

Spørgsmål	Svar
Spørgsmål fra Jens Mandrup	
<i>Hvad ville omkostningerne være ved at bibeholde 2 stop i timen på nogle af de mindre stationer? F.eks. Dyssekilde</i>	Frederiksværksbanen er enkeltsporet, og der er derfor betydelige infrastrukturbindinger for drift med 3 tog i timen. Dertil kommer hensynet til korrespondancer med S-tog i Hillerød og færgeforbindelser i Hundested. Der er dermed ikke mulighed for variationer af de to nuværende køreplaner for hhv. 'hurtigtog' og 'stop-tog'.
<i>*Hvad ville være konsekvenserne ved en fuldstændig nedlæggelse af 350S? og er det overhoved muligt ift. kontraktuelle forpligtelser?</i>	<p>I forbindelse med tilpasningen til metrocityringen - Nyt Bynet (åbnede 13. oktober 2019), blev bus 350S afkortet, så den nu kører fra Ballerup til Nørreport St. Tidligere kørte den fra Ballerup til Dragør. Samtidig blev antallet af afgang på bus 350S cirka halveret - på nogle strækninger mere. Kontrakten på bus 350S kan opsiges fra december 2021, men har mulighed for forlængelse i op til 2 år. En nedlæggelse af linjen før dette medfører således en bodsbetaling til operatøren. Derudover er der betydelige passagermæssige udfordringer. Nedlægges bus 350S opstår en stor kapacitetsudfordring i korridoren, da alternative linjer, f.eks. bus 5C ikke kan optage så mange ekstra passagerer. Derudover vil betjeningen mellem Herlev og Ballerup helt forsvinde.</p> <p>For bus 350S er der budgetteret med et tilskud på ca. 16 mio. kr. årligt og ca. 2 mio. årlige rejser, som dog ikke er justeret på baggrund af de realiserede passagertal efter Cityringens åbning. De første passagertal fra november og december indikerer, at passagertilslutningen til 350S ligger over det forventede, hvilket mindsker det årlige tilskud til bussen.</p>

*Svaret er justeret siden fremsendelse 15. april. Tidspunkt for kontraktudløb korrigeret.

Spørgsmål fra Marianne Frederik

Der anmodes om en vurdering af, hvor buspassagererne flytter hen hvis bus 400 S nedlægges, og herunder hvor mange der kan forventes at flytte til bilkørsel? (COWI har modeller som kan beregne dette).

Hvad er den samlede samfundsøkonomiske effekt som følge af, at hovedparten af de nuværende 2,4 mio. passagerer i 400S får længere rejsetid, hvis linjen nedlægges.

Hvad er den samlede samfundsøkonomiske effekt som følge af stigende trængsel i biltrafikken på Ring 4, såfremt 400S nedlægges.

Der anmodes om en beregning, hvor hhv. 10%, 25% og 50% af passagerne vælger at køre i bil på Ring 4, svarende til en vækst i biltallet på strækning fra Ishøj til Frederikssund motorvejen på hhv. 1,3 %, 3,3% og 6,7%?

Hvad er udgiften på at udvide Ring 4 i et omfang, som vil kunne modvirke denne øgede trængsel?

I sagen til trafikudvalgets ekstraordinære møde den 15. april indgår et sparekatalog med en række forslag til trafikbesparelser. Forslagene er udvalgt ud fra en række hensyn, som drøftet på seneste TU-møde, og de fremlægges nu, da der på området for regional udvikling er en budgetudfordring fra 2021 og frem. Der er således behov for at beslutte tiltag, som kan have virkning fra 2021.

Under hvert forslag i sparekataloget indgår vurderinger af det direkte passagertab for den enkelte linje. Hvorvidt disse passagerer finder andre rejseveje i den kollektive trafik eller skifter til bil, cykel eller gang, vides ikke. Det må antages, at der vil være en vis netværkseffekt, altså at ændringer/reduktioner et sted vil have påvirkninger andre steder i nettet.

Administrationen har vendt dine spørgsmål med Movia, og det er deres vurdering, at hverken Landstrafikmodellen eller OTM i tilfredsstillende grad vil kunne give svar på spørgsmålet om overflytning af passagerer. Hverken Movia eller Region Hovedstaden er i besiddelse af andre trafikmodeller. Overflytningen af passagerer vil være meget korridorafhængig, og det er således svært at komme med et generelt estimat af, hvilken effekt en eventuel nedlæggelse af en buslinje vil have.

I forhold til de øvrige spørgsmål vedrørende de samfundsøkonomiske effekter er det administrationens vurdering, at det vil kræve større sammenhængende analyser med involvering af en række andre parter, f.eks. Vejdirektoratet. Overordnet set må det antages, at samfundsøkonomien vil blive påvirket i en negativ retning ved besparelser på den kollektive trafik. I hvilken grad vil dog afhænge af overflytningen af passagerer.

De foreslåede analyser kan være relevante for beslutninger på længere sigt, f.eks. i forbindelse med en kommende infrastrukturinvesteringsplan, men det vil ikke være muligt at gennemføre frem mod den kommende trafikbestilling.

