

19. september 2016

Bynet-2019 - forslag til strategisk busnet – Rødovre Kommune

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

1. Baggrund	1
1.1 Forudsætninger	2
2. Nuværende strategisk busnet.....	2
3. Forslag til strategisk busnet i 2019	4
3.1. Forslag til strategisk busnet i Rødovre Kommune.....	5
3.2. Dækningsgrad i forhold til i dag	10
3.3. Forventede passagertal og økonomi.....	16

1. Baggrund

Etableringen af Cityringen i Københavns- og Frederiksberg Kommune vil medføre, at en

række buslinjer vil køre parallelt med Cityringen og derved miste en stor mængde passagerer, da disse linjer dækker samme rejserelationer som Cityringen. Det vurderes, at ca. 34 mio. passagerer årligt vil flytte fra bus til metro. For at sikre bedst mulig sammenhæng mellem bus og metro, vil en række buslinjer med fordel kunne omlægges, mens en række linjer kan styrkes for at fungere som centrale tilbringerlinjer til metrosystemet, og skabe bedre sammenhæng i den kollektive trafik, og derigennem få udbytte af investeringen i metroen.

Movia har i forbindelse med Trafikplan 2016 udarbejdet et forslag til udformningen af det strategiske busnet efter åbning af Cityringen. Fokus har været på at forfølge de politiske målsætninger om at skabe et mere effektivt bussystem samt at forbedre sammenhængen mellem busserne og banerne.

Dette notat beskriver rejsemulighederne for kommunens borgere i forslaget til strategisk busnet i Rødovre Kommune, samt afledte konsekvenser for det lokale busnet. Notatet giver ligeledes en beskrivelse af, hvor mange af kommunens borgere der forventes dækket med kollektiv trafik i 2019.

1.1 Forudsætninger

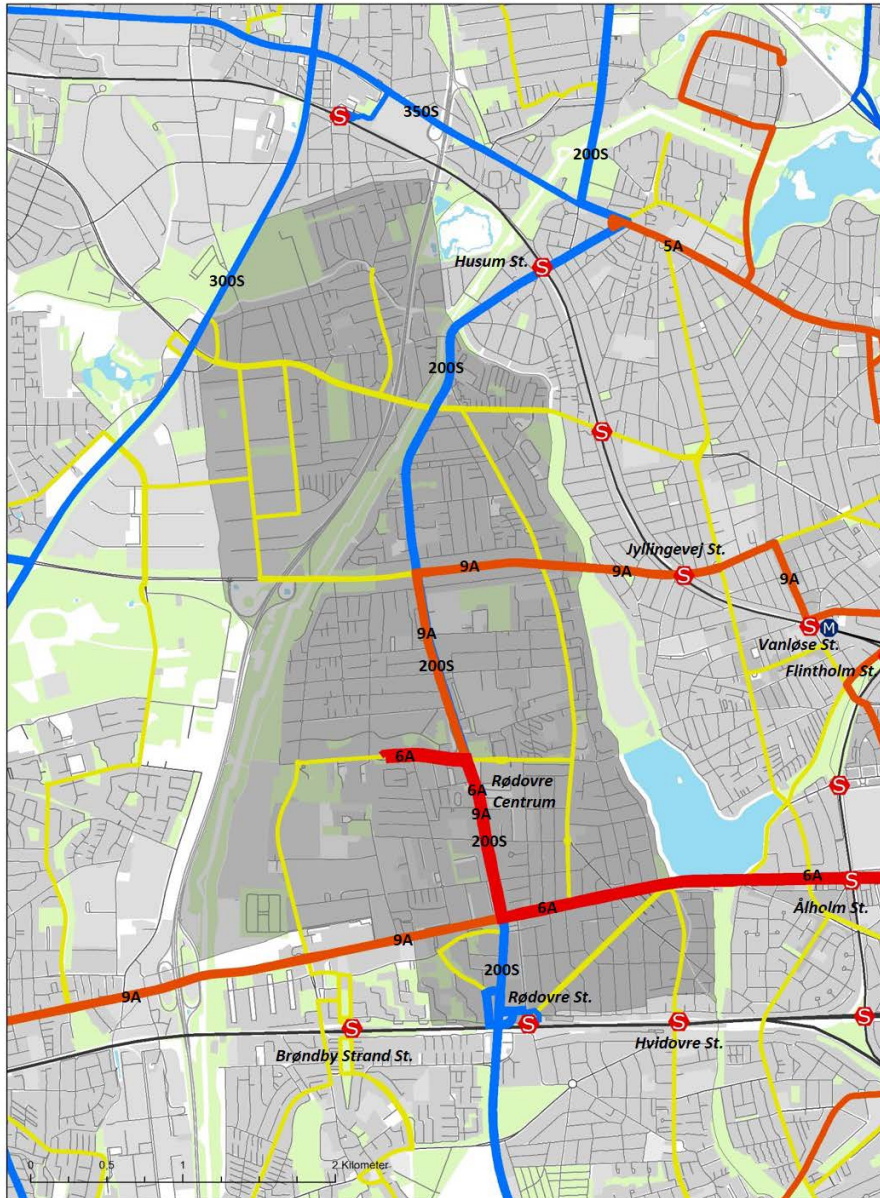
Notatet beskriver forslaget til det *strategiske busnet* i kommunen. Der er dog også arbejdet med et første forslag til lokale buslinjer, da disse naturligvis er en del af det samlede kollektive transportsystem. Forslag til lokale buslinjer er kun overordnet beskrevet i notatet, da der i det kommende arbejde følger en nærmere drøftelse af de lokale buslinjer.

