Nedenstående bemærkninger knytter sig ikke direkte til forslaget til nyt lokalt busnet. De har derfor fået deres eget afsnit og kan bruges i arbejdet med at udvikle bustrafikken i Københavns Kommune.

| Nr.                   | Miljø  | Kommentar   | Økonomiforvaltningens bemærkninger   |
|-----------------------|--|---|--|
| 1.                    | Indre By Lokaludvalg   | At busruter med busser, der forurener luften, søges lagt sådan, at de ikke kører gennem beboelsesområder  | I budget 17 blev det besluttet at der i Movias kommende udbud af busdrift i København, så vidt muligt stilles krav om betjening med elbusser eller andre busser, der for så vidt angår nul-emission af CO <sub>2</sub> , markant lavere støj i byrummet og reduceret lokal luftforurening leverer samme positive effekter som elbusser. Ca. 80% af alle busser i og igennem København lever i dag op til Euro-norm VI. |
| 2.                    | Indre By Lokaludvalg   | Vi opfordrer kommunen til at fremskynde erstatning af dieselbusser med el-busser. Målsætningen om at gøre busdriften fossilfri i 2030 er ikke god nok.  | I budget 17 blev det besluttet at der i Movias kommende udbud af busdrift i København, så vidt muligt stilles krav om betjening med elbusser eller andre busser, der for så vidt angår nul-emission af CO <sub>2</sub> , markant lavere støj i byrummet og reduceret lokal luftforurening leverer samme positive effekter som elbusser. Ca. 80% af alle busser i og igennem København lever i dag op til Euro-norm VI  |
| <b>Tilgængelighed</b> |  |   |  |
| 3.                    | Bispebjerg Lokaludvalg<br>Ældrerådet   | Der er et ønske om at rulletrapper og elevatorer på metrostationer har den rette kapacitet, og at rulletrapperne starter helt oppe i niveau, og ikke først begynder en etage under jorden.  | Alle stationer på Cityringen får 2 elevatorer. På Nørrebro st. og Østerport st. kommer der rulletrapper til gadeplan. På Frederiksberg kommer der rulletrapper til gadeplan på Cityringens stationer.  |
| 4.                    | Vanløse Lokaludvalg  | Vanløse Lokaludvalg anbefaler videre, at Vanløse Station tildeles en højere status som terminal.  | Vanløse station er ejet af DSB. En opgradering af denne vil derfor skulle ske i samarbejde med DSB.<br><br>Den nærliggende Flintholm St. betjener flere toglinjer end Vanløse St., hvilket gør den mere attraktiv som omstigningspunkt.  |
| 5.                    | Amager Øst Lokaludvalg<br>Bispebjerg Lokaludvalg<br>Ungeråd KBH<br>Østerbro Lokaludvalg<br>Kgs Enghave Lokaludvalg<br>Handicaprådet<br>Amager Vest Lokaludvalg | De foreslåede omlægninger forudsætter at borgerne foretager hyppige skift mellem busser og metro.<br><br>Det er problematisk, at borgere med særlige tilgængelighedsbehov er nødsaget til at skifte bus en eller flere gange i løbet af deres transporttid. | Flere skift er en naturlig følge af etablering af Cityringen. Skiftene vil oftest betyde, at passagererne ville kunne komme hurtigere frem ved at skifte til metro eller S-tog.<br><br>Det anerkendes, at skift er problematiske for borgere med særlige tilgængelighedsbehov. Der er arbejdet med gangforhold og med at komme let rundt på stationerne, og alle stationer på Cityringen får to elevatorer.            |
| 6.                    | Amager Øst Lokaludvalg   | Lokaludvalget foreslår, at der skabes en helhedsløsning for busstoppestederne omkring Lergravsparkens station, således at   | Dette er ikke indtænkt i arbejdet med tilpasning af busnettet til Cityringen. Et sådant arbejde vil sandsynligvis nødvendiggøre anlægsændringer og eventuelt samarbejde med Metroselskabet.  |

|     |   |   |   |
|-----|---|---|---|
|     |   | disse samles et sted.   |   |