Spørgsmål fra Marianne Frederik og Annie Hagel	
<i>Kan de 16,8 mio. kr. bruges til at betale ekstraregningen til Movia? I 1. økonomirapport står der: "Ved indgangen til 2020 var der samlet for det regionale udviklingsområde et akkumuleret overskud på 16,8 mio. kr. Det akkumulerede overskud er afsat på status". Er de 6 mio. kr. til kulturpuljen med heri?</i>	<p>Anvendelsesmulighederne for de 16,8 mio.kr. behandles i forretningsudvalget. Der er truffet beslutning om at finde varige besparelser på 15. mio.kr. på trafikområdet, hvorfor eventuel anvendelse af det akkumulerede overskud på 16,8 mio. kr. kun vil være tilstrækkelig det første år. De 16,8 mio. kr. kan dog medvirke til at nedbringe det samlede sparebehov i en årrække, hvis midlerne fordeles ud over årene.</p> <p>De 6 mio. kr. til kulturpuljen er afsat på budget 2020 og er derfor ikke med i det akkumulerede overskud for 2019. Der kører en særskilt proces i FIU om at udmønte de 6 mio. kr. i kulturpuljen. Der er ikke afsat penge til en kulturpulje efter 2020.</p>
<i>Hvordan kan antallet af passagerer fastholdes og øges? På TU-mødet den 15.april spurgte vi ind til, hvad der kan gøres for at bremse faldet i antallet af passagerer og øge antallet af passagerer? Hvilke overvejelser er der gjort om det?</i>	Der er udarbejdet et notat som bilag til TU-sagen 5. maj om mulighederne for at øge passagertiltrækningen. I sparekataloget drøftet den 15. april indgik forslag om at ændre driftsmønstret på Frederiksværksbanen. Forslaget vil tiltrække 90.000 nye passagerer.
<i>Er der reserveret nogle penge til elbusser? På finansloven for 2020 er der afsat en pulje på 75 mio. kr. til grønne busser. Jeg har forstået, at den vil understøtte den grønne omstilling af den regionale busstrafik. Der vil sikkert være krav om en vis selvfinansiering, dokumentation for reduktion af CO2 reduktion, hurtig indførelse mv. Derfor er spørgsmålet, er der f.eks. 5-10 mio. kr. eller lignende reserveret til det? (Måske til gennemførelse i 1.halvår 2021)</i>	Der er ikke reserveret penge til elbusser eller til ansøgning af puljen til grønne busser.
<i>Hvorvidt bliver der taget initiativ til at samarbejde med enkelte kommuner om samfinansiering?</i>	Der er udarbejdet et notat som bilag til TU-sagen den 5. maj om samfinansiering. Det er administrationens vurdering, at der ikke kan indgås aftaler om samfinansiering med kommunerne, før der er truffet beslutning om tiltag og konsekvenser. På baggrund af trafikudvalgets beslutning om besparelsetiltag vil administrationen kontakte kommunerne med henblik på eventuelle overgangsløsninger eller varige samarbejdsaftaler.

Spørgsmål fra Christoffer Buster Reinhardt	
<p><i>Det fremgår af materialet, at man har bedt Movia om at gå udenom besparelser i København grundet Nyt Bynet. Hvor meget sparede Region Hovedstaden på sine linjer i København ved indførelse af Nyt Bynet?</i></p>	<p>Det har været Movias anbefaling ikke at lave ændringer i Nyt Bynet, da de første driftserfaringer fra Nyt Bynet endnu er begrænsede.</p> <p>Fra regnskab 2018 til 2. behandling af budget 2020 er antallet af køreplantimer for de fire busser (15E, 150S, 250S og 350S) faldet med ca. 42.000 køreplantimer svarende til cirka 20 %. Fra regnskab 2018 til 2. behandling af budget 2020 er regionens tilskud til de fire buslinjer (15E, 150S, 250S og 350S) faldet med 7,6 mio. kr. i 2020-priser.</p> <p>Efter åbningen af Nyt Bynet er indsat ekstra busser på 350S og 15E pga. kapacitetsudfordringer i morgenmyldretiden. Trafikudvalget blev orienteret om dette på mødet den 26. november 2019?</p>
<p><i>*Hvilke besparelsemuligheder er der på regionale linjer i København?</i></p>	<p>Besparelspotentialet er begrænset, da høje passagerindtægter fra strækninger på tværs af København medvirker til at nedbringe de samlede udgifter for linjerne. En afkortning i og tæt på København kan derfor risikere at medføre en meromkostning.</p> <p>Regionale busser der bl.a. kører i Københavns Kommune:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 93N kører mellem Høje Taastrup og Rådhuspladsen • 94N kører mellem Hillerød St. og Rådhuspladsen • 97N kører mellem Solrød Stand og Rådhuspladsen • 15E og 150S kører mellem Kokkedal St./Forskerparken og Nørreport St. • 200S kører mellem Buddinge St. og Avedøre Holme (finansieret sammen med Gladsaxe Kommune) • 250S kører mellem Dragør og Bagsværd St. • 350S kører mellem Ballerup St. og Nørreport St.