Det er vigtigt at fastslå, at *linjenumre* beskrevet i notatet *skal betragtes som arbejdstitler*. Arbejdstitlerne er medtaget, da de gør forslaget lettere at forklare og forstå, men der er indtil videre kun tale om arbejdstitler. I det kommende arbejde, skal linjenumre for det strategiske busnet og de lokale linjer defineres.

2. Nuværende strategisk busnet

Det *nuværende* strategiske busnet i Rødovre Kommune fremgår af figur 1. Det strategiske busnet i Rødovre Kommune står i dag for at transportere ca. 70 procent af det samlede antal buspassagerer i kommunen, mens timeforbruget udgør ca. 50 procent af det samlede antal timer til busdrift i kommunen. Linje 200S og 300S finansieres af Region Hovedstaden.

Figur 1. Nuværende strategisk net i Rødovre



Figur 1: Nuværende strategisk busnet i Rødovre Kommune, markeret med rødt og blå (linje 6A, 9A, 200S og 300S). Lokale buslinjer er markeret med gult. Servicebuslinje 848 fremgår ikke af kortet.

Som det fremgår af figur 1, udgøres det strategiske busnet i Rødovre Kommune i dag af:

- Linje 6A, der kører på Rødovre Parkvej, Tårnvej og Roskildevej, og som giver forbindelse til Frederiksberg og det centrale København
- Linje 9A, der kører på Roskildevej, Tårnvej og Jyllingevej, og som giver forbindelse til

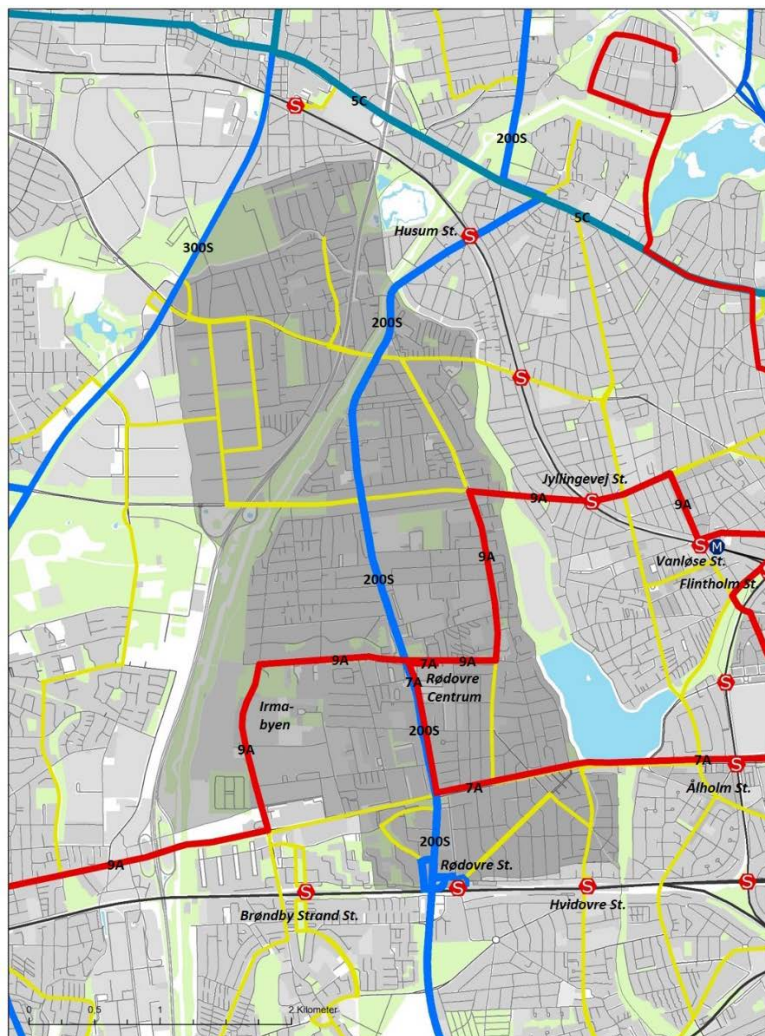
metroen og S-tog på Flintholm Station, og videre til centrale dele af Frederiksberg og København. Endvidere giver linjen forbindelse fra det centrale Rødovre til de mange rejssemål omkring Rødovre Centrum, samt til Glostrup Station.

- Linje 200S betjener Avedøre Havnevej og Tårnvej, og er en central nord/sydgående buslinje i kommunen. Linje 200S giver mange af kommunens borgere forbindelse til de mange rejssemål omkring Rødovre Centrum. Endvidere giver linjen forbindelse mod syd fra Rødovre til bl.a. Hvidovre Hospital og arbejdspladserne på Avedøre Holme og mod nord til bl.a. Husum, Mørkhøj og Ring 3.
- Linje 300S, der kører på Ring 3 – i udkanten af kommunen – giver forbindelse til arbejdspladser, stationer, indkøbsmuligheder og hospitaler langs Ring 3.