| 7.  | Østerbro Lokaludvalg<br>Christianshavn<br>Lokaludvalg<br>Amager Vest<br>Lokaludvalg | Afstanden mellem busstop bør ikke være mere end 400 meter. På nogle deltrækninger er der for langt imellem.   | 92% af indbyggerne vil have under 400 m. til nærmeste stoppested. I dag er det 93%. I visse tilfælde kan dette ikke lade sig gøre grundet de fysiske forhold i byen, eller fordi der vurderes at være for få passagerer til stoppestederne. Kort afstand mellem stoppestederne forlænger rejsetiden for passagererne. |
| 8.  | Valby Lokaludvalg   | Ny Ellebjerg Station. Hvis man skal have effekt af at lægge to A-buslinjer på dette sted, er det nødvendigt at der etableres optimale omstigningsforhold fra et superstop på broen via trapper og elevatorer til perronerne på Ny Ellebjerg Station | Det er vanskeligt at forbedre omstigningsforholdene på Ny Ellebjerg Station grundet stationens placering og udformning. Økonomiforvaltningen og Movia er opmærksomme på problemstillingen ifm. udviklingen af området ved Ny Ellebjerg St.  |
| 9.  | Valby Lokaludvalg   | Der bør sættes fokus på busfremkommeligheden på Gl. Køge Landevej, hvis det skal sikres, at den nye linjeføring af 1A ikke fører til markant forlænget rejsetid, specielt i retning mod Toftegårds Plads  | Dette er ikke indtænkt i arbejdet med tilpasning af busnettet til Cityringen, men vil kunne udføres senere som et fremkommelighedsprojekt.  |
| 10. | Indre By Lokaludvalg  | Der er mange busstop mellem de nye metrostationer, der får en markant ringere betjening for de, der ikke kan, eller ønsker, at gå det længere stykke vej til en metrostation.   | Det forventes, at der på buslinjer mellem metrostationerne vil være relativ få passager, da mange vil foretrække metroen. Derfor er busbetjeningen foreslået reduceret imellem metrostationerne.  |
| 11. | Ældrerådet  | Yderst vigtigt, at der udbygges toilet- og gangforhold, hvis gangbesværede og handicappede fortsat skal kunne benytte den offentlige trafik.  | Der er arbejdet med gangforhold og med at komme let rundt på metrostationerne, og alle stationer på Cityringen får to elevatorer. Der er generelt ikke etableret toiletfaciliteter på Cityringens stationer.  |
| 12. | Ældrerådet  | Busstoppesteder og metronedgange bør placeres tæt, således at der etableres optimale omstigningsforhold, da skift for gangbesværede og borgere med handicap kan være en stor udfordring   | Forpladserne til Cityringens stationer er optimeret ud fra en række forhold. Så vidt det har været muligt, er der også indtænkt gode skifteforhold til busserne.  |
| 13. | Ældrerådet  | Derudover mener Ældrerådet, at ældre borgere maksimalt bør have 350 meter fra hjemmet til offentlig transport samt 350 meter fra afstigningssted til et rejsemål  | 92% af indbyggerne vil have under 400 m. til nærmeste stoppested. I dag er det 93%. I visse tilfælde kan dette ikke lade sig gøre grundet de fysiske forhold i byen, eller fordi der vurderes at være for få passagerer til stoppestederne. Kort afstand mellem stoppestederne forlænger rejsetiden for passagererne. |
|     | <b>Proces</b>   |   |   |
| 14. | Kgs Enghave<br>Lokaludvalg  | Kgs. Enghave Lokaludvalg foreslår at den endelige   | Det er ikke muligt at udskyde den endelige bestilling da der skal foreligge trafikbestilling senest den 1. maj  |

|                             |                                 |   |  |
|-----------------------------|---------------------------------|---|--|
|                             |                                 | indstilling/beslutning ang. busbetjening over Mozarts Plads i forbindelse med Bynet 2019 udskydes til der er lidt erfaring med omlægningerne. Og vi forventer, at blive inddraget i en dialog om mulighederne   | 2018 for at Movia kan nå at implementere busnettet til åbningen af Cityringen i 2019.<br><br>Busbetjeningen af Mozarts Plads under metrobyggeriet er besluttet tidligere efter inddragelse af lokaludvalget.               |