<p><i>*I oversigten med passagertal står 91N og 98N til at have 0 passagerer. Hvad skyldes det?</i></p>	<p>Der er afrundet til nærmeste 10.000. Det står 0, da der er under 5.000 rejser på de to linjer i Region Hovedstaden årligt (ca. 4600 for 91N og ca. 4400 for 98N). Begge linjer har hver især ca. 10.000 passagerer årligt på tværs regionerne. Begge busser kører både i Region Hovedstaden og Region Sjælland.</p>
<p><i>**Hvilke besparelser vil der være ved færre afgang i timen ved de af regionens busser der har afgang hvert 10.minut - fx ved at man gik fra 10-minutters-drift til 15-minutters drift?</i></p>	<p>Det har inden for de givne tidsrammer ikke været muligt at gennemføre en detaljeret udregning for de af Region Hovedstadens S- og E-busser, der kører hvert 10. min eller oftere. Derfor er linje 500S er anvendt som eksempel.</p> <p>Hvis frekvensen på linje 500S reduceres til at køre hver 15. min forventes et passagertab på 600.000 og besparelsen er estimeret til 3,8 mio. kr. Gennemføres tiltaget med 15 min, drift på linjen, vil der på delstrækninger blive behov for ekstra drift for at dække behovet, hvilket vil reducere besparelsen. Om besparelsen medfører bodsbetaling til busoperatøren og om de kontraktlige forhold gør, at den fulde besparelse ikke kan opnås i 2021, skal afklares nærmere.</p> <p>Linje 500S kører gennem ni kommuner og forbinder Kokkedal, Birkerød, Farum, Værløse, Ballerup, Glostrup, Brøndby og Ørestad. Linjen har stor betydning lokalt såvel som regionalt, da den benyttes af studerende, ældre, pendlere og fritidsrejsende, og på flere delstrækninger er den eneste kollektive transportmulighed. En frekvensreduktion på linje 500S vil derfor have stor negativ effekt ift. passagerfrafald og økonomi på den øvrige kollektive transport.</p> <p>I de områder, hvor regionens buslinjer kører hvert 10. min eller oftere er det fordi, at der er behov for det. Det sikrer samtidig den bedste sammenhæng til den øvrige kollektive trafik, hvor S-tog også kører med 10 minutters drift og mange busser kører med 20 minutters drift, som dermed hver anden gang passer med S-busserne.</p> <p>Buslinjernes frekvenser er fastsat efter behov – et behov, som det er muligt at få et indtryk af ved at se bussernes produktivitet. Selvfinansieringsgrad og tilskud per passager giver et indblik i S-bussernes produktivitet, som generelt er høj sammenholdt med R-nettet, der ligger mellem 35 pct. og 55 pct. Se oversigt bakerst i dette bilag.</p>

<p><i>**Hvilken besparelse vil der være hvis man opretholder 40E, men afkorter den til Nærum Station (i oplægget er den afkortet til DTU)?</i></p>	<p>Hvis linje 40E afkortes ved Nærum St. forventes et passagertab på 30.000 passagerer og besparelsen er estimeret til 0,4 mio. kr. Afkortningen vil kunne gennemføres inden for kontraktens rammer.</p> <p>Strækningen mellem Nærum St. og DTU-Lyngby betjenes i dag af linje 15E, 150S, 300S og 40E, og de tilbageværende buslinjer har kapacitet så de kan befordre passagerne på strækningen.</p>
<p><i>På Trafikudvalgets seminar blev vi præsenteret for flere besparelsesmuligheder end besparelseskataloget til udvalgets møde 15.april fremlægger. Mulighederne fra seminaret bedes fremsendt.</i></p>	<p>Mulighederne fra seminariet er vedhæftet. Det skal bemærkes, at besparelsesforslagene fra trafikseminaret ikke er "regnet i bund", da seminaret blev brugt til at give indikationer på retning for besparelser. Derfor kan mulighederne fra trafikseminaret ikke overføres 1:1 til besparelser.</p>
<p><i>Er der andre besparelsesmuligheder/skaleringsmuligheder på Trafikudvalgets område end reduktion af busdriften, fx har vi tidligere fået præsenteret skaleringsmuligheder for CPH Electric?</i></p>	<p>Bevillingsområdet "Kollektiv trafik" i 2021 og frem omfatter regionens bidrag til Movia (herunder busdrift, lokalbaner og fællesudgifter), afdrag på (forventet) låneoptag til investeringer i lokalbaneinfrastruktur, driftsudgifter til anlæg af letbane i Ring 3, pensionsudgifter til tidligere tjenestemandsansatte og anlæg af letbanen (Budget 2020-2023, side 114). Af disse poster vurderes tilskud til Movia (busdrift og lokalbaner) og driftsudgifter under anlæg af letbane i ring 3 at være eneste skalerbare poster. Senest har Movia dog anbefalet at fastholde midler til driftsudgifter under anlæg på hidtidige niveau (se bilag 3)</p> <p>Under bevillingsområdet "Øvrig regional udvikling" indgår i 2021-2023 under infrastruktur 3 mio. kr. årligt til indsatsen for grøn mobilitet og infrastruktur (Copenhagen Electric). Denne post vil kunne skales.</p> <p>Derudover indgår ikke andre budgetposter under Trafikudvalgets område.</p>