3. Forslag til strategisk busnet i 2019

Der foreslås ændringer på linje 9A i Rødovre Kommune for at sikre god betjening af Irma-byen og Rødovrevej samt mindre ændringer på linje 6A. Linje 200S og 300S fastholdes.

Figur 2: Forslag til strategisk busnet i Rødovre Kommune i 2019

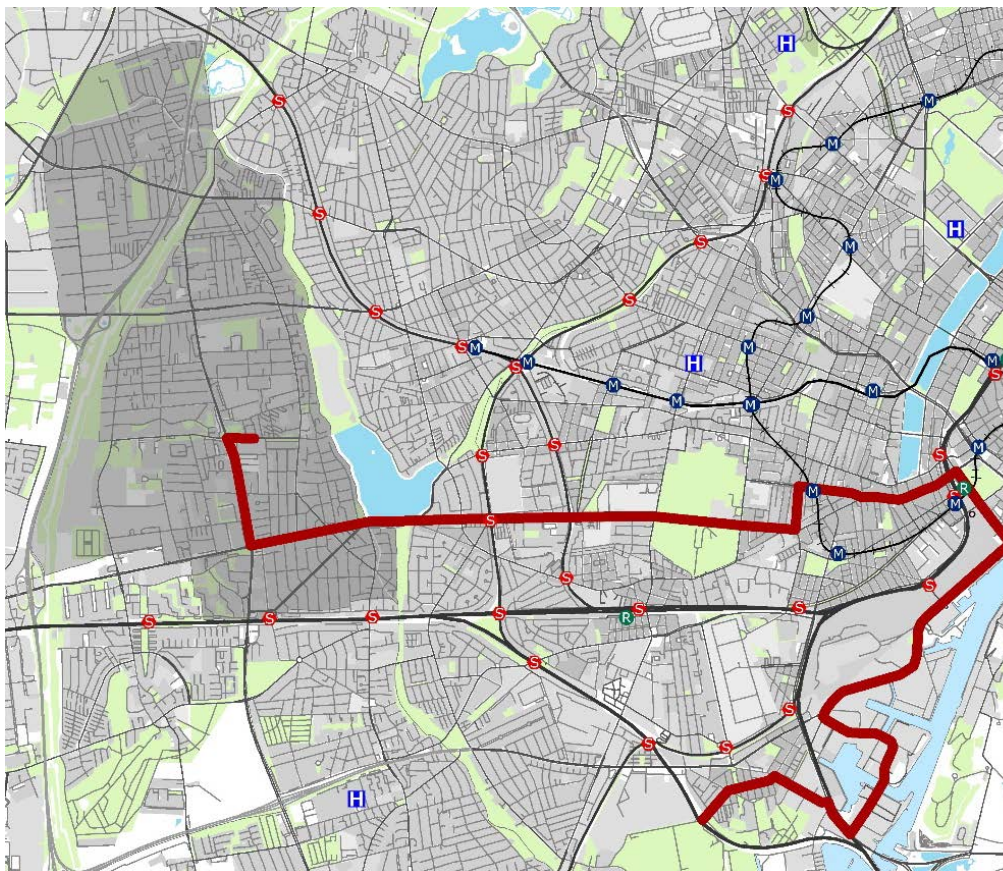


Figur 3: Forslag til strategisk busnet i Rødovre Kommune i 2019, markeret med rødt og blå (linje 7A, 9A, 200S og 300S). Lokale buslinjer er markeret med gult. Servicebus 848 fremgår ikke af kortet. Linjenumre skal betragtes som arbejdstitler

3.1. Forslag til strategisk busnet i Rødovre Kommune

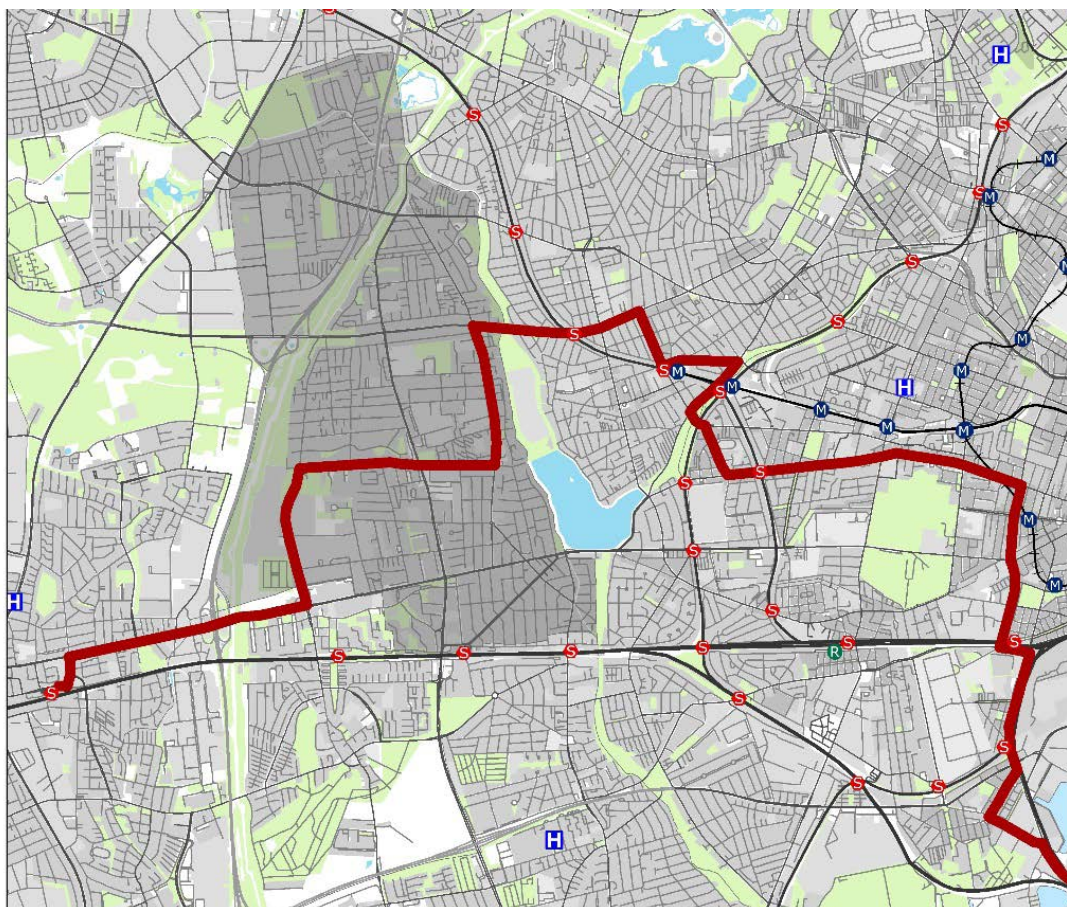
Nedenstående beskrives de enkelte linjeforslag til det strategiske busnet i Rødovre Kommune:

7A



Linje 7A er i Rødovre Kommune tiltænkt at have samme betjeningsmæssige funktion som linje 6A har i dag, d.v.s. at forbinde kommunen med centrale dele af Frederiksberg og København. I kommunen får linjen dog udgangspunkt ved Rødovre Centrum i stedet for ved Rødovrehallen, da linje 9A overtager betjeningen af strækningen Rødovrehallen-Rødovre Centrum. På Frederiksberg vil linjen få forbindelse til Cityringen på Frederiksberg Allé, hvor fra passagerer på kort tid kan komme til store dele af København.

9A

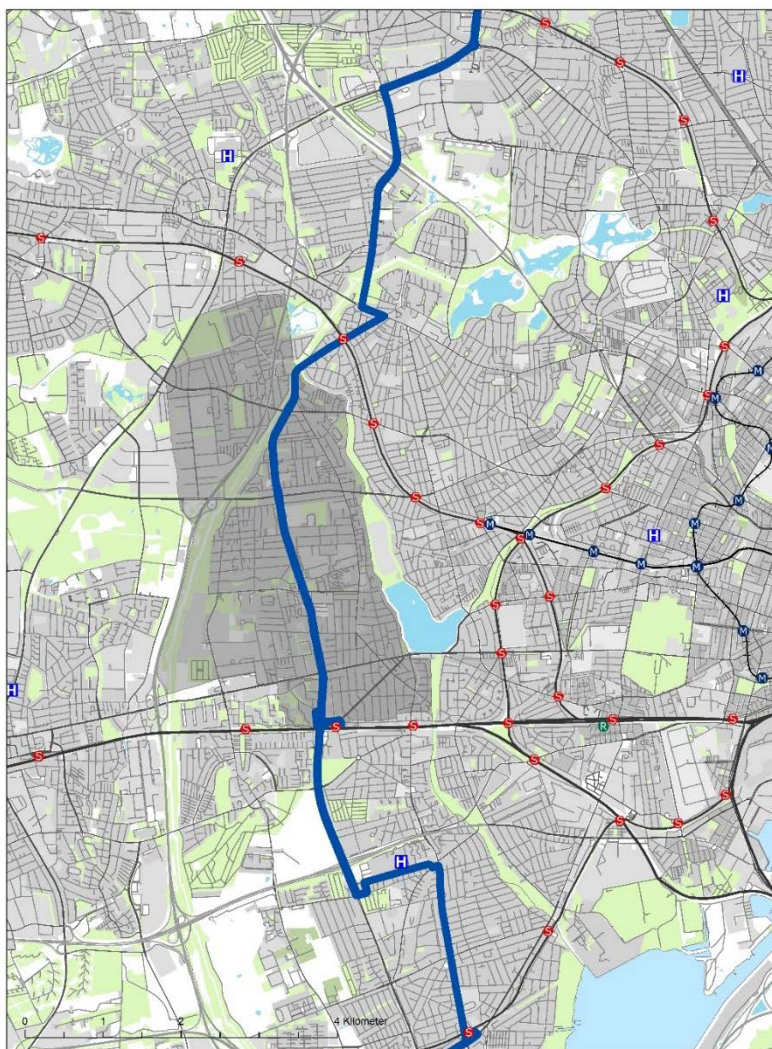


Linje 9A omlægges i Rødovre Kommune til at køre ad Korsdalsvej, Rødovre Parkvej og Rødovrevej, hvorved byudviklingsområdet "Irmabyen" bliver A-busbetjent. Linje 9A betjener frem over Rødovre Parkvej i hele dens udstrækning, og linjen overtager derfor betjeningen af Rødovrehallen, Skøjtehallen m.m. fra linje 6A. Rødovre Centrum betjenes fra busterminalen på Rødovre Parkvej i stedet for fra Tårnvej. Endelig får Rødovrevej mellem Rødovre Parkvej og Jyllingevej som noget nyt A-busbetjening.