| 15.                         | Indre By Lokaludvalg            | Vi foreslår at det lokale busnet først ændres, når man har erfaring med, hvordan Cityringen benyttes. Hvis ikke man vil det, beder vi om, at man er åben over for at justere.   | Busnettet bør ændres samtidig med at Cityringen åbner, da busnettet i mange tilfælde ellers ikke vil hænge sammen med de nye stationer. Det vil være naturligt at evaluere det nye busnet et stykke tid efter omlægningen. |
| 16.                         | Amager Vest Lokaludvalg.        | Lokaludvalget er meget utilfreds over, at Økonomiforvaltningen pålægger lokaludvalget at gennemføre en høring inklusive ansvaret for håndteringen af borgernes tilbagemeldinger vedrørende busnetforslaget.   | Det ligger i lokaludvalgenes opdrag at være bindeled mellem det politiske niveau og borgerne i de lokale bydele og sikre dialog mellem københavnere og politikerne – herunder at gennemføre høringer.                      |
| <b>Informationskampagne</b> |                                 |   |  |
| 17.                         | Ungeråd                         | I forbindelse med udrulning af det nye busnet, bør der udarbejdes oversigtskort i hhv. printet og digital form.   | Der planlægges en større informationsstrategi op til åbningen af Cityringen. I den forbindelse kan forslaget indgå.  |
| 18.                         | Handicaprådet Valby Lokaludvalg | Handicaprådet anbefaler, at der løbende er dialog omkring, hvorvidt det nye busnet er tilstrækkeligt for de berørte borgere. Ligeledes er det væsentligt, at borgerne oplyses og vejledes grundigt i forbindelse med omlægningen af det nuværende busnet.<br><br>En idé kunne være, at man i forbindelse med åbningen gav alle en gratis rejsedag | Der planlægges en større informationsstrategi op til åbningen af Cityringen. I den forbindelse kan forslaget indgå.  |
| 19.                         | Indre By Lokaludvalg            | At der oprettes en dummy-rejseplan, hvor borgerne kan se, hvordan Cityringen og omlægningen af busnettet vil ændre deres rejsemønstre.  | Se svar 18.  |
| 20.                         | Indre By Lokaludvalg            | At man ser på ”sorte boks”-problemstillingen, dvs. folks usikkerhed på skiftestedet, ”hvor finder jeg min forbindelsesbus/mit tog?”   | Se svar 18.  |
| 21.                         | Ungeråd Lokaludvalg             | Chaufførerne har en særlig opgave med at informere. For at informere turister, kan der med fordel orienteres om ændringer i ruterne i de regionale busser   | Se svar 18.  |
| <b>Busmateriel</b>          |                                 |   |  |
| 22.                         | Ungeråd Kbh                     | Tidsangivelser ved stoppesteder, der siger ”afgang hver 15. minut”  | Forvaltningen samarbejder løbende med Movia om at  |

|     |   |   |   |
|-----|---|---|---|
|     |   | er ikke gavnlig viden. Der er behov for, at det nøjagtige tidspunkt for afgang fremgår.   | forbedre informationen på realtidsstanderne.  |
| 23. | Ungeråd Kbh   | De elektroniske tidstællere på stoppestederne, der angiver hvornår næste bus ankommer, er ikke nøjagtige  | Forvaltningen samarbejder løbende med Movia om at forbedre informationen på realtidsstanderne.  |
| 24. | Ungeråd Kbh<br>Bispebjerg Lokaludvalg<br>Indre By<br>Amager Vest<br>lokaludvalg | Der kan med fordel etableres flere busskure. Dette er et generelt ønske for hele byen, men særligt på Islands Brygge. Mange steder mangler der mulighed for at sidde ned.<br>Særligt ved lav frekvens                 | Ved nogle stoppesteder tillader vejforløbet ikke opsætning af materiel grundet pladsmangel.<br>I 2016 og 2017 er alle læskure udskiftet i Københavns Kommune.   |
| 25. | Bispebjerg Lokaludvalg  | Lysskilte, som informerer om, hvor mange minutter der er til næste bus skifter for hurtigt og har unødigt information   | Forvaltningen samarbejder løbende med Movia om at forbedre informationen på realtidsstanderne.  |