<p><i>**Hvilke passagerkonsekvenser og økonomiske besparelser vil der være med at afkorte 55E så den kun kører mellem Allerød og Værløse, hvor den så møder 5 bussen?</i></p>	<p>Hvis linje 55E afkortes ved Værløse St. forventes et passagertab på 280.000 (ca 60% af linjens nuværende passagerer) og besparelsen er estimeret til 3,0 mio. kr. Om besparelsen medfører bodsbetaling til busoperatøren og om de kontraktlige forhold betyder, at den fulde besparelse ikke kan opnås i 2021, skal afklares nærmere af Movia såfremt regionen beslutter at gennemføre en sådan afkortning af 55E.</p> <p>Linje 55E er mest benyttet i erhvervsområdet Lautrup, hvor ca. 40% af linjens samlede passagerbenyttelse sker. Afkortes linjen ved Værløse St. vil der være behov for ekstra busser i Lautrup.</p>
<p><i>Nedlæggelse af 40E. Til gengæld: Omlægning af 400S ude i Ballerup som foreslået i materialet, og fortsættelse helt til Skodsborg på det samme antal afgangene som 40E i dag kører. Så strækningen DTU-Skodsborg ikke bliver betjent hverken mere eller mindre, men at 400S blot forlænges på en række (ikke alle) afgangene. Jeg vil gerne bede om at der bliver beregnet på det forslag som Karsten Andersen fra Lyngby kom med.</i></p>	<p>En forlængelse af 400S til Skodsborg st. med samme driftsomfang som den nuværende linje 40E vil give en fordyrelse på 1-1,5 mio.kr. årligt sammenholdt med det omtalte besparelsesforslag. Besparelsen ved en lukning af 40E vil hermed udgøre 4,7-5,2 mio. kr. årligt.</p> <p>Når det risikerer at blive dyrere end besparelsen ved alene at afkorte linje 40E skyldes det usikkerhed om, hvorvidt den konkrete køreplanlægning giver behov for en yderligere driftsbus. Dette er ikke beregnet.</p>

*Svaret er justeret siden fremsendelse 15. april

**Svaret er udarbejdet af Movia

Spørgsmål fra Karin Friis Bach	
<p>**Vil det være muligt at få passagertal for linje 500S på de enkelte del-strækninger mellem de større byer? (fx Kokkedal – Birkerød – Farum - Værløse – Ballerup – Glostrup – Brøndby - Ørestad)</p>	<p>Bagerst i dette bilag er vedlagt grafer, der viser, det gennemsnitlige antal passagerer per hverdag for linje 500 S opdelt på påstigere (gule søjler) og afstigere (grå søjler) for hver kørselsretning.</p>
<p>**Hvad ville kunne spares, hvis vi lukkede hele ruten, og kompenserede med f.eks. omlægning af andre busruter på de dele af ruten, hvor der er betydeligt passagerantal og ikke er alternativer til 500S?</p>	<p>Hvis linje 500S nedlægges forventes et passagertab på 3,3 mio. passagerer og besparelsen er estimeret til 33,6 mio. kr. Om besparelsen medfører bodsbetaling til busoperatøren og om de kontraktlige forhold gør, at den fulde besparelse ikke kan opnås i 2021, skal afklares nærmere af Movia såfremt regionen beslutter at nedlægge 500S.</p> <p>Det vil kræve detaljerede beregninger, kortlægning af rejsemønstre og dialog med kommunerne på strækningen for at kunne besvare den sidste del af spørgsmålet, hvilket ikke har været muligt inden for den givne tidsramme.</p> <p>Linje 500S er en del af det strategiske net, som kommuner og regioner har udpeget til at være rygraden i Movias net. Linjen kører på tværs mellem S-banestrækningerne gennem ni kommuner og forbinder Kokkedal, Birkerød, Farum, Værløse, Ballerup, Glostrup, Brøndby og Ørestad og dermed Øresundsbanen. Linjen har derfor stor betydning lokalt såvel som regionalt, da den på flere delstrækninger er den eneste kollektive transportmulighed. Linjen er ca. 60 km lang, hvilket gør, at få benytter linjen hele vejen fra Kokkedal St. til Ørestad St., men derimod mellem de knudepunkter (S-togsstationerne mv), som linjen passerer undervejs på ruten.</p> <p>Region Hovedstaden har i 2015 besluttet og siden gennemført en række fremkommelighedsforbedrende tiltag på ruten for linje 500S, ligesom der samlet er afsat ca. 47 mio. kr., til at anlægge +Way på strækningen mellem Avedøre og Hvidovre. Finansieringen er delt mellem Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og letbaneprojektet. +Way projektet forventes af give en passagertilvækst på 7 pct. og en besparelse på 3,5 mio. kr. for Region Hovedstaden gennem forbedret driftsøkonomi.</p>