På Roskildevej overtager en lokal buslinje betjeningen fra linje 9A. Tårnvej mellem Rødovre Parkvej og Jyllingevej vil fortsat være betjent af en lokal buslinje samt 200S, og på Jyllingevej mellem Tårnvej og Rødovrevej vil der fortsat være lokal busbetjening.

Vest for Rødovre Kommune vil linje 9A fortsat køre ad Roskildevej til Glostrup Station, mens linjen østpå fortsat giver forbindelse til Vanløse og Flintholm stationer. På Frederiksberg kører linje 9A uændret til og med Frederiksberg Rådhus. Herfra foreslås linjeføringen ændret, således at linjen fortsætter sydpå via den kommende metrostation "Frederiksberg Allé" og Carlsberg Station og Sydhavn Station samt Mozarts Plads. Herfra kører linje 9A som den nuværende linje 4A via Sjællandsbroen til Ørestad Station.

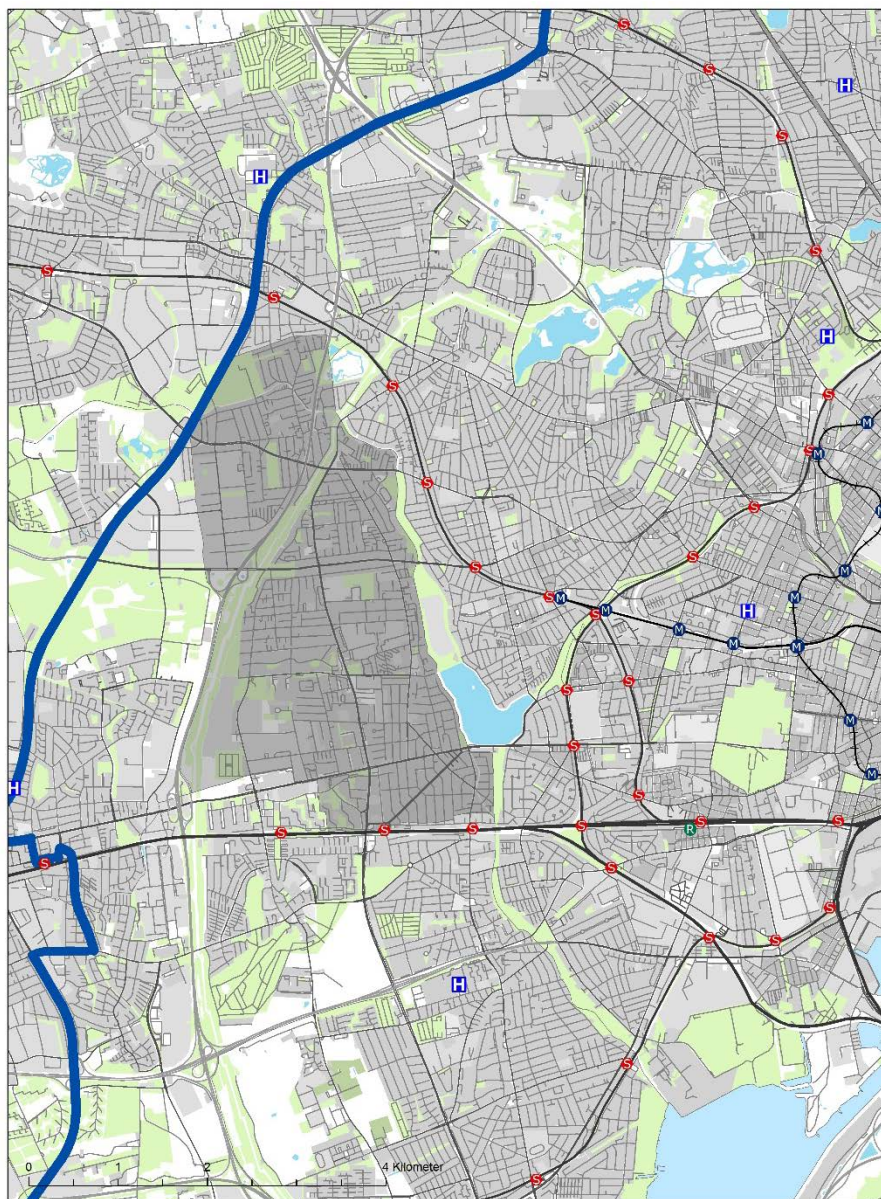
200S



Linjen fortsætter uændret i linjeføring og frekvens. Linje 200S vil fremover fortsat sikre den gode busforbindelse i nord-syd korridoren i Rødovre Kommune og bl.a. forbinde Rødovre

Station med Rødovre Centrum, mens der sikres forbindelse til Avedøre Holme, Hvidovre Hospital og til Ring 3 ved Gladsaxe Trafikplads.

300S



Linjen fortsætter uændret i linjeføring og frekvens. Linje 300S vil fortsat sikre gode forbindelser mellem de mange arbejdspladser langs Ring 3 og sikre forbindelse til S-togsstationerne

ved Glostrup, Herlev, Buddinge og Lyngby.