|     | <b>Andet</b>  |   |   |
| 26. | Bispebjerg Lokaludvalg  | Omdannelse af Nørrebro Stations område er yderst nødvendigt.  | Borgerrepræsentationen vedtog 9. oktober 2014 projektforslag om busgade ved Nørrebro st. Projektet skal sikre god busfremkommelighed samt gode skiftemuligheder mellem bus, tog og metro. Projektet er under revurdering og gennemføres først fra medio 2019.                     |
| 27. | Nørrebro Lokaludvalg  | Lokaludvalget ønsker at vide om omlægningen af Tagensvej sker i forbindelse med omlægningen af busnettet i 2019.  | Busfremkommelighedsprojektet på Tagensvej forventes at blive påbegyndt i 2020 med afslutning i 2022. Formålet er at sikre busfremkommeligheden for linje 6A.  |
| 28. | Nørrebro Lokaludvalg  | 8A reduceres til en linje 18. I den forbindelse ønsker Lokaludvalget at sikre sig at de eksisterende busbaner for 8A ikke fjernes på Jagtvej.   | Busbanerne på Jagtvej fjernes ikke i forbindelse med busomlægningen.  |
| 29. | Nørrebro Lokaludvalg  | Lokaludvalget er ikke sikker på at bydækkende buslinjer er det rigtige. Lokaludvalget kunne derfor bedre se at en – eller flere – lokale busser betjener bydelen og koble dem op på metro- og det overordnede busnet. | Mange borgerne har rejsemål uden for bydelen, hvor Cityringen ikke nødvendigvis skaber den hurtigste forbindelse. Derfor er det nødvendigt med bydækkende buslinjer. Tidligere erfaringer med lokale bydelsbusser (servicebusser) er ikke gode. Meget få passagerer anvendte dem. |
| 30. | Amager Øst lokaludvalg  | Overordnet set er det vores opfattelse, at de estimerede tal for hvor mange passagerer der gennem den nye metroringforbindelse flyttes fra busbetjening til metro, er for optimistiske.                               | Passagertallet er estimeret ud fra resultater fra en anerkendt trafikmodel. Disse tal er det bedste estimat som er tilgængeligt.  |
| 31. | Amager Øst Lokaludvalg  | Der er tilsyneladende ikke taget højde for, at mange ældre vælger metroen fra af forskellige årsager.   | Metroselskabets tal viser, at ældre udgør en lige så stor andel af passagertallet i metroen som ældre udgør af befolkningen i København.  |
| 32. | Amager Øst Lokaludvalg<br>Indre By Lokaludvalg<br>Amager Vest                   | Ligeledes finder lokaludvalget, at det er tvivlsomt at metroen er et reelt alternativ til den eksisterende busbetjening idet metroen – særligt på strækningen fra   | Økonomiforvaltningen anbefaler overfor Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen at øge frekvensen på linje 31 mellem Lergravsparken st. og Vesterport st. via Knippelsbro fra 5 til 8 afgang i   |



|     |                            |  |  |
|-----|----------------------------|--|--|
|     | Lokaludvalg                | Lergravsparkens Station og ind imod Københavns centrum, er overfyldt.  | myldretiden.<br><br>Metroselskabet arbejder desuden med flere initiativer, for at imødekomme det fortsat stigende antal passagerer i metroen. Københavns Kommune er i KIK2-undersøgelsen ved at undersøge mulige løsninger for på længere sigt at forbedre kapaciteten over havnesnittet.  |
| 33. | Amager Øst Lokaludvalg     | Bekymring for muligheden for at kunne nå posthuset fra Amagerbro til Vermlandsgade.  | Linje 37 vil stoppe tæt på posthuset, og der kan skiftes til denne med eks. linje 31 på Christmas Møllers Plads.<br><br>Betjening med andre busser fra det mere centrale Amager kan ske med linje 31 på Holmbladsgade. Gangafstand cirka 620 meter fra stoppested til posthus. Alternativt kan posthuset på Englandsvej, eller Amagerbrogade 266 benyttes. |
| 34. | Amager Øst lokaludvalg     | Hul ved lufthavnen svært uden metro - manglende bus mellem Kastrup Station og Lufthavnen   | Området ligger i Tårnby Kommune.   |