<p>**Hvad der ville kunne spares ved at lukke udvalgte dele af ruten, hvor der er alternative transportmuligheder på større delstrækninger? (fx Kokkedal-Ballerup)</p>	<p>Hvis linje 500S afkortes ved Ballerup St. forventes et passagertab på 1,5 mio. og besparelsen er estimeret til 14 mio. kr. Om besparelsen medfører bodsbetaling til busoperatøren og om de kontraktlige forhold gør, at den fulde besparelse ikke kan opnås i 2021, skal afklares nærmere af Movia såfremt regionen beslutter at afkorte linje 500S.</p> <p>Der findes udelukkende alternative kollektive transportmuligheder på korte delstrækninger – eksempelvis linje 150S fra Kokkedal St. til Hørsholm Midtpunkt, linje 334 fra Bistrup til Farum, 55E fra Farum til Egebjerg og linje 164 mellem Egebjerg og Ballerup St. Alternativerne er imidlertid ikke forbundet med hinanden, og har hver især helt andre formål end den regionale betjening, som linje 500S har. Det er derfor ikke muligt, at skifte fra et til et andet transportmiddel på strækningen fra Kokkedal St. til Ballerup St.</p>
<p>**Hvilke muligheder er der for nedsat frekvens af busafgange på ruten – og hvad ville man kunne spare ved det?</p>	<p>Hvis frekvensen på linje 500S eksempelvis reduceres til at køre hver 15. min forventes et passagertab på 600.000 og besparelsen er estimeret til 3,8 mio. kr. Gennemføres tiltaget med 15 min, drift på linje 500S vil der på delstrækninger blive behov for ekstra ture for at dække behovet.</p> <p>Om besparelsen medfører bodsbetaling til busoperatøren og om de kontraktlige forhold gør, at den fulde besparelse ikke kan opnås i 2021, skal afklares nærmere af Movia såfremt regionen beslutter at nedsætte frekvensen på linje 500S.</p>

**Svaret er udarbejdet af Movia

Spørgsmål fra Susanne Due Christensen	
Er der regnet på konsekvenserne for en øget bilisme i relation til de forskellige scenarier? Frafald af passagerer på korresponderende forbindelser? Unges adgang til bl.a Campus i Hillerød?	Nej, det har ikke været muligt at medtage denne type netværkseffekter i beregningerne.
**Hvad vil scenariet og besparelsen være, hvis man indfører sæsonrelateret drift, så der kun er ½ times drift om lørdagen på Gribskovbanen om sommeren?	Hvis halvtimes driften om lørdagen fjernes fra september til Påske på Gribskovbanen vil det give et passagertab på ca. 2500 passagerer og besparelsen er estimeret til 0,2 mio. kr. Ændringen vil kunne gennemføres inden for kontraktens rammer.
Kunne man samtænke E 40, E 55, 400 S og 500 S i fx 2 nye ruter, som vil imødekomme de væsentligste behov i forhold til DTU og Ballerup?	I forslag til nedlæggelse af linje 40E og 55E, som beskrevet i sparekataloget drøftet den 15. april, indgår omlægning af linjerne 400S og 500S, således at der fortsat sikres betjening af Malmparken st., Lautrupparken, herunder DTU Ballerup, og DTU Lyngby: " <i>Linje 400S omlægges, så den betjener Lautrup og betjener Malmparken St. og forlænges til DTU-Lyngby og der indsættes ekstra kørsel mellem Høje Taastrup og Malmparken St. Linje 500S omlægges, så den betjener en delstrækning af Ring 4 nord for Ballerup Byvej</i> ".
**Når der skriver i de forskellige scenarier, at der er alternativer for passagererne, så mangler jeg en angivelse af hvad alternativet er? Og om det er realistiske scenarier hvad angår tid og skift. Det vil jeg gerne have uddybet. (Her tænkes på bl.a 350S)	Hvis der eksempelvis står "nej" er det fordi, at der ikke findes alternative muligheder med kollektiv transport på hele den strækning, som forslaget vedrører, hvorimod der findes et alternativ, hvis der står "ja". Eksempelvis kører linje 350S parallelt med linje 5C mellem Nørreport til Herlev, mens der ikke findes et alternativ på strækningen fra Herlev til Ballerup - medmindre rejsen går fra station til station, hvor S-toget er et alternativ. Administrationen i Region Hovedstaden har bedt om en række yderligere besparelsesmuligheder, som er udarbejdet efter mødet i trafikudvalget 15. april 2020, hvor de alternative rejsemuligheder, som findes med kollektiv transport beskrevet for hvert forslag.