3.2. Dækningsgrad i forhold til i dag

Der er i forbindelse med udarbejdelsen af forslaget til strategisk busnet, foretaget forskellige netværksbaserede oplandsanalyser ud fra tilgængelige data, dvs. bl.a. befolkningsstatistik fra Danmarks Statistik fra 2016 – der er således også foretaget en oplandsanalyse for Rødovre Kommune.

Formålet med oplandsanalysen er at give et overblik over den forventede dækningsgrad med kollektiv trafik i Rødovre Kommune i 2019, og sammenligne denne med den nuværende dækningsgrad. Dækningsgraden for Rødovre er analyseret for henholdsvis:

1. Tog + metro + strategisk busnet
2. Tog + metro + strategisk net + lokale buslinjer

I Rødovre Kommune er fordelingen mellem indbyggere, husstande, arbejdspladser og studiepladser i dag følgende, jf. Danmarks Statistik:

Total Rødovre Kommune 2016	
Antal indbyggere	38.002
Antal husstande	17.892
Antal arbejdspladser	16.270
Antal studiepladser	4.712

Dækningsgraden i dag og i 2019 er vist i figur 3 og figur 4.

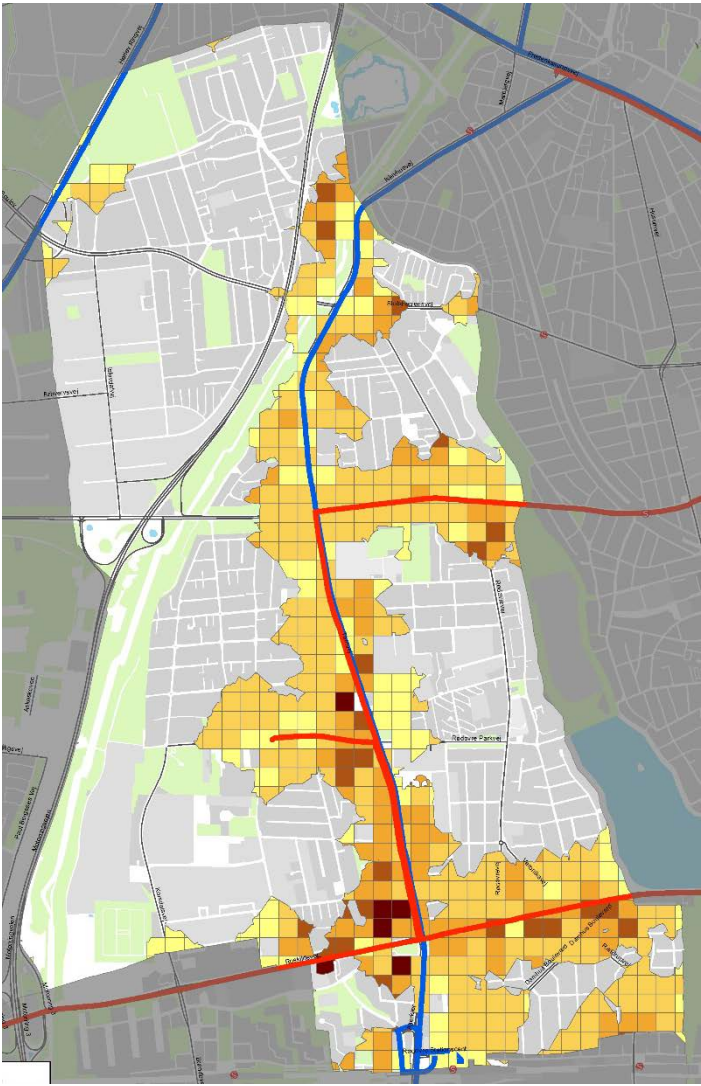
Som det fremgår af figurene, forventes ca. 68 procent af Rødovre Kommunes indbyggere at være dækket af bane (S-tog) og højklasset bus i 2019, svarende til en stigning på ca. 7 procent i forhold til i dag. Stigningen skyldes forslaget om at lade linje 9A betjene Korsdalsvej og Rødovrevej, hvor der i dag ikke kører højklasset bus. Antallet af arbejdspladser, der vil dækkes af bane og højklasset bus forventes dog at falde en smule (med ca. 2 procent), - det skyldes at 9A ikke længere foreslås at betjene Roskildevej mellem Tårnvej og kommune-grænsen.