| 35. | Ungeråd KBH                | Buslinjer, der har stoppested omkring skoler, bør have en køreplan, der tager højde for skolens mødetidspunkt om morgenen. I køreplanen skal endvidere indtænkes risiko for forsinkelser forårsaget af morgentrafikken | Det er ikke altid muligt at sikre dette i køreplanen, grundet trafik, lav frekvens eller forbindelse til andre vigtige rejsemål. Movia vil i det omfang det er muligt forsøge at udarbejde køreplaner, som passer til skolernes ringetider.  |
| 36. | Ungeråd KBH                | Hvor man fjerner eller begrænser buskørsel på en strækning, skal man styrke cykelforholdene.   | Forbedring af cykelforholdene er ikke en del af arbejdet ned nyt busnet. Københavns Kommune arbejder løbende på at forbedre forholdene for cyklister.  |
| 37. | Ungeråd KBH                | Chaufførerne i København opleves af og til at yde en dårlig service.   | Movia arbejder løbende med uddannelse af operatørernes chauffører og måler kundetilfredshed.   |
| 38. | Ungeråd KBH                | Busserne opleves ofte at have dårlige højtaleranlæg, hvilket kan være til stor gene for synsbesværede og turister.   | Økonomiforvaltningen har overbragt synspunktet til Movia.  |
| 39. | Østerbro Lokaludvalg       | Busserne skal være lave at stige ind i og ud af.   | Movia har krav til deres operatører at der ikke skal være for høj indstigning i busserne for at sikre let ind- og udstigning.  |
| 40. | Østerbro Lokaludvalg       | Pensionisternes tidsbegrænsning bør ophæves.   | Tidsbegrænsningerne på pensionistkort aftales imellem Movia, DSB og Metroselskabet.  |
| 41. | Kgs Enghave Lokaludvalg    | Der er behov for at trafikken til og fra Sluseholmen kan køre bedre med den højfrekvente linje 7A.   | Dette kan der ses på i et fremtidigt busfremkommelighedsprojekt, hvis det vurderes relevant.   |
| 42. | Christianshavn Lokaludvalg | Det er et problem for mange handicappede at skulle bruge metroen i stedet for bus  | I metroens design og udformning er der indtænkt forskellige elementer i både tog og på stationen, som gør det nemt for ældre, handicappede og personer med særlige behov at rejse på egen hånd   |
| 43. | Christianshavn             | Mange gamle, ikke-handicappede   | Metroselskabets tal viser at ældre udgør en lige så stor   |

|     |   |   |   |
|-----|---|---|---|
|     | Lokaludvalg   | føler også en generel utryghed ved at bruge metroen om aftenen og foretrækker personbetjente befordringsmidler.   | andel af passagertallet i metroen som ældre udgør af befolkningen i København.  |
| 44. | Christianshavn Lokaludvalg                            | Der bør gøres meget mere ud af havnebusserne. Dels skal der anlægges flere stoppesteder, dels skal hyppigheden sættes i vejret og endelig skal adgangsvejene til stoppestederne gøres mere iøjnefaldende og annonceres bedre.   | Havnebusdriften er i udbud med driftsstart i 2020, og der stilles skærpede miljø- og klimakrav. Der er ikke planlagt yderligere stoppesteder for havnebusserne.   |
| 45. | Christianshavn Lokaludvalg<br>Amager Vest Lokaludvalg | Der bør gøres forsøg med minibusser – når det nuværende busnet erstattes af det nye busnet – i de kvarterer, hvor der bor folk langt fra metrostationer eller busstoppesteder.  | Tidligere erfaringer med små servicebusser er ikke positive. Få passagerer og høje udgifter gjorde at de blev udfaset igen. 97% af alle indbyggere i København vil have maksimalt 400 m til et busstoppested eller maksimalt 600 m til en station, ligesom i dag. |
| 46. | Christianshavn Lokaludvalg                            | Ordningen med handicapkørsel bør gøres bedre.   | Flextrafik er ikke en del af arbejdet med omlægningen af busnettet.   |
| 47. | Christianshavn Lokaludvalg                            | Besparselsen på busdriften i Region Hovedstaden, der vil komme som følge af anlægget af letbanen langs Ring 3 og anlægget af Cityringen, bør først gennemføres når de to anlæg er i drift   | Omlægningen af busser, som følge af Cityringen, vil ske når Cityringen åbner.   |