<p>Hvilke konsekvenser vil det have at nedlægge de 2 natbusser 91 N og 98 N? Begge busser virker til at have meget få passagerer.</p>	<p>I 2019 havde linje 91N ca. 10.000 passagerer og linje 98N ca. 8.000 passagerer. For begge linjer rejste ca. halvdelen af passagererne i Region Hovedstaden. Begge linjer kører kun nat efter fredag og lørdag. Hvis de nedlægges, vil der ikke være andre alternativer for rejsende om natten mellem Roskilde og Frederikssund og mellem Greve og Hillerød udenom København. Begge linjer finansieres i samarbejde med kommuner i Region Sjælland, som fra 2020 har overtaget driften fra Region Sjælland (som beskrevet i bilag 2 om samfinansiering)</p>
<p>Kunne man få et bud på et scenarie, hvor Frederiksværkbanen kører med 2 stoptog og 1 hurtigtog i tiden 6-8.30 og igen fra 14.30-18.00? Mange unge og pendlere kører med tog til Campus Hillerød og til S-toget til København i myldretiden. Disse vil ikke have et alternativ. I dagtimerne kunne man så reducere kørslen til fx 1 hurtigtog og 1 stoptog i timen, alternativt 1 stoptog i timen.</p>	<p>I dag køres der med 2 stoptog og 1 hurtigtog i alle dagtimer. Beregninger viser, at flere pendlere vil have gavn af et ændret driftsmønster med 2 hurtigtog og 1 stoptog. Samtidig vil pendlere fra de mindre stationer fortsat have betjening, dog kun med én afgang i timen.</p> <p>Der vurderes ikke at være en besparelse ved mindre drift midt på dagen, jf. Movias vurdering af spørgsmål om timedrift nedenfor.</p>
<p>Hvad vil en reduktion til hhv. ½ timesdrift lørdag/timedrift lørdag 11-18 på Frederiksværkbanen alene give i besparelse?</p>	<p>I bilag til TU-sagen den 5. maj indgår forslagene nu som separate tiltag. Besparelse ved at overgå til timedrift om lørdagen på Frederiksværkbanen: 0,7 mio. kr. årligt. Besparelse (merindtjening) ved at køre med to hurtige tog frem for ét: 1,7 mio.kr. årligt.</p>

<p>**Hvor meget vil der kunne spares, hvis der indføres timedrift i perioden 11 til fx kl. 14.00 i hverdage?</p> <p>[I besvarelsen er antaget, at der henvises til driften på lokalbanerne]</p>	<p>Hvis driften reduceres på de nordsjællandske lokalbaner til timedrift i tidsrummet ca. 11.00 – 14.00, forventes et passagertab på 435.000 passagerer og samlet fører til en årlig merudgift på 1,3 mio. kr.</p> <p>Sparede operatørudgifter udgør 265.500 togkilometer: 7,1 mio. kr.</p> <p>Mistede passagerindtægter for 435.000 passagerer: - 8,4 mio. kr.</p> <p>Resultat – samlet merudgift 1,3 mio. kr.</p> <p>En reduktion i ovennævnte størrelsesorden overskrider den i kontrakten med Lokaltog A/S anførte grænse for årlig reduktion på 5%, der kan gennemføres uden forhandling.</p> <p>[Region Hovedstadens administration bemærker i øvrigt, at reduktion til timedrift i dagtimerne på lokalbanerne kan betyde, at det ikke er muligt at leve op til Trafikstyrelsens krav om driftsomfang, og kan dermed få betydning for tildelingen af investeringstilskud til lokalbanerne. Dette vil skulle undersøges nærmere og opgøres særskilt for de enkelte lokalbanestrækninger.]</p>
<p>Hvordan forestiller sig et + 80.000 i passagerændring skal genereres på Frederiksværkbanen? Pendlernes sames jo op på hele strækningen i myldretiden, især de unge som skal til uddannelsesinstitutionerne. Med afgang 1 gang i timen på de udeladte stationer vil flere jo ikke have mulighed for, at tage toget? Det kommer der jo ikke flere passagerer af i Hundested og Frederiksværk.</p>	<p>Passagertilvæksten på 80.000 udgøres af en passagertilvækst på 90.000 som følge af driftsændringen til to hurtigtog modregnet et passagertab på 10.000 som følge af reduceret drift om lørdagen. Passagertilvæksten på 90.000 er en nettotilvækst, hvor passagertab som følge af timedrift på de mindre stationer er modregnet. For bl.a. pendlere har en tidsbesparelse på 8 minutter i hver retning stor betydning for valg af transportmiddel, og den højere frekvens på hurtigtog vil give en bedre sammenhæng til S-togenes høje frekvens. Det må dermed forventes, at driftsændringen vil føre til, at flere pendlere (særligt fra Hundested og Frederiksværk, hvor tidsgevinsten er størst) vil tilvælge toget frem for privatbilen.</p>