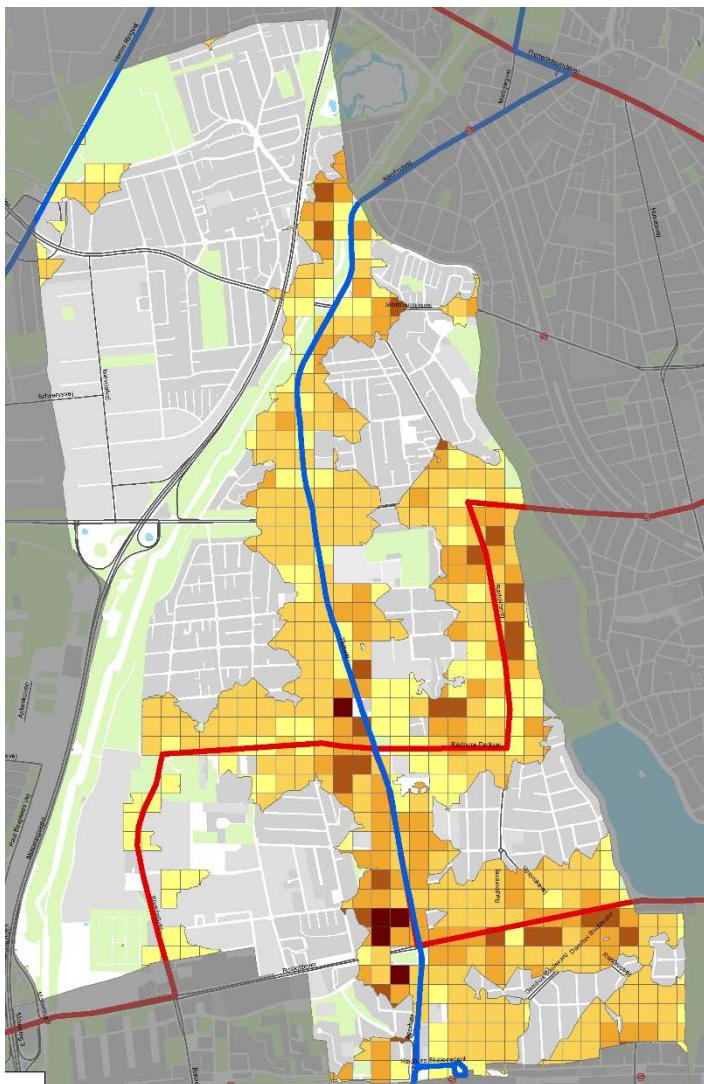
Medtages også lokale buslinjer (dog er servicebus 848 ikke medtaget i analysen), dækkes hele 92 procent af indbyggerne i Rødovre Kommune i 2019, hvilket er stort set uændret i forhold til i dag (se figur 4). Samtidig dækkes hele 88 procent af kommunens arbejdspladser og stort set alle studiepladser.

Det skal bemærkes, at oplandsanalysen ikke tager højde for den forventede byudvikling. Således vil antallet af indbyggere dækket af kollektiv transport i 2019 reelt være højere end

angivet, f.eks. indgår Irma-byens nye indbyggere, som foreslås betjent af linje 9A, ikke i analysen.