| 48. | Vesterbro Lokaludvalg                                 | Endelig beder vi om en tryghedsindsats på Enghave Plads i forbindelse med, at det nye Bynet 2019 træder i kraft. Når folk fra andre bydele og fra Indre Vesterbro i fremtiden skal skifte fra Cityringen til Linie 1A på Enghave Plads for at komme videre til Hvidovre Hospital, så vil det i aften- og nattetimerne skulle ske i mørke. | Tryghedsindsatser indgår ikke i arbejdet med tilpasning af busnettet til Cityringen. Det forventes at selve metrostationen vil være tilstrækkeligt oplyst, og samtidig vil vejene omkring Enghave Plads være oplyst som i dag.                                    |
| 49. | Indre By Lokaludvalg<br>Amager Vest Lokaludvalg       | Det er skuffende, at ”Forslag til nyt lokalt busnet” ikke som overskrift har en vision om, hvordan busnettet kan ændres, så åbningen af Cityringen giver den maksimale forbedring af den kollektive trafik.   | Cityringen giver et samlet løft til den kollektive trafik Hovedstadsområdet. Der forventes samlet set 40 mio. flere påstigere i den kollektive trafik.  |
| 50. | Indre By Lokaludvalg<br>Amager Vest Lokaludvalg       | Lokaludvalgene foreslår derfor, at forvaltningen og Movia udarbejder en redegørelse for hvilke ændringer i den offentlige transport, der kan få folk til at skifte fra bil til offentlig transport.   | Trængselskommissionen pegede i 2013 på en række tiltag, som kan forbedre fremkommeligheden i hovedstadsregionen og reducere trængselsproblemerne.   |
| 51. | Indre By Lokaludvalg                                  | Der skal kigges på transport af krydstogpassagerer fra Nordhavn   | Der er en buslinje fra krydstogsterminalen og fra Langelinje. I Movias forslag er der ikke nogen  |

|     |                         |  |   |
|-----|-------------------------|--|---|
|     |                         | og Langelinje til Indre By. Man bør sørge for bådtransport fra krydstogtterminalerne til lufthavnen og til Indre By.   | ændring af betjeningen.   |
| 52. | Indre By Lokaludvalg    | At flere kørebaner laves om til rene busbaner.   | Økonomiforvaltningen arbejder løbende på at forbedre fremkommeligheden for busserne.  |
| 53. | Indre By Lokaludvalg    | At cyklister skal kunne køre bag om busheller ved busstoppesteder for at sikre cyklistflowet.  | Forbedring af cykelforholdene er ikke en del af arbejdet med at tilpasse busnettet til Cityringen.  |
| 54. | Amager Vest Lokaludvalg | Trafiksikkerhed på skoleveje i forhold til buskørslen  | Teknik- og Miljøforvaltningen arbejder løbende på at forbedre trafiksikkerheden på skoleveje.   |
| 55. | Ældrerådet              | Rådet skal derfor opfordre til, at der afsættes midler i budget 2019 til at foretage de nødvendige anlægstiltag i forbindelse med tilpasning af det nye busnet.  | Borgerrepræsentationen har allerede afsat midler til nødvendige anlæg vedr. det strategiske busney.   |
| 56. | Ældrerådet              | Københavns Ældreråd opfordrer Movia til at se på, om placering af holdestænger og siddepladser i C-busser og metro kan forbedres, da det som passager kan føles utrygt, hvis der ikke er et ledigt sæde. | Metroselskabet og Movia arbejder løbende på at skabe forhold i busser og metroen, som gør rejsen lettere og mere attraktiv for ældre og gangbesværede.  |
| 57. | Indre By Lokaludvalg    | Der skal oprettes lokale busløsninger, som med fordel kan benyttes af turister og således erstatte hop on/hop off-busserne.  | Tidligere erfaringer med lokale bydelsbusser (servicebusser) er ikke gode. Meget få passagerer anvendte dem.<br><br>Hop on/hop off-busserne er privatejede. Københavns Kommune har derfor ikke mulighed for at indsætte busser, der direkte erstatter de nuværende hop on/hop off-busser. |