<p>Hvorfor har man udeladt "Brødskov" station? Vi har netop bevilliget en flytning af Brødskov station til Nr. Herlev og med en forventning om, at passagerantallet øges her. Desuden er der nu planlagt et nyt Stadionkvarter tæt på Nr. Herlev. Denne station vil derfor fremadrettet med en tættere beliggenhed på dette store stadionområde (FCN) end den ny Faurholm station helt sikkert øge sine på- og afstigninger markant. Desuden er der meget langt til Skævinge station, hvis Gørløse også nedlægges. Nr. Herlev vil derfor få et langt større opland, ligesom P-pladser med en nyetablering af Nr. Herlev station kan anlægges her.</p>	<p>Frederiksværksbanen er enkeltsporet, og der er derfor betydelige infrastrukturbindinger for drift med 3 tog i timen. Dertil kommer hensynet til korrespondancer med S-tog i Hillerød og færgeforbindelser i Hundested. Det er dermed ikke mulighed for variationer af de to nuværende køreplaner for hhv. 'hurtig-tog' og 'stop-tog'. Der vil fortsat være betjening med lokaltog en gang i timen.</p>
---	---

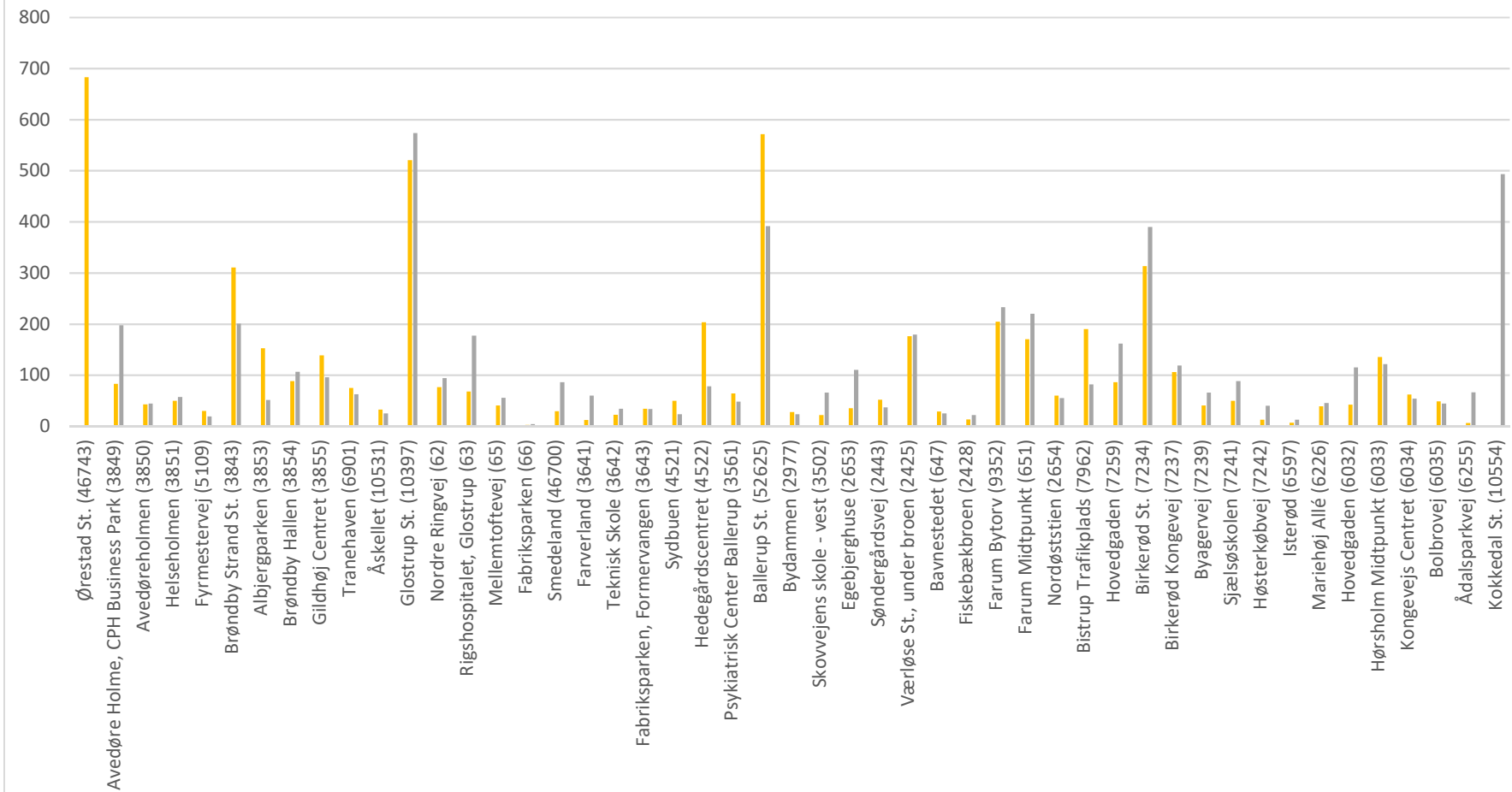
**Svaret er udarbejdet af Movia

Passagertal for regionalt finansierede bus- og toglinjer

Kategori	Linjenr.	Strækning	Passagerer	Tilskudsbehov	Tilskud pr. passager	Selvfinansieringsgrad
E-busser 3,7 mio. passagerer	15E	Nørreport St. - Søhuset (Forskerparken)	1.040 t.	1,2 mio. kr.	1,1 kr.	93%
	30E	Rævehøjvej, DTU - Ishøj St.	1.020 t.	7,8 mio. kr.	7,6 kr.	60%
	40E	Skodsborg St. - Høje Taastrup St.	1.070 t.	11,8 mio. kr.	11,1 kr.	53%
	55E	Allerød St. - Malmparken St.	420 t.	7,7 mio. kr.	18,3 kr.	36%
	65E	Hillerød St. - Skibby (Bymidten)	130 t.	2,6 mio. kr.	19,4 kr.	50%
S-busser 25,9 mio. passagerer	150S	Nørreport St. - Kokkedal St.	5.170 t.	9,6 mio. kr.	1,9 kr.	87%
	200S	Buddinge St. - Avedøreholmen	2.240 t.	12,9 mio. kr.	5,8 kr.	58%
	250S	Bagsværd St. - Dragør Stationsplads	3.530 t.	19,8 mio. kr.	5,6 kr.	63%
	300S	Gl. Holte (Øverødvej) - Ishøj St.	4.510 t.	13,0 mio. kr.	2,9 kr.	78%
	350S	Ballerup St. - Nørreport St.	2.040 t.	15,7 mio. kr.	7,7 kr.	54%
	400S	Lyngby St. - Hundige St.	2.380 t.	13,2 mio. kr.	6,1 kr.	68%
	500S	Kokkedal St. - Ørestad St.	3.320 t.	31,8 mio. kr.	9,6 kr.	56%