Figur 3. Dækningsgrad i Rødovre kommune på bane og strategisk busnet

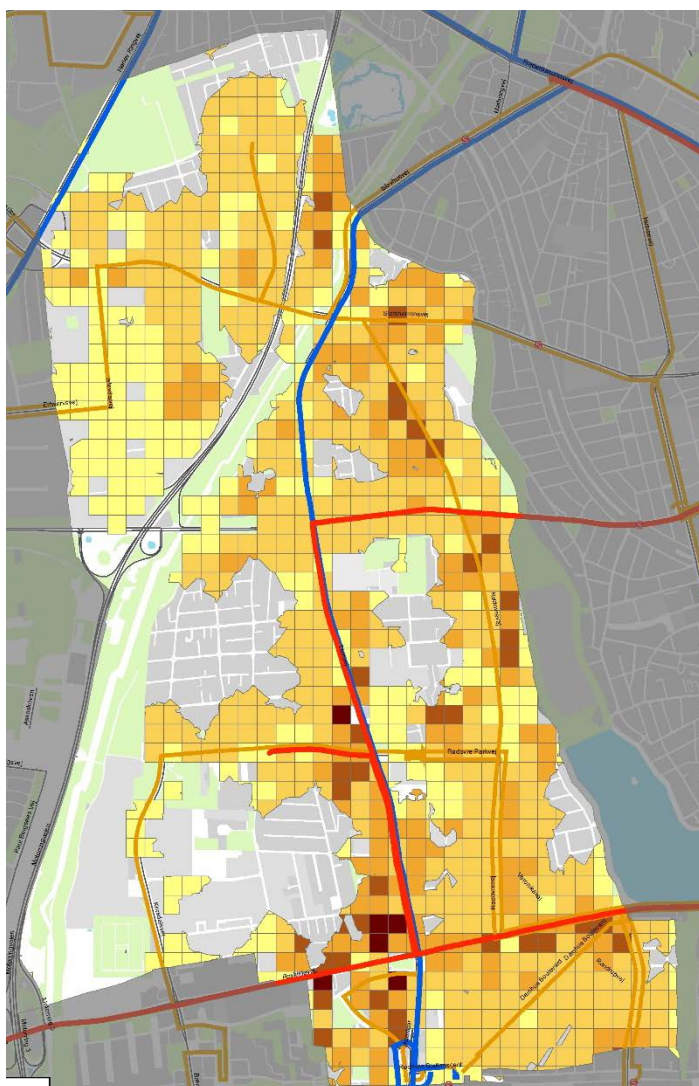


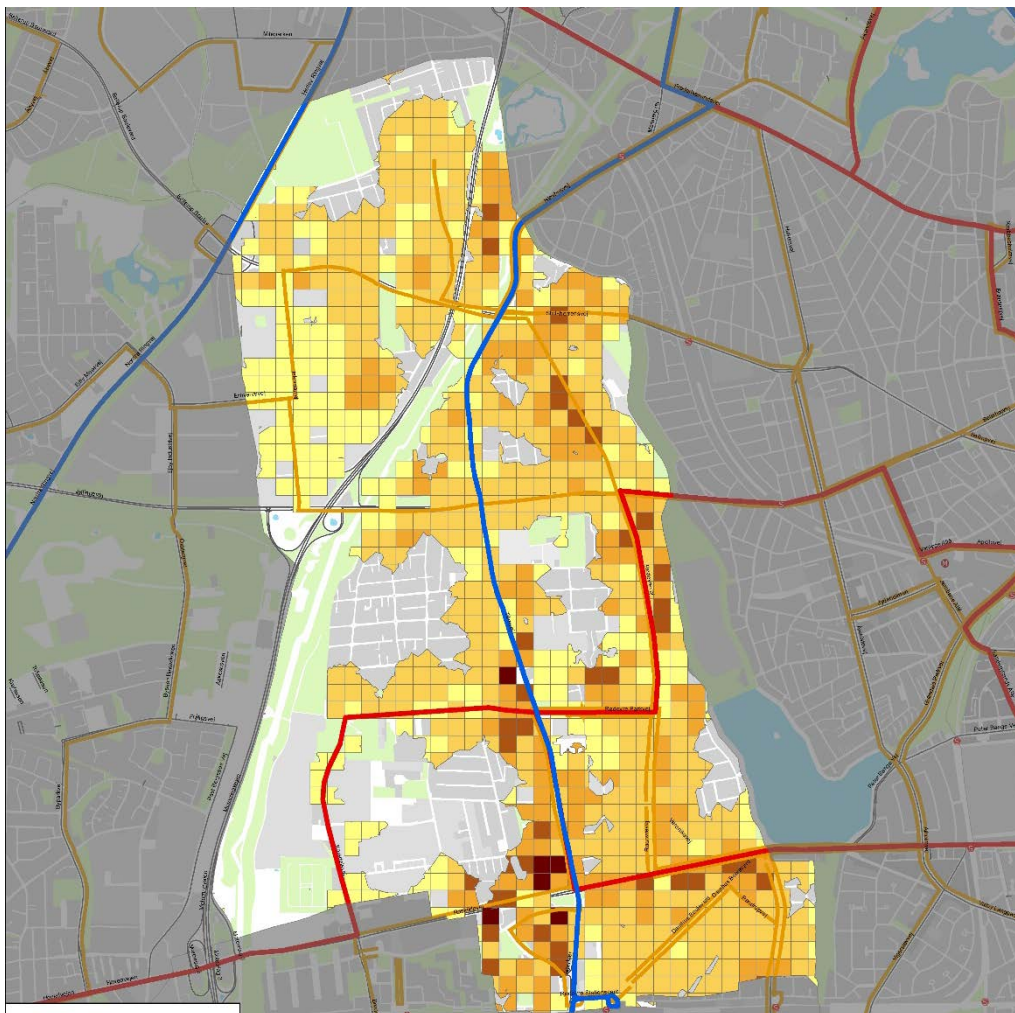


Figur 3: Dækningsgrad Rødovre Kommune (600 meter fra baner (stationer)) + 400 meter fra højklasset bus i dag (øverst) og i 2019 (nederst)

Bane + højklasset busnet	2016	2019	Forskel	Forskel pct.	Pct. af total 2016	Pct. af total 2019
Indbyggere 600 meter fra stationer og 400 meter fra stoppesteder	24.077	25.656	1.579	6,6	63	68
Husstande 600 meter fra stationer og 400 meter fra stoppesteder	11.886	12.725	839	7,1	66	71
Arbejdspladser 600 meter fra stationer og 400 meter fra stoppesteder	8.314	8.132	-182	-2,2	51	50
Studiepladser 600 meter fra stationer og 400 meter fra stoppesteder	3.388	4.000	612	18,1	72	85

Figur 4: Dækningsgrad i Rødovre Kommune på bane, højklasset busnet og lokale buslinjer





Figur 4: Dækningsgrad Rødovre Kommune (600 meter fra baner (stationer)) + 400 meter fra højklasset bus og lokale buslinjer i dag (øverst) og i 2019 (nederst)

Bane + højklasset busnet + lokale buslinjer	2016	2019	Forskel	Forskel pct.	Pct. af total 2016	Pct. af total 2019
Indbyggere 600 meter fra stationer og 400 meter fra stoppesteder	35.152	35.152	0	0	93	93
Husstande 600 meter fra stationer og 400 meter fra stoppesteder	16.957	16.957	0	0	95	95
Arbejdspladser 600 meter fra stationer og 400 meter fra stoppesteder	14.705	14.704	0	0	90	90
Studiepladser 600 meter fra stationer og 400 meter fra stoppesteder	4.712	4.712	0	0,0	100	100

3.3. Forventede passagertal og økonomi

Passagertallet i busserne i Rødovre Kommune vurderes ud fra trafikmodelberegninger at blive ca. 3,4 mio. pr. år, hvor af det strategiske busnet udgør ca. 2 mio. pr. år svarende til 60 %. Sammenlignes tallene med 2016 er passagertallet i det strategiske busnet i Rødovre Kommune status quo.

Antallet af køreplantimer i det strategiske busnet i Rødovre Kommune stiger fra 33.000 til 34.000 pr. år. Den lille stigning skyldes omlægningen af 9A via Irma Byen.