R-busser 3,0 mio. passagerer	600S	Hillerød St. - Hundige St.	2.670 t.	11,1 mio. kr.	9,4 kr.	62%
	230R	Roskilde St. - Frederikssund St.	830 t.	5,1 mio. kr.	11,6 kr.	55%
	310R	Frederikssund St. - Farum St.	360 t.	5,4 mio. kr.	14,8 kr.	46%
	320R	Helsingør St. - Frederikssund St.	610 t.	10,4 mio. kr.	17,0 kr.	40%
	360R	Helsingør St. - Gilleleje St. - <i>kun natdrift</i>	10 t.	0,1 mio. kr.	13,7 kr.	48%
	375R	Hillerød St. - Rungsted Kyst St. (Øst)	310 t.	5,4 mio. kr.	17,1 kr.	42%
	380R	Hillerød St. - Helsingør St.	490 t.	5,4 mio. kr.	11,0 kr.	49%
Lokalbaner 5,9 mio. passagerer	390R	Helsingør St. - Helsingør St.	430 t.	9,1 mio. kr.	21,2 kr.	35%
	910	Nærum - Jægersborg (Nærumbanen)	750 t.	14,5 mio. kr.	19,3 kr.	24%
	920R	Hillerød - Hundested (Frederiksværkbanen)	1.700 t.	18,8 mio. kr.	11,3 kr.	71%
	930R	Hillerød - Helsingør (Lille Nord)	1.100 t.	12,9 mio. kr.	11,5 kr.	61%
	940R	Gilleleje - Helsingør (Hornbækbanen)	780 t.	21,4 mio. kr.	27,4 kr.	28%
	950R	Hillerød - Gilleleje (Gribskovbanen)	1.600 t.	26,0 mio. kr.	16,1 kr.	57%
960R	Hillerød - Tisvildeleje (Gribskovbanen)					
Natbusser 0,2 mio. passagerer	90N	Helsingør St. - Gilleleje St.	10 t.	0,2 mio. kr.	29,2 kr.	40%
	91N	Hillerød St. - Greve St.	0 t.	0,2 mio. kr.	44,1 kr.	33%
	93N	Rådhuspladsen - Roskilde St.	60 t.	1,2 mio. kr.	19,6 kr.	45%
	94N	Rådhuspladsen - Hillerød St.	40 t.	0,4 mio. kr.	9,7 kr.	66%
	97N	Rådhuspladsen - Solrød Strand St.	40 t.	0,7 mio. kr.	16,6 kr.	55%
	98N	Roskilde St. - Frederikssund St.	0 t.	0,1 mio. kr.	19,2 kr.	48%
Øvrige busser 2,4 mio. passagerer	120	Karlsunde St. - Høje Taastrup St.	130 t.	1,0 mio. kr.	23,1 kr.	31%
	123	Glostrup St. - Roskilde St.	2.050 t.	4,4 mio. kr.	2,8 kr.	78%
	400	Lyngby St. - Hundige St.	220 t.	2,8 mio. kr.	14,3 kr.	49%

400S, 600S, 230R kører også i Region Sjælland. Tilskudsbehov for disse linjer vedrører alene Region H's andel, mens øvrige tal er for hele linjen. Passagertal og tilskudsbehov for buslinjer er baseret på Passagertal og tilskudsbehov for buslinjer er jf. budget for 2020
Passagertal og tilskudsbehov for lokalbanelinjer er jf. regnskab for 2018

Linje 500S: Gns. passagertal per dag i 2019
i retning mod Kokkedal St.



Linje 500S: Gns. passagertal per dag i 2019
i retning mod Østestad St.

